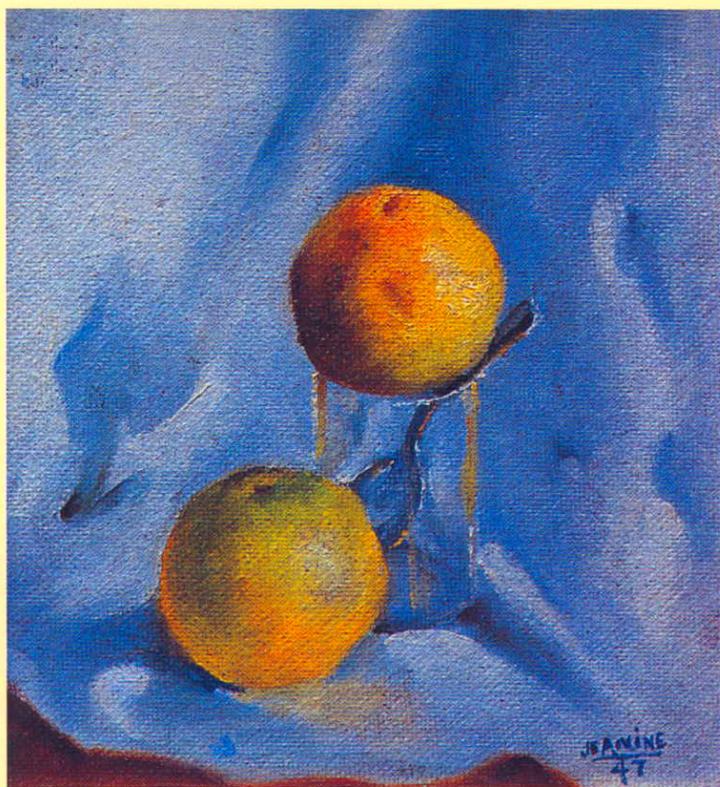


Celestino Andrés Araúz
Patricia Pizzurno

Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos

(Historia del Canal Interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903)

Tomo I



*B*iblioteca de la *N*acionalidad
AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos

(Historia del Canal Interoceánico
desde el siglo XVI hasta 1903)

Tomo I



Bajo criterio editorial
se respeta la ortografía de los textos
que presentan arcaísmos
propios de su Edición Príncipe.

Por la naturaleza de este proyecto editorial,
algunos textos se presentan
sin ilustraciones y fotografías
que estaban presentes en el original.
•••••

Celestino Andrés Araúz y Patricia Pizzurno

Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos

(Historia del Canal Interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903)



Biblioteca de la Nacionalidad

AUTORIDAD
DEL CANAL DE PANAMÁ
PANAMÁ 1999



Editor

Autoridad del Canal de Panamá

Coordinación técnica de la edición

Lorena Roquebert V.

Asesoría Editorial

Natalia Ruiz Pino

Juan Torres Mantilla

Diseño gráfico y diagramación

Pablo Menacho



327.72773

A663r Araúz, Celestino Andrés.

Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos / (Historia del Canal Interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903) / Tomo I: Celestino Andrés Arauz, Patricia Pizzurno—Panamá: Autoridad del Canal, 1999.

614 págs.; 24 cm.—(Colección Biblioteca de la Nacionalidad)

ISBN 9962-607-28-0

1. ESTADOS UNIDOS - RELACIONES EXTERIORES - PANAMÁ 2. PANAMÁ - RELACIONES EXTERIORES - ESTADOS UNIDOS I. Título.

La presente edición se publica con autorización de los propietarios de los derechos de autor.

Copyright © 1999 Autoridad del Canal de Panamá.

Reservados todos los derechos.

Prohibida la reproducción total o parcial de este libro, por cualquier medio, sin permiso escrito de la Editorial.

La fotografía impresa en las guardas de este volumen muestra una vista de la cámara Este de las esclusas de Gatún, durante su construcción en enero de 1912.



**BIBLIOTECA
DE LA NACIONALIDAD**
Edición conmemorativa
de la transferencia del Canal a Panamá
1999

BIBLIOTECA DE LA NACIONALIDAD

A esta pequeña parte de la población del planeta a la que nos ha tocado habitar, por más de veinte generaciones, este estrecho geográfico del continente americano llamado Panamá, nos ha correspondido, igualmente, por designio de la historia, cumplir un verdadero ciclo heroico que culmina el 31 de diciembre de 1999 con la reversión del canal de Panamá al pleno ejercicio de la voluntad soberana de la nación panameña.

Un ciclo incorporado firmemente al tejido de nuestra ya consolidada cultura nacional y a la multiplicidad de matices que conforman el alma y la conciencia de patria que nos inspiran como pueblo. Un arco en el tiempo, pleno de valerosos ejemplos de trabajo, lucha y sacrificio, que tiene sus inicios en el transcurso del período constitutivo de nuestro perfil colectivo, hasta culminar, 500 años después, con el logro no sólo de la autonomía que caracteriza a las naciones libres y soberanas, sino de una clara conciencia, como panameños, de que somos y seremos por siempre, dueños de nuestro propio destino.

La **Biblioteca de la Nacionalidad** constituye, más que un esfuerzo editorial, un acto de reconocimiento nacional y de merecida distinción a todos aquellos que le han dado renombre a Panamá a través de su producción intelectual, de su aporte cultural o de su ejercicio académico, destacándose en cada volumen, además, una muestra de nuestra rica, valiosa y extensa galería de artes plásticas.

Quisiéramos que esta obra cultural cimentara un gesto permanente de reconocimiento a todos los valores panameños, en todos los ámbitos del quehacer nacional, para que los jóvenes que hoy se forman arraiguen aún más el sentido de orgullo por lo nuestro.

Sobre todo este año, el más significativo de nuestra historia, debemos dedicarnos a honrar y enaltecer a los panameños que ayudaron, con su vida y con su ejemplo, a formar nuestra nacionalidad. Ese ha sido, fundamentalmente, el espíritu y el sentido con el que se edita la presente colección.

Ernesto Pérez Balladares
Presidente de la
República de Panamá

Celestino Andrés Araúz y
Patricia Pizzurno

**Relaciones entre Panamá y
los Estados Unidos**

(Historia del Canal Interoceánico desde
el siglo XVI hasta 1903)

Tomo I



Capítulo 1

La Ruta hacia el Oriente y los albores del Canal

1. Las especias y el nuevo camino.

Tratando de llegar al Oriente, por una nueva ruta, Cristóbal Colón encontró un Nuevo Mundo, el 12 de octubre de 1492. A raíz de este acontecimiento, los reinos hispánicos y Portugal tuvieron que zanjar las disputas diplomáticas por las bulas alejandrinas y el Tratado de Tordesillas, mediante los cuales ambos se repartieron el mundo conocido. Como resultado de ello, los portugueses, bordeando el África, fueron los primeros que alcanzaron el Océano Índico y sentaron las bases para su imperio en Asia. Mientras tanto, continuaron las exploraciones españolas en las Antillas y Tierra Firme, con el objeto de consolidar el dominio de los reyes Católicos. No obstante, la ruta hacia los reinos del Gran Khan prosiguió como un sueño para los reinos hispánicos con el fin de acceder a las codiciadas especias, el oro, los tapices, la seda y otros exóticos productos orientales.

Tras atravesar el Atlántico, conocido entonces como el “mar tenebroso”, en su búsqueda de otra ruta hacia el Oriente, Cristóbal Colón descubrió, sin saberlo, un Nuevo Mundo, el 12 de octubre de 1492. Desde un principio, el Almirante mostró su asombro ante el exótico paisaje que encontró con raros especímenes de la flora y la fauna que desbordaban su imaginación, oscilante entre el medioevo y

la modernidad. Pensó que había llegado a algún punto del Asia y, equivocadamente, llamó indios a los pacíficos aborígenes arahuacos que halló en la isla Guanahani, a la que denominó San Salvador.

Pronto Colón se cercioró que no estaban a mano las codiciadas especias, como la pimienta, el jengibre, la canela, el clavo de olor y el azafrán, cuya adquisición era de tanto interés para el refinamiento de las comidas y bebidas europeas. Tampoco aparecieron los ricos y fabulosos reinos del Gran Khan, donde podían obtenerse perfumes, tapices, sedas, porcelana y otros exquisitos productos orientales, además de oro, en el recorrido que Colón hizo durante su primer viaje por otras islas, de lo que más tarde se conocería como el Archipiélago de las Antillas. No obstante, él estaba convencido de haber arribado a tierras pertenecientes a Catay (China) o a Cipango (Japón), e informó a los soberanos de Castilla y Aragón, Isabel y Fernando, que tenía indicios de la existencia de ruibarbo y canela y “otras muchas cosas de sustancia”.

Si bien el primer viaje de Colón no estuvo a la altura de las expectativas que despertó y las muestras que llevó a Europa eran apenas un pálido reflejo de las míticas riquezas orientales, la posibilidad de que había encontrado una nueva ruta a estas tierras fabulosas, avivó el celo de la Corona lusitana, entonces bajo el cetro de Juan II. Para solucionar las pugnas diplomáticas en su carrera hacia el Oriente, España y Portugal recurrieron al Papa Alejandro VI, quien mediante las denominadas bulas alejandrinas, en 1493, dividió sobre el papel el mundo conocido en dos porciones para los futuros descubrimientos de los reinos litigantes, en sus respectivas esferas de influencia. Separó las posesiones a través de una imaginaria línea que iba de Norte a Sur, a cien leguas al Occidente de las islas Azores y Cabo Verde. La porción Este le correspondió a Portugal, mientras que la Oeste quedó bajo el dominio de los reyes de Castilla y Aragón. Como la controversia continuó, por insistencia de Juan II, en 1594, mediante el Tratado de Tordesillas, la línea de demarcación se extendió a 370 leguas al Oeste de Cabo Verde, con lo cual resultó favorecido Portugal porque, además de adquirir el inmenso territorio de lo que posteriormente sería el Brasil,

sus navegantes pudieron, con entera libertad, bordear el continente africano que quedó vedado a España.

Años antes, en 1487, Bartolomé Díaz, bajo bandera portuguesa, llegó al Cabo de Buena Esperanza, en el extremo meridional de África, y una década después, Vasco de Gama, cruzando el Océano Índico, arribó a la India y obtuvo las tan disputadas especias. Con posterioridad, diversas exploraciones sentaron firmemente las bases del imperio portugués que, de esta manera, estableció prósperas factorías en África y Asia. Pero la proximidad de las Molucas a la línea de demarcación, así como los cálculos erróneos, hicieron que navegantes al servicio del imperio español intentaran alcanzarlas para también beneficiarse de la especiería.

Mientras tanto, durante la siguiente década posterior al primer viaje de Colón, los reyes católicos consolidaron su dominio en las Antillas. El propio Almirante y otros marinos realizaron nuevas expediciones en las islas y Tierra Firme. Hasta entonces, la explotación del dorado metal no había rendido los dividendos esperados y la población aborígen disminuyó sensiblemente bajo los efectos del maltrato en los lavaderos de oro, los repartimientos y encomiendas, además de enfermedades epidémicas, como la viruela y el sarampión. Por eso, las exploraciones ampliaron su radio de acción más allá de las Antillas, en tanto que el Oriente aún continuó como una meta para los reinos hispánicos.

2. El descubrimiento del Istmo de Panamá por Bastidas y Colón.

Con el transfondo de los denominados “Viajes de Descubrimiento y Rescate”, Rodrigo de Bastidas descubrió parte de las costas orientales del Atlántico del Istmo de Panamá, en 1501. Su propósito era sólo comerciar y de allí que no se detuvo a colonizar, si bien en este viaje lo acompañaron el célebre cartógrafo Juan de la Cosa y Vasco Núñez de Balboa.

Cristóbal Colón, en su cuarto y último “alto viaje”, en 1502, con la intención de llegar al Oriente, convertir a los indios y encontrar el “estrecho de mar” para adquirir las anheladas especias, recorrió el litoral atlántico del Istmo Centroamericano, des-

de Honduras hasta el Istmo de Panamá, completando así el descubrimiento de nuestro territorio. Al no hallar el estrecho, decidió explotar las ricas minas de oro de Veragua, para lo cual fundó Santa María de Belén. Pero la hostilidad de los naturales y la mala selección del lugar, lo obligaron a desistir de su empresa. Retornó a España, donde murió, en 1506, convencido de haber alcanzado algún punto del Oriente y no un Nuevo Mundo.

A mediados de 1500, Rodrigo de Bastidas, quien era oriundo del barrio de Triana en Sevilla, celebró con la Corona un contrato para descubrir en las Islas o Tierra Firme no visitadas por Colón, ni pertenecientes a Portugal. Su principal objetivo era obtener oro, plata, plomo y otros metales, perlas, piedras preciosas, joyas y negros esclavos. Partió de Cádiz, en septiembre de 1501, y en su recorrido desde el Cabo de la Vela, en Coquibacoa (actual Colombia), llegó hasta el Archipiélago de las Mulatas y el puerto Escribano. Descubrió, en consecuencia, parte de la costa oriental atlántica del Istmo de Panamá. Mas no se detuvo a colonizar, sino que conforme a la capitulación que suscribió, se dedicó a “rescatar” oro, perlas y piedras preciosas de los aborígenes a cambio de abalorios y otras baratijas. Lo acompañaron en este viaje el célebre cartógrafo Juan de la Cosa y Vasco Núñez de Balboa.

Por su parte, Cristóbal Colón, obsesionado con la idea de alcanzar las fantásticas tierras de las especias, efectuó un cuarto y último “alto viaje”. Para ello, zarpó de Cádiz, el 11 de mayo de 1502, con tres propósitos fundamentales: descubrir un estrecho o paso de mar (canal) que lo condujera al Oriente, llevar a cabo el comercio con los reinos del Gran Khan, es decir Catay, Manghi o Ciamba, a más de contribuir a la cristianización de los infieles. En esta ocasión, el Almirante navegó desde la isla Guanaja (Honduras) y recorrió todo el litoral atlántico centroamericano hasta el puerto de Retrete, en el Istmo de Panamá. En cierta forma, completó así, en sentido contrario, el descubrimiento de Bastidas de nuestro territorio al borde del Caribe.

Como el Almirante no encontró el estrecho de mar o canal, se dispuso explotar las ricas minas de oro en Veragua. Después de sufrir

las inclemencias del mal tiempo, el 6 de enero de 1503, fundó a orillas del río Belén, el primer intento de población española en Tierra Firme: Santa María de Belén de efímera duración, toda vez que se abandonó a mediados de abril de ese mismo año, a raíz de los duros enfrentamientos con los aborígenes de la región jefaturados por el Quibian. Pudo influir también, en esta medida, la mala ubicación del lugar que estaba expuesto a las repentinas crecidas del río y a la acumulación de arenas en su desembocadura que dificultaban la navegación. Luego de refugiarse durante varios meses en Jamaica, por el mal estado de sus barcos, Colón retornó a España y, el 20 de mayo de 1506, murió en Valladolid con el convencimiento de que había llegado a algún punto del Oriente y no a un nuevo mundo. Siete años después, como veremos, Vasco Núñez de Balboa, con el hallazgo del Mar del Sur, demostró que otra gran masa continental se interponía entre Europa y Asia. No obstante, la búsqueda del estrecho de mar prosiguió, porque la Corona Española no desistió de encontrar el acceso directo a las anheladas especias por otro camino distinto al utilizado por Portugal.

3. División de Tierra Firme y Fundación de Santa María La Antigua de Darién.

Para explorar y colonizar Tierra Firme a plenitud, la Corona española estableció, en 1508, las Provincias de Nueva Andalucía o Urabá y Veragua o Castilla del Oro, a cargo de Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa, respectivamente. La primera expedición en Urabá resultó un total fracaso, debido a la tenaz resistencia de los indígenas. Ojeda abandonó la empresa, mientras que Francisco Pizarro trató de sostenerla hasta la llegada de Martín Fernández de Enciso con refuerzos desde la Española. Por consejos de Balboa, los desesperados colonos se trasladaron al este del Golfo de Urabá y fundaron Santa María la Antigua del Darién, situada en la jurisdicción de Nicuesa. Balboa supo sacar partido de la rivalidad con Enciso y obligó a la celebración del primer Cabildo Abierto en Tierra Firme, donde resultó electo alcalde, junto con otros de sus compañeros. Acto se-

guido, se deshizo de Nicuesa, embarcándolo en un bergantín en mal estado, que naufragó en el tormentoso Atlántico. Asumió la dirección de la colonia, pero en la Corte prosperaron las quejas contra él, particularmente las denuncias hechas por Enciso y su autoridad fue puesta en entredicho.

De momento, en 1503, se creó en Sevilla, la Casa de la Contratación para organizar el comercio y la navegación entre España y sus posesiones en ultramar. Tres años después, en la Junta de Burgos, se decidió continuar en la carrera hacia el Oriente, mientras que Tierra Firme fue dividida en dos porciones, a raíz del contrato que, a mediados de 1508, celebraron con la Corona, Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa. Al primero se le asignó la Provincia de Urabá o Nueva Andalucía, que iba desde el Cabo de la Vela hasta el Este del Golfo de Urabá, con el río Atrato como punto divisorio. Por su parte, Diego de Nicuesa recibió la Provincia de Veragua, comprendida desde el Oeste de dicho Golfo hasta el Cabo de Gracias a Dios en Honduras. Como era el rasgo común en las capitulaciones de la época, ambos gobernadores recibieron autorización para descubrir islas y tierra firme que no estuvieran bajo la jurisdicción de Portugal. Podían, asimismo, rescatar oro, plata, guanines (aleación de oro y cobre) y otros metales, piedras preciosas, perlas y “cualquier otra cosa”, sin excluir el tráfico de esclavos. Estaban facultados para explotar minas, colonizar y utilizar mano de obra indígena. Los dos estarían sujetos a la autoridad del Gobernador de la Española, Diego Colón, y esta isla sería su base de operaciones.

Es bien conocido el fracaso de la expedición de Ojeda en la Gobernación de Nueva Andalucía. Tuvo que enfrentarse a la hostilidad de los aborígenes que usaban flechas envenenadas y destruyeron el poblado de San Sebastián, establecido en las márgenes del Golfo de Urabá. Ojeda no tardó en abandonar definitivamente la arriesgada empresa que trató de sostener, sin éxito, Francisco Pizarro, el futuro conquistador del imperio Inca. Por último, asumió la dirección Martín Fernández de Enciso, quien arribó de La Española con refuerzos, pero también fracasó en el empeño colonizador. Aconsejados por Vasco

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Núñez de Balboa, que había llegado a San Sebastián embarcado como polizón huyendo de sus acreedores en La Española, los frustrados colonos optaron por trasladarse al oeste del Golfo de Urabá, donde los indígenas no empleaban flechas con veneno, si bien el lugar estaba comprendido en la jurisdicción de Diego de Nicuesa.

Fue así como, a finales de 1510, sobre un poblado indígena en el Darién, y en la riberas del río del mismo nombre, se fundó Santa María La Antigua. Algunos cronistas sostienen que esto fue después de un fuerte enfrentamiento con los aborígenes encabezados por Cémaco, y otros aseveran que el Cacique se sometió pacíficamente. Como quiera que fuese, el lugar se convirtió en el punto estratégico para las expediciones de descubrimiento y conquista, tanto en el interior de la región como en el Golfo de Urabá.

En otro orden de cosas, no se hicieron esperar las rencillas entre los colonos de Santa María La Antigua del Darién, encabezados por Vasco Núñez de Balboa con Martín Fernández de Enciso, por asuntos relativos a la jurisdicción y el mando. Ello provocó la realización del primer Cabildo Abierto en Tierra Firme, tras el cual resultaron electos alcaldes el propio Balboa, Martín Zamudio y Benito Palenzuelos, mientras que se designaron regidores a Juan Valdivia y a Diego de Albítez. Con todo, las controversias continuaron y algunos colonos obedecían a Enciso, otros a los alcaldes e, incluso, no faltaron aquellos que reconocieron la autoridad de Nicuesa, en verdad el legítimo Gobernador de la Provincia. Mas cuando éste, después de una serie de infortunios en Veragua, trató de poner orden en Santa María, fue reducido a prisión por Balboa y sus allegados, quienes lo embarcaron en un bergantín en muy mal estado, que desapareció en las turbulentas aguas del Atlántico. Poco después, Balboa se deshizo de Enciso y Zamudio, a los cuales envió a España a dar noticias a la Corona acerca del estado de la colonia y a obtener apoyo económico para las exploraciones que se proyectaban realizar. Pero esta medida, a la postre, le resultó perjudicial porque aquellos lo indispusieron en la Corte y, por ende, sobre él recayó toda la culpa de la muerte de Nicuesa.

4. El gobierno de Vasco Núñez de Balboa y el hallazgo del Mar del Sur.

Con Balboa, que representa el típico caudillo español de la época del descubrimiento y conquista, Santa María La Antigua del Darién se convirtió en el epicentro de las exploraciones en el Darién y Urabá. Sabía ganarse el apoyo de los soldados bajo su mando y si bien no dudó en utilizar medidas de fuerza contra los aborígenes, por lo regular recurrió a las alianzas para someterlos. Fue así como Balboa obtuvo valiosas informaciones sobre la existencia de oro y del “otro mar”. Aunque exageró en las cartas que remitió al Rey Fernando acerca de la cantidad y tamaño del dorado metal, desde los dominios de Careta, cruzó el Istmo y el 25 de septiembre de 1513, divisó el Mar del Sur del que tomó posesión en nombre de los Reyes Católicos, cuatro días después. Empero, tardó en comunicar el trascendental descubrimiento a la Corona. Su hazaña demostró que otro continente se interponía entre Europa y Asia. Pedro Arias de Ávila (Pedrarias) fue nombrado Gobernador de Castilla del Oro y pese a que Balboa se le premió después con el título de Adelantado del Mar del Sur y Gobernador de las Provincias de Coiba y Panamá, estaba sujeto a la autoridad de aquél, lo que a la postre resultaría fatal para el extremeño.

Vasco Núñez de Balboa, quien nació en Jerez de la Frontera, en Badajoz, Extremadura, posiblemente entre 1465 y 1475, era de familia hidalga, pero sin recursos. Fue criado de Pedro Portocarreño, señor de Moguer y, como dijimos, en 1501, participó en la expedición de Rodrigo de Bastidas, que descubrió parte del litoral atlántico del Istmo de Panamá y conoció la región del Darién con cuyos indígenas hizo trueques de mercaderías europeas por oro, perlas y piedras preciosas. Posteriormente, Balboa se radicó en Salvatierra de la Sabana, en la Isla La Española, donde tuvo a su cargo algunas tierras con repartimientos de indios, pero con escasos resultados. Por ello, decidió probar fortuna en la expedición de Martín Fernández de Enciso, en la que se embarcó subrepticamente rumbo al Golfo de Urabá. Su experiencia en el Darién

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

fue la salvación para los desmoralizados colonos de San Sebastián y su hazaña de descubrir otro mar lo convirtió en uno de los más afamados conquistadores del imperio español en las Indias Occidentales.

En verdad, Balboa representa al típico caudillo español en el Nuevo Mundo que, si bien mostraba su lealtad a la Corona, tampoco dudaba en actuar conforme a sus propios intereses en la búsqueda de riquezas, gloria y, a su manera, la conversión de los indígenas a la religión católica. Convirtió a Santa María La Antigua en el foco expansivo del descubrimiento y conquista de Tierra Firme para lo cual procuró estar siempre al frente de las expediciones, dándole buen trato a los hombres bajo su mando. En su afán de obtener oro y someter a los aborígenes, no dudó, a veces, en recurrir a las medidas de fuerza, empleando para ello perros amaestrados, pero procuró más bien ganarse la amistad de los naturales, haciendo alianzas con ellos. De allí que, en su carta al Rey Fernando, el 20 de enero de 1513, le indicaba que “había sabido de ellos muy grandes secretos y cosas donde se puede haber muy grandes riquezas en mucha cantidad de oro de donde vuestra muy Real Alteza será servido”.

Así las cosas, a Balboa no le resultó difícil conquistar una serie de cacicazgos indígenas situados en el Darién, particularmente, los de Careta y Ponca. En su misiva al Rey, no dudó en cargar las tintas sobre la abundancia del dorado metal e incluso le habló del fabuloso tesoro del Cacique Dabaibe o Devaive, en el Golfo de Urabá, en cuya inútil búsqueda Balboa exploró el río San Juan o Atrato y recorrió tierras hasta entonces desconocidas en esa región.

En cambio, Balboa supo, a través de algunos indígenas, que los cacicazgos de Comagre y Pocorosa estaban cerca de otro mar, “de donde se mantienen de pescado la tierra adentro” y en cuyas casas había “ríos de oro muy ricos”. En las sierras aledañas estaban otros caciques que también tenían el rico metal en abundancia “en las barbacoas como maíz, porque es tanto el oro que tienen que no los quieren tener en cestas, dicen que los ríos de aquellas sierras que tienen oro, e que hay granos muy grandes en mucha cantidad...”. Según los aborígenes, el otro mar estaba tres jornadas de los dominios de Comagre y que allí

los caciques tenían tanto oro “que nos facen estar a todos fuera de sentido”.

Según Balboa, los indios del Sur intercambiaban con los del Darién, oro por ropas de algodón y esclavos. De acuerdo a sus informantes, era “muy buena gente y de buena conversación la de la otra costa, dicenme que la otra mar es muy buena para navegar en canoa porque está muy mansa continuamente, que nunca anda braba como la mar de esta vanda (...). Yo creo que en aquella mar hay muchas islas, dicen que hay muchas perlas en mucha cantidad muy gordas y que tienen cestas de ellas los caciques y que también las tienen todos los indios e indias generalmente”. Añadió, por último, que: “este río que va desde Cacique Comagre a la otra mar, antes que llegue allá se hace tres brazos y cada uno de ellos entra por sí en la otra mar: dicen que por el brazo que entra hacia el poniente vienen las perlas a rescatar en canoas a casa del Cacique Comagre; dicen que por el brazo que entra hacia el levante entran las canoas con oro por todas partes que es cosa increíble y sin ninguna comparación...”.

Con el propósito de descubrir y tomar posesión del “otro mar”, Balboa salió de Santa María La Antigua del Darién, el 1º de septiembre de 1513. Lo acompañaron alrededor de un centenar de españoles, ochocientos indios y perros amaestrados rumbo al cacicazgo de Careta, desde el cual se encaminaría hacia su objetivo. Después de someter pacíficamente al Cacique Ponca, con quien confirmó la existencia de la “otra mar”, Balboa se dispuso a cruzar una región difícil. A las estrecheces de la ruta, tuvieron que abrirse paso entre las selvas. Al decir del cronista Pedro Mártir de Anglería, les fue preciso “penetrar por saltos sin senda, por escondrijos de fieras y por revueltas de las montañas”. Cruzó, además, “por montañas horribles y por muchos y muy grandes ríos que encontró, echando puentes y entrelazando un conjunto de largas vigas, llevó sin novedad su tropa”. Aunque los indios lo orientaron en el camino desconocido, tuvo, asimismo, fuertes combates con los aguerridos aborígenes encabezados por los Caciques Quarequá o Torecha, en cuyos dominios encontró oro, perlas y “esclavos negros”. Por último, desde un promontorio, el 25 de septiembre de

1513, el osado conquistador avistó el Mar del Sur y, tras someter al Cacique Chiapes, cuatro días después, tomó posesión del mismo en nombre de los reyes católicos y designó San Miguel al Golfo, en cuyas orillas tuvo lugar la ceremonia.

Balboa no informó de inmediato a la Corona sobre su importante hallazgo. Tardó poco más de un mes en recorrer el litoral del Mar del Sur y el Archipiélago de las Perlas, donde supo por el Cacique Tumaco de la existencia del Imperio Inca. Regresó a Santa María La Antigua el 19 de enero de 1514, para lo cual utilizó otra ruta y pacificó las cacicazgos de Pacora, Pocorosa y Tubanamá. Recién entonces fue cuando comunicó a los reyes católicos su descubrimiento por medio del comisionado Pedro de Arbolancha. No obstante, la noticia demoró en llegar a la Corte y mientras tanto, habían prosperado las quejas contra Balboa expuestas principalmente por Enciso. Fue por ello que el Rey Fernando nombró a Pedro Arias de Ávila (Pedrarias), Capitán General y Gobernador de Castilla del Oro en el Darién, como llamó a la provincia deslumbrado por las descripciones de Balboa. Éste, a su vez, posteriormente, recibió el título de Adelantado del Mar del Sur y Gobernador de las Provincias de Coiba y Panamá, aunque subordinado a la autoridad de Pedrarias.

Es incuestionable que el descubrimiento del Mar del Sur puso en evidencia que había otro continente entre Europa y Asia. Además, constituyó un acicate para que España, Portugal y otros países europeos incrementaran la búsqueda del estrecho mar o paso acuático que, a través del Nuevo Mundo, desembocara en el Océano Pacífico, por cuyas aguas se navegaría hasta llegar a las Molucas, es decir, las islas de la especiería por excelencia que seguían alucinando al Viejo Mundo.

5. Pedrarias Dávila y la búsqueda del “estrecho dudoso” en Nicaragua.

Al nuevo Gobernador de Castilla del Oro se le encomendó escoger los lugares más propicios para alcanzar el Mar del Sur y, una vez que eliminó a su rival Vasco Núñez, en 1519, fundó a Nuestra Señora de la Asunción de Panamá, a orillas del Mar del

Sur, la cual reemplazó a Santa María La Antigua en el proceso de descubrimiento, conquista y colonización. Desde Panamá, Pedrarias envió una serie de exploraciones para someter al imperio Inca a cargo de Francisco Pizarro y Diego de Almagro, así como también con destino a Centroamérica, sobre todo para obtener oro de los indígenas y encontrar el denominado “estrecho dudoso” que comunicaba el Atlántico con el Pacífico. Con posterioridad, diversas expediciones en Nicaragua determinaron que el lago de este nombre, cercano al Mar del Sur, se comunicaba con el Atlántico, a través del río Desaguadero. Desde entonces, surgió la rivalidad entre aquella ruta transístmica con la del Istmo de Panamá, que habría de perdurar durante varios siglos, hasta la construcción del Canal de Panamá en 1914.

Pese a que el Rey Fernando aún no había recibido la noticia sobre el trascendental descubrimiento hecho por Balboa, mostró interés para que Pedrarias, en su política de poblamiento en Castilla del Oro, seleccionara los lugares más ventajosos para alcanzar el Mar del Sur que los indígenas mencionaban al conquistador extremeño. Esto se desprende de las minuciosas y extensas instrucciones que el monarca dio al nuevo Gobernador, en agosto de 1513. Es más, una vez que Pedrarias se deshizo de Balboa, a quien ordenó decapitar en Acla, a principios de 1519, decidió trasladar la sede de las exploraciones y conquistas de Santa María La Antigua del Darién a la nueva población que, el 15 de agosto de este año, fundó sobre un villorio de indígenas pescadores a orillas del Mar del Sur y que bautizó con el nombre de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá. En efecto, el nuevo asiento sirvió como trampolín para continuar los descubrimientos y la obtención del oro a manos de los indígenas en el interior del país. Con este propósito se emplearon las conocidas cabalgadas o “entradas en la tierra” sometiendo a la fuerza a los aborígenes, tal como se había hecho en el Darién y era práctica común en las Antillas.

Panamá constituyó, igualmente, la base para las expediciones de Francisco Pizarro y Diego de Almagro, destinadas a conquistar y

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

someter al Imperio Inca, mientras que otros navegantes, por expresa designación de Pedrarias, se dirigieron al Poniente (Centroamérica) en la afanosa búsqueda del estrecho acuático que comunicara al Atlántico con el Mar del Sur. Ello, a pesar de que a finales de noviembre de 1520, el navegante portugués al servicio de la Corona española Fernando de Magallanes, tratando de llegar a las islas de las especias, después de explorar las costas del Brasil, el estuario del Plata y la bahía de San Julián, descubrió el estrecho que hoy lleva su nombre en el extremo meridional del continente americano, y salió al Mar del Sur que llamó “Pacífico”.

Después de lograr apoyo económico de la Corte para ir a las Molucas, Andrés Niño, Gil González Dávila y Andrés de Cerezeda arribaron a Acla con el objetivo de atravesar el Istmo de Panamá y llegar al Mar del Sur. Pero Pedrarias se negó a facilitarles los navíos que habían pertenecido a Balboa, para la empresa de la especiería, a menos que, asociados a él, realizaran exploraciones en tierras bajo su jurisdicción. Fue así como, a principios de 1522, zarparon de la Isla de las Perlas y luego de descubrir los territorios comprendidos entre Punta Burica y el Golfo de Nicoya, González Dávila llegó a los dominios del Cacique Nicarao y, en abril de 1523, conoció la existencia del lago Cocibolca o Ayagualo (Nicaragua). Situado a tres o cuatro leguas del Mar del Sur, este extenso lago vertía sus aguas en el Atlántico por medio del río Desaguadero (San Juan) por lo cual González Dávila, aun sin explorarlo, pensó erróneamente que al fin se había encontrado el estrecho de mar. Al respecto, el tesorero de la Armada del descubrimiento, Andrés de Cerezeda, afirmó que González Dávila “... Yendo por la costa de la Mar del Sur hacia el poniente a pie por tierra, desviándose de la costa tres leguas, halló un mar dulce que crece e mengua que está en trece grados; creése que sale este mar, es camino cierto para que por aquella traviesa de tierra pueda travesar por la Mar del Sur a la del Norte”. En efecto, el lago Nicaragua vaciaba sus aguas en el Atlántico, por el denominado Desaguadero, que según el Cronista Antonio de Herrera, hubo quien bajó por él desde Nicaragua y por mar hasta Nombre de Dios, en el Istmo de Panamá.

Debido a las pugnas de González Dávila y Andrés Niño con su socio Pedrarias, por la repartición del oro obtenido a costa de los indios en Centroamérica, el resentido Gobernador envió a Francisco Hernández de Córdoba a fundar poblaciones en Nicaragua y a reconocer el llamado “estrecho dudoso”. En Costa Rica, este capitán estableció en el pueblo indio de Orotima, el asiento de Bruselas, en 1524, de efímera duración y, a orillas del lago Nicaragua, erigió la ciudad de Granada. Descubrió, asimismo, que esta gran masa de agua estaba conectada con el lago Xolotlán (Managua) y en sus riberas levantó, a su vez, la ciudad de León. Por las aguas del lago Managua navegaron en un bergantín, Ruy Díaz, Hernando de Soto y Sebastián de Benalcázar, quienes lo exploraron desde Granada hasta el Desaguadero. Por su parte, Hernández de Córdoba, prosiguió su viaje a Honduras donde se encontró con González Dávila que seguía, por su lado, explorando la región buscando el paso acuático. Como Hernández de Córdoba se sublevó e intentó convertirse en Gobernador de esas tierras, Pedrarias decidió trasladarse a Nicaragua, en enero de 1526, a imponer su autoridad. Logró capturar al rebelde y lo decapitó en la ciudad de León.

Poco antes de que ello ocurriera, Hernández de Córdoba había informado a Pedrarias sobre la existencia del Desaguadero y éste, a su vez, le escribió a Carlos V, a principios de 1525: “La mar dulce son dos bocas, y la una tiene treinta leguas de ancho, e de la una a la otra hay un estrecho por do se sangra, (y) en medio destas dos bocas está una laguna pequeña. Hay en ella muchas islas pobladas. Por esta mar dulce se echó al agua un bergantín (...) para descubrir la mar dulce con que se bajó toda. Faltóse una salida de un río por donde sangra (San Juan), por lo cual no pudo ir el bergantín, porque es de muchas piedras y va muy recio y tiene dos muy grandes saltaderos y fueron por él en una canoa, y no se pudo saber e do va a pasar. Créese que sale a la Mar del Norte”.

Bartolomé de las Casas, entonces residente de Nicaragua, escribió a un alto personaje de la Corte española: “También sepa vuestra merced que está aquí una laguna que tiene ciento y tantas leguas en hoja. Créese que va a parar a la Mar del Norte. Yo he mucho inducido a los vecinos

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

que vayan a descubrir el Desaguadero desta laguna, y todo lo desean y creo que lo harán”.

Por su parte, Pedrarias solicitó al emperador Carlos V apoyo económico para construir navíos “y lo que es necesario para traer aquí a esta ciudad de Panamá la especiería”. En 1527, se le nombró Gobernador de Nicaragua y dos años después dispuso que los capitanes Martín de Estete y Gabriel de Rojas se dirigieran a reconocer el Desaguadero del lago Nicaragua, a fin de determinar si en efecto, existía allí alguna comunicación entre los dos mares. Estete bajó por el río y sus afluentes, pero le resultó imposible llegar hasta la desembocadura debido a los feroces ataques de los indios suerres que le impidieron avanzar hasta la costa. Por último, fue rescatado por Rojas, quien exploraba por tierra con el propósito de alcanzar la entrada del Desaguadero y fundar allí un poblado. Después de más de medio año de inútiles esfuerzos, la expedición retornó a León.

En opinión del geógrafo e historiador nicaragüense Jaime Incer, aunque otros aventureros se sintieron estimulados para proseguir en la búsqueda de la salida del lago Nicaragua al Atlántico, la apertura del puerto de la Posesión (El Realejo) en el Pacífico, que desde 1528 se utilizaba para el atraque de los barcos procedentes de Panamá que retornaban cargados de esclavos indios, un negocio muy lucrativo en ese entonces, “pospuso por un tiempo el deseo de reconocer el entero curso del Desaguadero”.

A mediados de 1535, las cartas del escribano de Granada Francisco Sánchez a la reina de España, revivieron el interés por la exploración del mencionado río. Para tal efecto, Diego Machuca y Alonso Calero, vecinos de aquella ciudad, se asociaron con el Gobernador de Nicaragua, Rodrigo de Contreras, yerno de Pedrarias, que ya entonces había fallecido. La empresa encontró la tenaz resistencia de Fray Bartolomé de las Casas, por el reclutamiento forzado de los indígenas para la expedición que al principio fracasó en su intento de explorar por tierra el Desaguadero. No obstante, a finales de 1538, organizaron otra expedición por la vía acuática que, con más de un centenar de españoles, un número indeterminado de indios, 35 caballos y gran cantidad de

viveres, zarpó de las isletas en el lago Nicaragua, navegó por la costa de Chontales, avanzó entre numerosas islas y cauces de ríos hasta llegar al Desaguadero, cuyo difícil curso siguieron a través de sus numerosos raudales. Finalmente, el 24 de junio de 1539, fiesta de San Juan Bautista, Alonso Calero tomó posesión de la laguna en la desembocadura del que entonces denominó río San Juan del Norte. Mientras tanto, Diego Machuca, que había seguido otra ruta, exploraba el río Yari, que también encontró que desembocaba en el Atlántico, si bien su navegación no era útil para la comunicación entre los dos mares.

Después de la dura experiencia en la que sobrevivieron sólo veinte españoles y una treintena de indígenas, Calero se dirigió a Nombre de Dios. Pero sus preparativos de reanudar la expedición para poblar la entrada del río del San Juan del Norte, despertaron los celos del Presidente de la Real Audiencia de Panamá, Francisco Pérez de Robles, quien tenía la intención de extender su jurisdicción hasta aquellas tierras, quizás por el activo negocio que tenía en el tráfico de esclavos indios de Nicaragua destinados al Perú, a cuyos barcos tratantes les cobraba jugosas regalías. De resultas de ello, Calero tuvo que refugiarse en un convento de donde escapó rumbo a Nicaragua, donde fue rescatado por su compañero de infortunios Diego Machuca.

Entre tanto, Juan Sánchez de Badajoz, yerno de Francisco Pérez de Robles, recibió instrucciones de éste para que poblara la entrada de San Juan del Norte. No obstante, Sánchez se preocupó más por rescatar oro entre las tribus del litoral Caribe de Costa Rica. Por su parte, el Gobernador de Nicaragua Rodrigo de Contreras se propuso adueñarse de los derechos posesorios de San Juan del Norte y para ello hizo prisionero a Machuca, a quien envió a León. Después se enfrentó a Sánchez de Badajoz y lo derrotó remitiéndolo preso a España. A principios de 1541, fundó el puerto de San Juan de la Cruz, en la desembocadura del disputado río, encomendando a Diego Castañeda la guarnición del lugar que, al ser inhóspito, no tardó en abandonarse.

Inútiles resultaron las denuncias de Calero y Machuca ante la Corte, por las extralimitaciones de Rodrigo de Contreras. San Juan del Norte

comenzó a utilizarse como puerto terminal de Nicaragua en el Atlántico, en sus relaciones comerciales con Nombre de Dios hasta finales del siglo XVI, y después de esta fecha, con San Felipe de Portobelo. Estos vínculos mercantiles sólo se interrumpieron por la acción de los piratas ingleses, franceses, holandeses y otros extranjeros. Pudo también influir en ello, la dificultad del tránsito por el río hasta llegar a Granada, sobre todo a mediados del siglo XVII.

Con acierto apunta Jaime Incer, al indicar que gracias a la expedición de Calero y Machuca, se descubrió “un río que vino a ser la puerta de salida de Nicaragua hacia los importantes centros coloniales de Portobelo, Cartagena, Santo Domingo, Veracruz y La Habana, donde paraba la flota mercantil española. Obvió por más de doscientas leguas la vuelta por Panamá y el azaroso cruce del Istmo. También sirvió para comprobar la viabilidad de la comunicación fluvio-lacustre con perspectivas de ruta interoceánica, modelando por los siguientes tres siglos y medio el destino del país. En cierto modo, abrió las puertas de Nicaragua hacia el Caribe y al mundo, y cerró para siempre las del fabuloso estrecho dudoso, tan buscado desde los tiempos de Colón.”

En definitiva, virtualmente, desde el inicio de las conquistas y exploraciones hispánicas en Centroamérica, con la búsqueda del “estrecho dudoso”, surgió la ruta de Nicaragua como una vía alterna a la de Panamá, máxime cuando se descubrió que el lago Nicaragua se comunicaba con el Atlántico por el río San Juan del Norte. Desde entonces, apareció la rivalidad entre los dos caminos transístmicos que habría de perdurar hasta finales del siglo XIX, cuando, como veremos, el gobierno de los Estados Unidos se propuso construir el Canal Interoceánico y en el Senado se suscitó con vigor la denominada “batalla de las rutas”.

6. La posible alternativa transístmica en Honduras.

Desde fechas tempranas en el siglo XVI, se sugirió que Puerto Caballos, en el atlántico de Honduras, en conexión con la Bahía de Fonseca, en el Pacífico, podía convertirse en una ruta de tránsito de las mercaderías y los metales preciosos que

eran objeto de las transacciones en las ferias de Nombre de Dios. Estudios detallados sobre este asunto, hicieron a finales de dicha centuria, el conocido ingeniero italiano Juan Bautista Antonelli y Diego López de Quintanilla, quienes aportaron datos sobre el número de mulas que se necesitaban para el transporte, los víveres y otros aspectos indispensables a fin de que Puerto Caballos reemplazara a Nombre de Dios en las actividades de la contratación. Joannes De Loet, en un curioso documento de principios del siglo XVII, hizo un balance sobre las iniciativas para que Puerto Caballos fuese el punto terminal de las Ferias junto con la Bahía de Fonseca. Pero lo cierto es que el papel desempeñado por aquel lugar en el tráfico mercantil con Sevilla decayó por los ataques piráticos y fue reemplazado por el puerto de Santo Tomás de Castilla, en Guatemala.

A principios de 1536, el Gobernador de Honduras y Yucatán, Francisco Montejo, recomendó a la Corona que se utilizara a Puerto Caballos como terminal de las ferias en el Atlántico, en vez de Nombre de Dios. Aducía que desde aquel puerto las mercancías podían acarreararse por tierra hasta la Bahía de Fonseca, en el Pacífico, y de allí por mar hasta El Callao, o bien a Guayaquil. Del mismo modo, Montejo pensaba que Puerto Caballos podría servir como centro distribuidor de mercaderías y para las remesas de caudales a Veracruz y otros puntos del Caribe. Aunque esta propuesta no prosperó, posteriormente, la retomó Juan García Hermosilla, sin éxito, al igual que lo hicieron otros funcionarios del gobierno español.

Una relación detallada sobre este tema ofrecieron el conocido ingeniero Juan Bautista Antonelli junto con Diego López de Quintanilla, cuyo documento fue suscrito en La Habana el 7 de octubre de 1590. Efectuaron cálculos aproximados sobre la cantidad de mercancías de las flotas de Tierra Firme y de las mulas necesarias para su transporte desde Puerto Caballos a la Bahía de Fonseca, así como del maíz requerido para el abastecimiento de las bestias. Según los datos que aportaron, la flota de Tierra Firme tenía aproximadamente once mil toneladas de toda clase de mercancías que desglosaban a razón de ocho

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

cargas cada tonelada, para ser transportadas por la mencionada ruta transístmica. En su opinión, eran necesarias 14,606 mulas, “seis caminos cada año”. Para el sustento de estas acémilas hacían falta 187,916 fanegas de maíz y cada cinco mulas “han menester un negro de servicio que vienen a ser dos mil y novecientos y treinta y tres negros que han de andar con las recuas, más han de menester cada cuarenta mulas un capataz español o un negro de razón”.

Puntualizaron que eran indispensables 2,000 mulas “sobresalientes y domadas y aparejadas para las que se mueren y cansan en los caminos”, al igual que más bastimentos de los señalados. Consideraban que en Honduras era difícil sustentar 1,000 mulas de recua, “aunque los vecinos faciliten este negocio y muchas cosas que han dicho han hallado muy al contrario”.

Al decir de Antonelli y López de Quintanilla, tres inconvenientes tenía la posible ruta transístmica entre Puerto Caballos y la Bahía de Fonseca. El primero era la larga distancia entre los dos puntos que comprendía setenta leguas y los crecidos gastos para “aderezar los caminos y hacer puentes sobre ríos y alcantarillas, que esto no se puede evitar y no puede dejar de costar muchos ducados y más en partes que no hay gente, ni naturales de quien se puedan servir en este menester, sino se trae gente de España y negros de Guinea y estos han de ser en gran suma”. El segundo impedimento consistía en que en toda la provincia de Honduras y su comarca no había bastimentos necesarios, por la falta de indios y la escasez de población española, a más de la pobreza reinante. Por último, el tercer obstáculo era que Puerto Caballos “es incapaz para poderse fortificar” y ello era un requisito imprescindible para que “los mercaderes no estuvieren con recelo que sus mercaderías y naos pudiesen pasar detrimento de alguna cosa que los pudiese ofender”. Mejores condiciones reunía la Bahía de Fonseca para cuya defensa recomendaban establecer permanentemente dos galeras armadas en guerra.

Con todo, en el punto intitulado: “Cuando conviniese al servicio de Vuestra Majestad que se mudase la descarga en Puerto de Caballos que de presente se hace en Nombre de Dios y Panamá”, Antonelli y López de Quintanilla sugerían que en primer lugar se enviaran a

Honduras 2,000 negros y 400 ó 500 “labradores de Castilla casados, con sus familias y los dichos labradores repartirlos por el camino que va del Puerto de Caballos y la Bahía de Fonseca. Los unos en el dicho camino y los otros fuera de él, donde hubiese buenas tierras para sembrar, así trigos como maíces y otras legumbres, y a estos labradores repartirle de los dichos negros y también a los vecinos de estas provincias que fuesen labradores y mandarles, so graves penas, que nos los ocupasen en otras cosas sino en labrar la tierra y de esta manera podrían haber bastimentos en abundancia”.

A continuación, Antonelli y López de Quintanilla hicieron otras recomendaciones respecto a las instrucciones a los dueños de las recuas de mulas y a los mercaderes del Perú, de como cargar las naves con los tesoros a la Bahía de Fonseca. Aconsejaban que este negocio se hiciese “poco a poco”, en la medida en que mejoraban las condiciones en Honduras en cuanto al abastecimiento y el número de mulas, cuya cifra calculaban debía ser inicialmente de 4,000 “para pasar las dichas veinte y cuatro mil cargas a razón de ocho cargas cada tonelada (...) desde Puerto Caballos a la Bahía de Fonseca haciendo seis caminos cada año”. De igual manera, consideraban conveniente determinar con precisión la fecha del arribo de los tesoros a la Bahía de Fonseca y su traslado a Puerto Caballos, para su envío rumbo a España. Debía evitarse la temporada de las tormentas, así como también acondicionar ambos puertos terminales dotándolos de buenas casas, almacenes, caminos y artillería defensiva.

Joannes De Laet, en un testimonio virtualmente desconocido sobre América, titulado: **Mundo Nuevo o Descripción de las Indias Occidentales**, publicado durante las tres primeras décadas del siglo XVII, al referirse a los puertos y ensenadas de la Provincia de Guatemala, indicó que la Bahía de Fonseca había sido descubierta en 1522 por Gil González Dávila. Además, mencionó el hecho que: “antiguamente los españoles que trataban de abrir el tráfico de un mar a otro a través de un camino corto y fácil, en el año de 1535, fundaron una colonia en el Valle de Naco (...) a la que llamaron Buena Esperanza, en señal de un presagio. Por cartas informaron al Rey de España que

esta aldea estaba situada en un lugar muy cómodo entre el Puerto de Caballos de la Gobernación de Honduras, y la Bahía de Fonseca; pues la distancia era únicamente de cincuenta leguas por un camino en su mayor parte fácil. Había algunos lugares escarpados que podían aplanarse fácilmente y abrir paso entre boscosas montañas; en esa forma, el comercio entre ambos mares, y por el mismo medio, entre España y Perú, sería más fácil y útil (que) por el Istmo de Panamá, porque la navegación sería más fácil y segura de esta Bahía al Perú que del puerto de Panamá, como también del puerto de Cavallos (a) España, que desde Nombre de Dios. En fin, la Bahía de Fonseca era un puerto mucho mejor y más conveniente que el de Panamá; en consecuencia, le pedían al Rey que ordenara efectuar el tráfico entre ambos mares por ese camino, pero hasta ahora no han podido persuadirlo”.

Aunque en el siglo XVI, tanto Puerto Caballos como Trujillo en Honduras, tuvieron la supremacía en el tráfico de las flotas provenientes de Sevilla, desde finales de esa centuria fueron objeto de continuos ataques de los corsarios ingleses y franceses. Al carecer de fortificaciones, Puerto Caballos fue tomado y saqueado en 1591 y 1596, razón por la cual Alonso Criado de Castilla, entonces Presidente de la Real Audiencia de Guatemala, decidió, en 1605, trasladar la población a Amatique, donde se erigió el puerto de Santo Tomás de Castilla, que según Joanne de Laet, estaba “extremadamente bien fortificado para repeler las incursiones del enemigo”. De esta manera, la Provincia de Guatemala desplazó a Honduras del comercio con la metrópoli española.

7. Hernán Cortés y su interés por el Mar del Sur y el Comercio Oriental.

Dentro de la política de la Corona española para localizar el “estrecho dudoso” que pusiera en contacto con la ruta hacia el Oriente de las especias, cabe destacar la activa participación del conquistador del imperio azteca, Hernán Cortés. En efecto, ya en su tercera Carta de Relación, en mayo de 1522, ponderaba al emperador Carlos V la existencia del Mar del Sur donde había ricas islas con oro, perlas, piedras preciosas y especiería.

Poco después, recibió instrucciones de la Corona para encontrar el estrecho y, en tal empeño, Cortés dedicó alrededor de dos décadas. Con tal finalidad, erigió astilleros, construyó barcos y envió diversas expediciones, tanto en el Atlántico como en el Pacífico. Casi todas culminaron en fracasos rotundos, pero descubrieron nuevas tierras en Norteamérica y algunas, incluso, llegaron a las Molucas. Cortés hasta propuso a la Corona la construcción de una ruta artificial por el Istmo de Tehuantepec. Mas la fortuna no lo acompañó en su afán exploratorio para encontrar el “estrecho dudoso” y explotar la especiería oriental.

Poco después de someter el imperio azteca, Hernán Cortés, en la tercera de las **Cartas de Relación** que elevó al emperador Carlos V, a mediados de mayo de 1522, le informaba que el Mar del Sur estaba a doce, trece o catorce jornadas de Cuyoacán y que descubriéndolo “por estas partes (...) se habían de hallar muchas islas ricas de oro y perlas y piedras preciosas y especiería, y se habían de descubrir y hallar otros muchos secretos y cosas admirables...”.

Con la intención de descubrir y tomar posesión del Mar del Sur, Cortés envió a cuatro españoles, “los dos por ciertas provincias, y los otros dos por otras”. Todos los expedicionarios alcanzaron su objetivo y le informaron a Cortés “muy particularmente de todo y me trajeron algunos naturales de dicha mar y también me trajeron muy buena muestra de oro de minas que hallaron en algunas de aquellas provincias por donde pasan, lo cual con otras muestras de oro envió a Vuestra Majestad”, le comunicaba el conquistador de México al Emperador Carlos V.

A finales de junio del año siguiente, los monarcas Don Carlos y Doña Juana instruyeron a Cortés para que “con mucha diligencia” procurara saber “si hay el dicho estrecho y enviéis personas que lo busquen y os traigan larga y verdadera relación de lo que en ello se hallase”. Del mismo modo, debía investigar los “grandes secretos y cosas de que Dios nuestro señor será muy servido y estos reinos acrecentados”. En esta empresa, al decir de Luis Navarro García, el extremeño consagró casi una veintena de años. Para tal efecto, mandó

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

a construir dos carabelas medianas y dos bergantines; las primeras “para descubrir” y los segundos “para seguir la costa”. Fundó, asimismo, la villa de Zacatula, el primer astillero mexicano en el Pacífico. Dispuso que Alonso de Contreras fuese a Cuba a reclutar gente y a comprar caballos, armas y víveres para buscar el estrecho de mar por el litoral atlántico. Poco después, comisionó a Cristóbal de Olid para que fuese a explorar y poblar en el Cabo de Hibuera y especialmente “procurase de saber e inquirir si había estrecho”. Simultáneamente proyectó enviar exploradores a recorrer el litoral del atlántico hasta la Florida, e incluso hasta Terranova o Los Bacalaos, con el objetivo de “buscar igualmente el Maluco en poco tiempo y sin tocar tierras de otra denominación”, según palabras de Navarro García.

Olid zarpó de Veracruz a principios de enero de 1524 y una vez en La Habana, decidió aliarse con el Gobernador de Cuba, Diego Velásquez, enemigo jurado de Cortés. Con todo, se dirigió a Honduras, donde fundó la Villa de Triunfo de la Cruz y tomó otras medidas administrativas, mientras guardaba las apariencias para rebelarse abiertamente contra su antiguo jefe. Enterado Cortés de la deslealtad de Olid, mandó a Francisco de las Casas a someterlo y éste, conjurado con Gil González Dávila, logró ganarse la confianza de Olid, a quien hirieron gravemente y luego decapitaron en la Plaza de Naco.

Pese a este contratiempo, Cortés continuó empeñado en encontrar el estrecho que ya se había demostrado que no existía en el Mar del Norte. Entonces se propuso vincular a la Nueva España directamente con las tierras de la Especiería. Con este objetivo, organizó una expedición a cargo de Alvaro de Saavedra y Cerón, quien años después exploraría en el Río Chagres y propondría la construcción de un canal interoceánico. Pero, en esta ocasión, se dirigiría con tres naves al Maluco, al Rey del Tidor y al Rey de Cebú, y si bien atravesó el Pacífico, no retornó a la Nueva España. Los problemas de Cortés con la Real Audiencia que había asumido el gobierno de México, lo obligaron a suspender, entre 1528 a 1530, su empresa de alcanzar el Oriente, toda vez que se trasladó a España a ventilar su situación ante el propio Emperador.

A su retorno a México, Cortés retomó su antigua idea de alcanzar los reinos de la especiería. Para tal fin, preparó cuatro expediciones hacia el Poniente, bordeando las costas continentales. En 1532, Diego Hurtado de Mendoza exploró por Sihuatanijo, en Colima, con tal mala fortuna que pereció asesinado por los aborígenes en Sinaloa. Al año siguiente, Diego Becerra llegó hasta California, que se supo que era una tierra rica en perlas, pero este capitán fue asesinado por sus propios hombres, encabezados por el piloto Fortín Jiménez. La tercera expedición, la dirigió personalmente el mismo Hernán Cortés y exploró por Colima y Chiametla hasta California, en donde el audaz extremeño tomó posesión, el 3 de mayo de 1535. No obstante, las fabulosas riquezas nunca aparecieron y Cortés tuvo que regresar a México poco después, con las manos vacías. Por último, Hernando de Grijalba, en 1536, fue enviado al Perú a entablar relaciones mercantiles que no resultaron provechosas. Al retornar a Acapulco, la tripulación del barco al mando de Grijalba se sublevó y le dio muerte. Continuaron navegando hacia el oeste y llegaron al Maluco, donde por ser zona prohibida a los navegantes españoles, fueron hechos prisioneros por los nativos y luego rescatados por los portugueses. Cortés demoró en saber sobre este nuevo fracaso y a pesar de ello, continuó “enviando cargamentos de trigo, bizcocho, carne de puerco, azúcar, tocinos y quesos a Panamá - aunque estas operaciones resultaron fallidas - y construyendo nuevos barcos: en 1537 tenía seis navegando; en 1538 nueve muy buenos, aunque le faltaban pilotos. Al mismo tiempo, decía estar pobre y endeudado: para residir en México un mes, tenía que ayunar un año. Por eso residía en Cuernavaca”. Nos dice Navarro García.

A pesar de todos estos fracasos, Cortés envió una cuarta y última expedición, a cargo de Francisco Ulloa, que zarpó de Acapulco a principios de julio de 1539, a fin de llegar a las fabulosas Siete Ciudades de Cibola, que la imaginación popular las ubicaba al Norte de México. Ulloa se convirtió, no obstante, en el verdadero descubridor del Golfo y de la Península de California, navegó por la Bahía de Santa Cruz, la desembocadura del Río Colorado, el Cabo San Lucas, la Bahía de la Magdalena, la Isla de Cedros y el Cabo Desengaño. Pero no se obtuvo

ningún provecho económico de esta empresa. Finalmente, no debemos olvidar que después del fracaso de la expedición de Diego de Hurtado, Cortés elevó a la Corona una propuesta para que se construyera una comunicación artificial entre los dos mares, uniendo los ríos Chimalaca, al Sur, y Guazacoalco, al Norte, por el Istmo de Tehuantepec, ruta que perduró por mucho tiempo como la alternativa para un canal interoceánico.

8. La vía transístmica en Panamá y las exploraciones en el Río Chagres.

Aunque en fecha temprana, en el siglo XVI, la Corona española instruyó para que entre Nombre de Dios y la ciudad de Panamá se abriera un camino a fin de transportar las especias, entre tanto se encontraba el estrecho de mar, casi simultáneamente se encomendó al Gobernador Pedro de los Ríos para que ordenara explorar el río Chagres o de los Lagartos, tarea que encomendó a Hernando de la Serna, Pedro Corso y Miguel de la Cuesta. Estos recomendaron la navegación por esta vía fluvial y la construcción de un camino desde el puerto de Panamá hasta las riberas del mencionado río. No obstante, su informe era demasiado optimista y pasaba por alto diversos obstáculos que presentaba el Chagres para el tráfico, como lo demostraron informes posteriores.

Precisa recordar que casi simultáneamente a la fundación de Nuestra Señora de la Asunción de Panamá, Pedrarias, por órdenes de la Corona, envió a su lugarteniente Diego de Albítez a repoblar Nombre de Dios que había sido descubierto por Cristóbal Colón y poblado con algunas chozas de paja por Diego de Nicuesa. Entre ambos puertos, para el transporte de las especias, según el cronista Antonio de Herrera, “se trató de abrir un camino por aquella parte, la más angosta entre los dos mares, aunque de asperísimas sierras, adonde se hallan infinitos leones (sic), tigres y otros fieros animales y tanta multitud de monos de diversas hechuras y tamaños, que cuando se enojaban gritaban con tan grande estruendo que ensordecían a los hombres y subían con piedras a los árboles y las arrojaban...”.

Instrucciones precisas de la Corona recibió, en 1526, el nuevo Gobernador de Castilla del Oro, Pedro de los Ríos, para establecer poblaciones en lugares saludables y convenientes “y porque el mejor medio por donde parecía que se podía conseguir el trato de la especiería, entretanto que se hallaba el estrecho, era hacer dos casas, una en la ciudad de Panamá y otra en la Costa del Norte (Nombre de Dios), para que, descargando en Panamá la especiería, se pasase en recuas a la Casa de la Costa Norte, y que de la misma manera se llevasen a Panamá las mercaderías que se hubiesen de llevar a las islas de las Molucas...”.

Al año siguiente, Pedro de los Ríos dio instrucciones al capitán Hernando de la Serna, al piloto Pedro Corso y a Miguel de la Cuesta, para que realizaran exploraciones en el Río Chagres o de los Lagartos, “comenzando desde lo más cerca de Panamá, que será como seis leguas, y que llegasen hasta donde el río desemboca en la Mar del Norte”. Recorrieron río abajo, durante seis jornadas y encontraron que tenía “bastante fondo para navegar”. Calcularon que los navíos podían subir desde el Atlántico doce leguas y más adentro se podía continuar con canoas y barcas chatas. A cinco leguas del río, estaba Portobelo, que era una bahía muy cómoda y a seis leguas, las Islas de Bastimentos, “que tenía buen reparo para los navíos que iban de Castilla”.

De la Serna, junto con Alvaro de Guijo y Francisco González, efectuaron un minucioso reconocimiento desde la ciudad de Panamá hasta el río Chagres “y hallaron que desde las estancias del río Grande, de la corriente de Panamá, que es de dos leguas de ella por tierra y por mar tres, podrían llegar a las dichas estancias barcas con la marea, desde el río de Panamá (río Grande) hasta el de los Lagartos, y subiendo por él arriba, hasta nueve leguas, poco más o menos, hallaron mucha parte de la tierra llana, sin ningún río que diese estorbo”. En consecuencia, recomendaron la construcción de un camino para carretas desde la ciudad de Panamá hasta las riberas de Chagres. No obstante, este informe favorable resultó exagerado y los exploradores no le dieron importancia a los numerosos bancos, raudales, troncos y otros obstáculos que dificultaban la navegación por el Chagres. Pocos años

después, el río se convirtió, pese a estos inconvenientes, en la principal ruta fluvial del Istmo.

9. Propuestas para la construcción de un Canal interoceánico en Panamá.

Se atribuye a Alvaro Saavedra y Cerón, en 1529, la primera iniciativa para la construcción de una ruta interoceánica en nuestro territorio. Pocos años después, el Gobernador Antonio de la Gama, conforme a disposiciones de la Corona, verificó la posibilidad de la navegación por el río Chagres y el establecimiento de un camino desde Cruces a la ciudad de Panamá. Por estas fechas, Fernando Pizarro ya había sometido al rico imperio de los incas y los tesoros comenzaron a atravesar el Istmo de Panamá rumbo a Europa. Gaspar de Espinosa recomendaba, a la sazón, que se utilizara el Chagres para el transporte de las mercaderías y las riquezas y que allí se construyera la vía artificial. En ese tiempo, el Gobernador Francisco de Barrionuevo recibió instrucciones para determinar la apertura del canal interoceánico utilizando las aguas del Chagres. Por su parte, el célebre cronista Gonzalo Fernández de Oviedo se sumaba a esta propuesta. Desde entonces, se empleaba el Camino Real entre Nombre de Dios y, después de 1596, Portobelo con la ciudad de Panamá, durante la estación seca y, en el invierno, la ruta fluvial-terrestre del río Chagres y el Camino de Cruces.

Parece ser que, en 1529, Alvaro de Saavedra y Cerón fue el primero que propuso la construcción de un canal interoceánico por el Istmo de Panamá, si bien ese mismo año, Carlos V, a cambio de compensaciones económicas, renunció a sus derechos sobre las Molucas, poniendo fin a las disputas entre España y Portugal por el dominio del comercio oriental. Con todo, por real cédula de 12 de marzo de 1532, se instruyó al Juez de Residencia de Tierra Firme y futuro gobernador de Panamá, Antonio de la Gama, para que verificara el estado de la navegación por el Chagres y la posibilidad de construir un camino desde allí a la ciudad de Panamá, en el que “pudiera pasar por él la especiería sin costo alguno, porque lo

que hay desde la dicha ciudad hasta donde pueden llegar las barcas que pueden andar con carretas...”. Incluso, se pensó en trasladar el puerto de Nombre de Dios a un sitio más cercano a la desembocadura del Chagres.

De la Gama informó a la Corona, el 22 de febrero de 1532, que ya se acarreaban mercancías desde Nombre de Dios a la ciudad de Panamá y se descargaban a seis leguas de ésta última. Observaba, asimismo, que el camino “para que pueda andar” requería grandes gastos. A finales de julio de ese mismo año, señalaba con más optimismo: “Segunda vez he ido con los regidores a reconocer el camino desde el desembarcadero del Chagres, que yo señalé, y se llama de las Cruces, hasta esta ciudad (Panamá); es muy bueno y serán los más 4 1/2 leguas. Se andará muy bien en carretas, ya que cada día vienen barcos desde Nombre de Dios con mercaderías y he mandado hacer casa do se recojan.”.

Para entonces, Francisco Pizarro había logrado someter al rico imperio de los incas y el Istmo de Panamá no tardó en convertirse en el paso obligado de los fabulosos tesoros rumbo a España y otros países europeos, así como también de las mercaderías del Viejo Mundo destinadas a los mercados hispanoamericanos, particularmente hacia el virreinato del Perú. En consecuencia, el 1º de octubre de 1533, el licenciado Gaspar de Espinosa le comunicaba al Emperador Carlos V, desde la ciudad de Panamá: “El camino de Nombre de Dios acá, aunque corto, es muy trabajoso. El Chagres se navegará a muy poca costa, y será lo más útil y más hermoso del mundo un canal para la navegación puede excavarse...”. Para tal efecto, recomendaba que 150 negros estuviesen limpiando con sus hachas los palos y maderas “que el río trae con las avenidas y desmontando y abriendo los montes de la ribera”. A la vez, denunciaba que los mercaderes de Nombre de Dios se oponían a la limpieza del Chagres y que no era conveniente la navegación por el estrecho de Magallanes, porque ello equivalía a “abrir otra puerta” en el Mar del Sur. Finalizaba, indicando la conveniencia de traer indios del Perú, “diestros en abrir caminos, calzadas y fortalezas”. En su opinión, “podría hacerse azequia del agua del Chagres hasta la Mar del Sur y que se navegate. Son como cuatro leguas de tierra llana.”.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Por real cédula, expedida en Toledo el 20 de febrero de 1534, se instruyó al Gobernador de Tierra Firme, Francisco de Barrionuevo, para que recurriese a “personas expertas”, a fin de determinar si era posible “abrir un canal hasta la Mar del Sur” utilizando las aguas del Chagres. Debía informar, además, el costo de la obra y el tiempo que se tardaría en construirla. En otra Real Cédula, de la misma fecha, se reiteraba a Barrionuevo las recomendaciones hechas a Antonio de la Gama, para que dadas las malas condiciones del camino desde Nombre de Dios a la ciudad de Panamá y los altos costos de su mantenimiento, era oportuno “limpiar el Chagres, hacer casa de piedra a su boca para cargar y descargar los navíos”, conducir los cargamentos por el río en barcas hasta el punto donde se pudieran andar en carretas hacia el Puerto de Panamá, ya que todo ello “vendría (en) gran provecho al tráfico de la especiería”. En consecuencia, el Consejo de Indias convino en destinar, para tal finalidad, 1,000 pesos y 1/3 de las rentas reales y 1 2/3 en sisas de lo que Barrio nuevo considerara adecuado. De no alcanzar estas sumas, debía enviar información al Consejo para disponer lo necesario.

Barrionuevo sostuvo que debía aprovecharse el curso del río Chagres hasta donde pudiesen llegar las barcas, acondicionándolo para la navegación y salvando en carreteras el trayecto restante a la ciudad de Panamá. No se mostró de acuerdo en abrir la comunicación entre los dos mares, hasta tanto se tomaran las providencias para proteger el estrecho de mar. Consideraba que ello sería abrirle la puerta a los portugueses y franceses. Por su parte, Pascual de Andagoya, un antiguo vecino fundador de la ciudad de Panamá, y además dueño de encomiendas, se opuso abiertamente a la construcción del Canal interoceánico. En octubre de 1534, le escribió a Carlos V: “la cédula para ver cómo se puede juntar esta mar con la otra procede de aviso dado sin conocimiento. Con todo el dinero del mundo no se saldría con ello, cuanto más con la ayuda de los vecinos de aquí. Lo útil es limpiar el Chagres, por do se puede ir a la sirga, tanto que faltarán hasta Panamá solo cinco leguas, las cuales se podrán hacer de calzada”. Por consiguiente, se mostró partidario de fomentar la navegación por

el Chagres y que se reparara el camino de Cruces “para poder andar (...) hasta el puerto donde descargan las barcas, que es cinco leguas de Panamá.”.

Al célebre cronista de Indias, Gonzalo Fernández de Oviedo, tampoco le resultaron ajenos los temas del “estrecho de mar” y de la comunicación interoceánica en el Istmo de Panamá. En su conocida obra, **Historia General y Natural de las Indias** e incluso en el **Sumario sobre la Natural Historia de las Indias**, mostró sus dudas acerca de la existencia “del estrecho de agua desde la Mar del Sur a la Mar del Norte, en la Tierra Firme”, e indicó que “debe ser de tierra” porque en algunas partes, como Veragua, se divisaban ambos mares.

Oviedo opinaba que el Istmo de Panamá era un punto estratégico para el trasiego de la especiería. No sin exagerar indicó: “Desde Panamá hasta el (...) río Chagres hay cuatro leguas de muy buen camino, y muy a placer que le pueden andar carretas cargadas, porque, aunque hay algunas subidas, son pequeñas y tierra desocupada de arboleda, y llanos, y todo lo más de estas cuatro leguas es raso; el cual río sale a la Mar del Norte, a cinco o seis leguas del (...) dicho puerto de Nombre de Dios y entra la Mar a par de una isla pequeña, que se llama Isla de Bastimento, donde hay muy buen puerto”. Acotaba, además: “Mire Vuestra Majestad que maravillosa cosa y grande disposición hay para lo que es dicho, que aqueste río Chagre, naciendo a dos leguas de la Mar del Sur, viene a meterse en la Mar del Norte. Este río corre muy recio, es muy ancho y poderoso y hondable, y tan apropiado para lo que es dicho, que no se podría decir ni imaginar, ni desear cosa semejante tan al propósito para el efecto que he dicho...”.

Ya fuera por las recomendaciones de Espinosa, Andagoya, Oviedo y de tantos otros exploradores y funcionarios reales o por la simple necesidad, lo cierto es que el río Chagres comenzó a utilizarse, desde muy temprano, para el transporte de las mercaderías europeas y los tesoros extraídos del virreinato del Perú. Su complemento era, como hemos visto, el Camino de Cruces. Esta vía fluvial y terrestre se utilizaba durante la estación lluviosa cuando el Camino Real, que

comunicaba a Nombre de Dios y después de 1596 a Portobelo con la ciudad de Panamá, se hacía intransitable. Con todo, la navegación por el Chagres no era fácil, debido a que su curso descubría una gran curvatura y estaba lleno de bancos de arena, troncos y raudales, a los que se añadían los cambios de corrientes y crecientes repentinas por las copiosas lluvias propias de la región selvática. Se tardaba en recorrerlo de una a dos semanas, en chatas y bongos, según la dirección que se siguiera. Otro riesgo era la navegación por mar, desde la desembocadura del río hasta Nombre de Dios o a Portobelo, sobre todo cuando hicieron su aparición los corsarios y piratas. Éste sería uno de los motivos por los que el ingeniero Juan Bautista Antonelli erigió el fuerte de San Lorenzo, en Chagres, a la entrada del río.

Como bien apuntaron los científicos españoles Jorge Juan Santacilia y Antonio de Ulloa, quienes cruzaron el Istmo de Panamá entre 1735 y 1736, eran muchos los obstáculos que presentaba la navegación por el río Chagres: “Se crían en él muchos lagartos o caimanes, y algunos se ven en sus orillas: las cuales se hallan tan pobladas de árboles silvestres, que quedan impenetrables tanto por lo espeso de ellos, cuanto por estar guarnecidos muchos, y todo el suelo sembrado de fuertes y agudas espinas. De algunos de estos árboles fabrican las canoas, y bongos, que navegan este río, especialmente de cedro. Otros de los que se hallan en las orillas, descarnándoles el agua sus raíces, caen en ella cuando el río va crecido, y no teniendo lo suficiente, para que sus monstruosos troncos, y extendidas ramazones sobrenaden, y los arrastre la corriente, quedan allí varados, sirviendo de gran estorbo, y peligro a las embarcaciones: pues estando la mayor parte ocultos en el agua es muy casual, el que no voltee la que llega imprevistamente a ellos. Además de estos estorbos, que se ofrecen en su navegación, tiene otros, que son los raudales; parajes donde aquellas embarcaciones, aunque fabricadas para el intento, no pueden navegar, por no tener agua suficiente, y entonces es preciso alejarlas hasta que pasando el raudal vuelvan a encontrar con más fondo.”

10. Las rutas transístmicas para el Canal y la actitud del gobierno español.

Varios sitios se recomendaron como posibles rutas para el canal interoceánico, desde mediados del siglo XVI. Se destacaron, en este sentido, las obras del portugués Antonio Galvao y del cronista español Francisco López de Gómara. En esencia, se mencionaron cuatro vías: desde el golfo de San Miguel a Urabá; de Panamá a Nombre de Dios; Nicaragua y Tehuantepec. Después se añadieron las del río Atrato al Pacífico y desde el Golfo de San Blas al río Bayano. Gómara se mostraba muy optimista respecto a la construcción de la ruta interoceánica por parte del gobierno español. Pero lo cierto es que a la abdicación y muerte de Carlos V, le sucedió en el trono Felipe II, quien no mostró interés en el tema del Canal, a lo que habría que sumar los prejuicios religiosos predominantes entonces y los temores a catástrofes naturales que sobrevendrían al unir los dos océanos. Con Felipe II, entre finales del siglo XVI y comienzos de la siguiente centuria, se reanudaron los proyectos del canal interoceánico, aunque ninguno cristalizó. Por último, la Compañía escocesa para el comercio de África y las Indias, bajo el liderazgo de William Paterson, intentó sin éxito colonizar el Darién, entre 1698 a 1700, a fin de construir la ruta artificial que consideraban como una llave que abriría las puertas para el comercio universal.

A mediados del siglo XVI, la publicación de las obras del portugués Antonio Galvao y del cronista español Francisco López de Gómara, revivieron el interés por la construcción de la ruta interoceánica en el continente americano. Galvao recomendó, para tal efecto, cuatro sitios, a saber: desde el Golfo de San Miguel a Urabá, con una distancia de 25 leguas; de Panamá a Nombre de Dios, con 17 leguas; a través del río Zeguator, en Nicaragua y en Tehuantepec, utilizando las aguas de un río hasta Verdadera Cruz en la Bahía de Honduras. Por su parte, Gómara, tras recabar diversas informaciones sobre el tema del “estrecho del mar”, hizo una serie

de reflexiones sobre los lugares que consideraba más adecuados para construir el canal interoceánico. A su juicio, era “difícil y larga” la navegación a las Molucas por el Estrecho de Magallanes, tal como lo habían expresado “hombres pláticos de Indias y (...) otros historiadores y curiosos”. Llegó a la conclusión que había “un buen paso, aunque corto; el cual no solamente sería provechoso, empero honroso para el hacedor si se hiciese”.

En opinión de López de Gómara: “Este paso se habrá de hacer en Tierra Firme de Indias, abriendo de un mar a otro por una de cuatro partes, o por el río de Lagartos, que naciendo en Chagres, cuatro leguas de Panamá, que se andan en carretas; o por el Desaguadero en la Laguna de Nicaragua, por do suben y bajan grandes barcas, y la Laguna no está de la mar, sino tres o cuatro leguas; por cualquier destos dos ríos está guiado y medio hecho el paso. También hay otro río de la Veracruz a Tehuantepec, por el cual traen y llevan barcas los de la Nueva España. Del Nombre de Dios a Panamá hay diez y siete leguas, y del Golfo de Urabá al Golfo de San Miguel, veinte y cinco, que son las otras dos partes y las más dificultosas de abrir”.

Finalizaba López de Gómara exhortando a la construcción del Canal interoceánico por parte del gobierno español, con estas conocidas palabras: “Sierras son, pero manos hay. Dadme quien lo quiera hacer, que hacer se puede; no falta ánimo, que no faltara dinero, y las indias, donde se ha de hacer, lo dan. Para la contratación de la especiería, para la riqueza de las Indias, y para el rey de Castilla, poco es lo imposible (...) si este paso que decimos se hiciese, se atajaría la tercia parte de la navegación”.

A las rutas mencionadas por Galvao y López de Gómara, como posibles sitios para el canal interoceánico, después se sumaron las del Río Atrato al Pacífico y otra, a través del Istmo de Panamá, desde el Golfo de San Blas a la desembocadura del río Bayano. Pero lo cierto es que, a la abdicación de Carlos V, en 1556, y su muerte dos años más tarde, le sucedió en el trono español Felipe II, quien no mostró interés por el tema del Canal. Más aún, algunos prejuicios religiosos se opusieron al proyecto que llegó a ser considerado como algo impío y

pecaminoso, al punto que a este monarca se le atribuye la sentencia: “El hombre no debe separar lo que Dios unió”. También surgieron temores sobre las posibles inundaciones que resultarían al unir las aguas de dos océanos con niveles diferentes. Se dijo, incluso, que en vez de España, otras potencias marítimas sacarían provecho de la vía intermarina.

Durante el reinado de Felipe III, de 1598 a 1621, los proyectos sobre el canal interoceánico volvieron a cobrar importancia. Se ordenó al Gobernador Diego Fernández de Velasco que hiciese efectuar exploraciones en el Golfo de San Miguel y por el río Tuira, en el Darién, para determinar las ventajas o inconvenientes de la construcción del Canal entre los dos mares. Ingenieros holandeses realizaron el estudio que entregaron a la Real Audiencia y ésta, al Rey. Mas las aprehensiones del Consejo de Indias en el sentido “de que la unión de los dos océanos constituía un peligro para el reino, que la seguridad y el poderío de España en América se verían expuestos por el Canal”, hicieron fracasar el proyecto. Por estas fechas, tampoco surtían efecto las recomendaciones, un tanto descabelladas, de Diego de Mercado, para que ambos mares se unieran entre los puertos de San Juan del Norte y San Juan del Sur, en Nicaragua.

Aunque no faltaron diversos proyectos, en el transcurso de los siglos XVII y XVIII, a favor de la construcción de la ruta artificial entre el Atlántico y el Pacífico, la profunda crisis del imperio español, asediado por sus tradicionales enemigos Inglaterra, Francia y Holanda, particularmente, le impidió realizar ninguna acción en semejante empresa. En cambio, la Compañía de Comercio escocesa para África y las Indias, bajo el liderazgo de William Paterson, intentó en tres ocasiones, sin éxito, colonizar la inhóspita región del Darién, de 1698 a 1700. Además de asestar un duro golpe en un punto vital del decadente imperio hispánico en ultramar, entre los propósitos de la Compañía, que no contó con el apoyo del parlamento inglés, estaban la construcción y el control de un canal interoceánico. En opinión de Paterson, a través de los puertos del Istmo de Panamá correría “por lo menos, dos tercios de lo que ambas Indias producen al cristianismo (...). Por lo tanto,

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

estas puertas a los mares y llaves del universo serían (...) capaces de permitir a sus poseedores imponer las leyes a ambos océanos y convertirse en los árbitros del mundo comercial”. No obstante, el gobierno español reaccionó y expulsó a los intrusos. Por consiguiente, el sueño del canal intermarino tuvo que esperar varios siglos para convertirse en realidad.

Bibliografía selecta

- ALTOLAGUIRRE Y DUVALE, Angel de: Vasco Núñez de Balboa. Imprenta del patronato de Huérfanos de Intendencia e intervención Militares. Madrid, 1914.
- ÁLVAREZ RUBIANO, Pablo: Pedrarias Dávila. Contribución al Estudio de la figura del “Gran Justador” Gobernador de Castilla del Oro y Nicaragua. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Gonzalo Fernández de Oviedo, Madrid, MCMXLIV.
- ANDERSON, Charles L.: Vidas y Cartas de Vasco Núñez de Balboa. Emece Editores S.A. Buenos Aires, 1944.
- ANTONELLI, Juan Bautista y LÓPEZ DE QUINTANILLA, Diego: Realación del Puerto de Caballos y su Fortificación. Academia de Geografía e Historia de Guatemala. Publicación Especial, N°33. 1991.
- ARAÚZ, Celestino Andrés y PIZZURNO, Patricia: El Panamá Hispano (1501-1821). Comisión del Quinto Centenario Encuentro de Dos Mundos de España. Diario La Prensa de Panamá. Segunda Edición, Panamá, 1991.
- BENNETT, Ira E.: History of Panama Canal, Its construction and builders. Builders Edition. Historical publishing Company. District National Bank Building, Washington, D.C., 1915.
- CASTILLERO R., Ernesto J.: Historia de la Comunicación Interoceánica y de su influencia en la formación y en el desarrollo de la Entidad Nacional Panameña. Imprenta Nacional. Panamá, S.F.
- CORTÉS, Hernán: Cartas de Relación. Nota preliminar de Manuel Alcalá. Editorial Porrúa, S.A. México, 1971.
- DE LAET, Joannes: mundo Nuevo o Descripción de las Indias Occidentales. libro VII, Guatemala. Traducción y Notas de Marisa Vannini

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

de Gerulewics, Academia de Geografía e Historia de Guatemala. Publicación Especial, N°34. 1991.

DUVAL Jr. Miles P.: Cádiz a Catay, La Historia de la Larga Lucha Diplomática por el Canal de Panamá. Introducción por Arturo Guzmán Navarro, Prólogo de Carlos Manuel Gateazoro. Segunda Edición, Editorial Universitaria. Panamá, 1996.

ELIOT MORRISON, Samuel: El Almirante de la Mar Océano, Vida de Cristóbal Colón. Segunda Edición en Español, corregida. Fondo de Cultura Económica, México, 1991.

JUAN, Jorge y de ULLOA, Antonio: Realación Histórica del Viaje a la América Meridional hecho de Orden de S. Maj. Madrid, MDCCXLVIII. Fundación Universitaria Española, Madrid (Reproducción Facsímil). 1ª Vol.

MACK, Gerstle: La Tierra Dividida, Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal Istmico. Prólogo de Carlos Manuel Gateazoro. Tercera Edición, Editorial Universitaria. Panamá, 1993.

MEDINA, José Toribio: El Descubrimiento del Océano Pacífico, Vasco Núñez de Balboa, Hernando de Magallanes y sus compañeros. Imprenta Universitaria, Santiago de Chile, MCMXIV, 2 Vols.

MENA GARCÍA, María del Carmen: Pedraria Dávila o "La ira de Dios". Una historia olvidada. Servicio de publicaciones, Universidad de Sevilla, 1992.

NAVARRO GARCÍA, Luis: "Hernán Cortés y la Mar del Sur" en Hernán Cortés, Hombre de Empresa. Primer Congreso de Americanistas, Badajoz, 1985. Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, 1990.

NOUGUÉS, Pablo y PÉREZ, Modesto: Los Precusores Españoles del Canal Interoceánico. Imprenta y Encuadernación de Valentín Tordesillas. Madrid, S.F.

REBOLLEDO, Alvaro: Reseña Histórico-Política de la Comunicación Interoceánica. Editorial Hispano-América, San Francisco, California, 1930.

VARELA, Consuelo: Cristóbal Colón. Textos y Documentos Completos. Alianza Universidad SIA, Madrid, 1982

Capítulo 2

El descubrimiento de la América del Norte y la colonización británica

1. Descubrimiento, exploraciones y primeros asentamientos europeos en la América del Norte.

En 1497, Juan Gaboto, a las órdenes de Inglaterra, llegó a las costas norteamericanas de Terranova. Pero fueron los españoles quienes fundaron, durante el siglo XVI, los primeros asentamientos permanentes en la Florida, aunque la carencia de oro y de riquezas, provocó que estos establecimientos no pasaran de ser avanzadas militares de México y Cuba. Entre tanto, los franceses, al frente de los cuales se encontraba Jacques Cartier, llegaron al Golfo de San Lorenzo, en 1534, en busca de un paso hacia el Oriente y recorrieron la región septentrional en sucesivos viajes. A partir de la segunda mitad del siglo XVI, comenzaron a darse en Inglaterra una serie de acontecimientos que crearon las condiciones favorables para la colonización de Norteamérica, tales como persecuciones religiosas, estrangulamiento económico de las clases bajas, así como la derrota de la Armada Invencible que fortaleció a la marina británica. Los primeros intentos de colonización inglesa comenzaron durante el reinado de Isabel I, pero recién cristalizaron con su sucesor Jacobo I.

América del Norte fue visitada desde el siglo XI por los noruegos, quienes intentaron fundar una colonia en Terranova. Pero la tentativa

se frustró por la hostilidad de los indígenas y la región permaneció ignorada por los europeos hasta 400 años más tarde, cuando urgidos por hallar un paso hacia el Oriente, recalaron en sus costas. Cinco años después de la llegada de Cristóbal Colón al Nuevo Mundo, en 1497, el marino veneciano Juan Gaboto, a las órdenes del rey Enrique VII de Inglaterra, llegó al norte de Terranova donde permaneció algo menos de un mes. Este viaje le sirvió a Inglaterra, años más tarde, para esgrimir derechos de posesión en la América del Norte, contra las reclamaciones de España y Francia.

Pese a estos tempranos intentos fue España que llevó la delantera en la carrera por la conquista de América del Norte. En 1516, Juan Ponce de León llegó a la playa de Daytona y bautizó a la región como la Florida, en honor a la pascua florida. Iba en busca de la fuente de la eterna juventud y en su fallida incursión descubrió el Yucatán. Una década más tarde, Pánfilo de Narváez desembarcó en la Florida y remontó los ríos hasta Texas, donde naufragó. Los cuatro sobrevivientes de esta expedición vivieron seis años entre los indios, hasta que lograron escapar y llegaron a México, donde dieron a conocer fabulosas historias que hablaban de las “Siete Ciudades”, cuyas paredes estaban incrustadas de esmeraldas. En 1539, el Virrey de México envió a fray Marcos a la región de Nuevo México para que se informara sobre la existencia de las míticas ciudades. Simultáneamente, despachó más hacia el norte, una expedición a cargo de Francisco Vázquez Coronado, que descubrió, al año entrante, el Gran Cañón y recorrió Texas y Kansas. En 1541, Hernando de Soto descubrió el río Mississippi y recorrió otros puntos del Golfo.

Aunque, como vimos, los españoles recorrieron y exploraron el vasto territorio comprendido entre Carolina del Sur y California, en busca de tesoros y de un estrecho de mar que los llevara al Oriente, la carencia de ambos recursos provocó el desinterés y prácticamente el abandono de la región por parte de España. No es extraño, entonces, que la Florida no pasara de ser, durante todo el período colonial, más que una avanzada militar de México y Cuba. Precisamente, con tal fin, en 1566, Pedro Menéndez de Avilés fundó en el norte de la Flo-

rida, el Fuerte de San Agustín para proteger las flotas de los ataques de los ingleses y franceses. A finales del siglo XVI, Juan de Oñate tomó posesión oficial de Nuevo México y, recién en 1609, se fundó Santa Fe, prácticamente al mismo tiempo que los ingleses establecían su primera colonia en el Nuevo Mundo, Jamestown, en Virginia.

Entre tanto, los franceses, ingleses y holandeses, privados de las enormes riquezas del Nuevo Mundo que quedaron, en la práctica, enteramente repartidas entre España y Portugal se dedicaron, durante el siglo XVI, a apoderarse de los tesoros de las flotas y a atacar las posesiones hispánicas con el fin de resarcirse del monopolio comercial implantado en Ultramar por la Corona española. No obstante, además del corso y del pillaje, también existía interés por parte de estas potencias, de hallar un camino a la especiería y establecer imperios coloniales, a imitación de los reinos ibéricos.

Así, en 1524, el monarca francés Francisco I patrocinó el viaje de exploración del florentino Giovanni Verrazano, que recorrió las costas norteamericanas desde el Cabo Fear al Maine, y descubrió el estuario del Hudson. Entre 1534 y 1541, el francés Jacques Cartier realizó tres incursiones al Golfo de San Lorenzo en busca de un paso hacia el Oriente y descubrió las rocas de Quebec, en una región que los aborígenes denominaban Canadá. Pero el asentamiento de los franceses en el Nuevo Mundo no prosperó hasta las dos primeras décadas de la siguiente centuria, cuando cobró verdadero interés la adquisición de un imperio ultramarino.

Por entonces, Samuel de Champlain, a las órdenes de la Compañía de los Cien Asociados, tomó posesión del Canadá en nombre del rey gallo. Inicialmente la Compañía sólo buscaba riquezas y no la colonización del territorio, de manera que la agricultura comenzó a practicarse tardíamente, a finales de los años 20, cuando se instituyeron señoríos a lo largo del río San Lorenzo. Cada señor debía llevar un determinado número de colonos para poblar el lugar. Pero aún así, el principal interés continuó siendo la comercialización de pieles, merced a lo cual el sistema de señoríos prosperó lentamente. En 1663, se suprimió la

Compañía y la Nueva Francia se convirtió en una colonia de la Corona, bajo el gobierno directo de Luis XIV.

Mientras tanto, en Gran Bretaña, el rompimiento de Enrique VIII con Roma y el surgimiento de la Iglesia de Inglaterra, jugarían un papel importante en la futura colonización, en virtud de dos factores, a saber: por una parte, la enemistad con España, defensora del papado y, por la otra, la necesidad de muchos ingleses de evitar las persecuciones de tipo religioso y vivir conforme a sus creencias en nuevas tierras. Pero fue durante el reinado de su hija Isabel I, en la segunda mitad del siglo XVI, cuando se consolidó la nueva Iglesia y cobró mayor virulencia la rivalidad con los Habsburgo españoles. Entonces, se otorgaron patentes de corso para saquear las posesiones españolas en América, tal como aconteció con John Hawkins y Francis Drake. Mas estas expediciones corsarias no impidieron que, simultáneamente, otros marinos británicos, como Martin Frobisher, en 1576, y John Davis, entre 1585 y 1588, se dedicaran a recorrer las costas del Labrador y Groenlandia, en la afanosa búsqueda de un paso hacia el Oriente para alcanzar la especiería.

Otros intentos encaminados a la colonización de tierras durante estos años terminaron también en fracaso. En 1583, Sir Humphrey Gilbert, pese a haber tomado posesión de Terranova en nombre de Isabel, desapareció en su viaje de regreso. Al año siguiente, su medio hermano, Sir Walter Raleigh, financió expediciones que fundaron colonias en la isla de Roanoke, frente a las costas de Carolina del Norte, que tuvieron una vida efímera. Raleigh extendió los derechos ingleses a toda la América del Norte por encima de la Florida y en honor a la Reina Isabel, a quien se conocía como la “Reina Virgen”, la denominó Virginia. Años después, Raleigh intentó, sin éxito, colonizar Guayana.

Por estas fechas, la decapitación de la católica María Estuardo, tuvo consecuencias imprevisibles en el Nuevo Mundo, toda vez que, en 1588, Felipe II envió su monumental flota a enfrentar a Isabel, con desastrosos resultados. Es indudable que la derrota de la Armada Invencible allanó el camino a Inglaterra para la colonización de

Norteamérica. El efecto psicológico de haber destruido a la marina más poderosa de su época abrió nuevas esperanzas entre los enemigos de España, aunque a la muerte de Isabel, en 1603, Inglaterra aún no poseía ningún asentamiento en el Nuevo Mundo. Este mismo año, el ascenso al trono inglés del católico Jacobo I, con quien se inicia la dinastía de los Estuardo, puso fin a la enemistad con España y liberó capitales que comenzaron a utilizarse para la realización de grandes, costosos y rentables proyectos ultramarinos. Además, la experiencia adquirida con otras compañías comerciales fue definitiva para lanzarse a la colonización de América del Norte. Estas compañías obtenían un monopolio del comercio inglés con determinado lugar del mundo y derechos para establecer colonias o plazas mercantiles, a la vez que se dedicaban a otras actividades destinadas a hostilizar al imperio español, sobre todo en el Caribe.

2. La colonización británica en América del Norte.

La colonización británica en América del Norte corrió casi enteramente a cargo de compañías privadas de comercio, a las que la Corona otorgaba derechos de concesión sobre determinados territorios. El primer asentamiento fue el de Jamestown, en 1607, en Virginia, a los que siguieron Maryland, las colonias de Nueva Inglaterra, Nueva York, Nueva Jersey, las Carolinas, Pennsylvania, Delaware, y ya en el siglo XVIII, Georgia. Los primeros colonos que llegaron a América venían motivados por diferentes razones, ya fueran religiosas, políticas, económicas o filantrópicas. Desde sus orígenes, casi todas las colonias tuvieron un gobierno representativo y escasa injerencia de la Corona en sus asuntos. La emigración se vio estimulada gracias al sistema de “siervos escriturados” que llevó al Nuevo Mundo a miles de jóvenes que se transformaron en propietarios libres al cabo de cinco años. Los indígenas que habitaban el territorio de América del Norte eran semisedentarios y pertenecían a diferentes pueblos. Su reacción frente a los colonizadores varió de acuerdo al tratamiento que recibieron.

a) El territorio y los indígenas.

En la América del Norte no habitaron grandes culturas aborígenes como la Maya, Azteca e Inca, que florecieron en América Central, México y el Perú, respectivamente. Por el contrario, el territorio septentrional estaba ocupado por diferentes pueblos indígenas, generalmente enemigos entre sí, y que hablaban diversos dialectos. En su mayoría, eran tribus semisedentarias que vivían de la caza, la pesca y, en algunos casos, de la agricultura. Los algonquinos incluían a todas las tribus que vivían al sur de Nueva Inglaterra y, en líneas generales, fueron receptivos al cristianismo y asimilaron la cultura europea mejor que los otros pueblos. Cultivaban frijol, calabaza, tabaco y maíz y eran buenos pescadores y cazadores. Las Cinco Naciones o iroqueses tenían fama de ser los mejores guerreros y se aliaron con los holandeses e ingleses. Los tuscarora al Norte y los cheroquis, al Sur, también formaban parte de este pueblo. En tanto, en el sudeste estaban los apalaches, natchez, seminolas y otros pueblos, a los que se consideraban los más adelantados de los aborígenes norteamericanos, pues eran expertos alfareros, agricultores, tejedores y curadores de pieles de ciervos con las que confeccionaban vestimentas.

La actitud de los colonos no fue uniforme respecto a los indígenas y tampoco la reacción de éstos. Los puritanos de Nueva Inglaterra consideraban a los naturales como cristianos potenciales descendientes de las Diez Tribus de Israel y, por consiguiente, intentaron convertirlos. Hasta cierto punto, los trataron con equidad y respeto. En el Sur, los indios se adaptaron al modo de vida de los europeos e imitaron sus costumbres. No obstante, el resultado fue idéntico al obtenido en la América hispana: la presión de la civilización blanca terminó por extinguir o dispersar a los indígenas. Y lo mismo que más al Sur del Continente, el éxito de los europeos fue consecuencia directa de la imposibilidad de los indios para unir sus fuerzas. Veremos, también, en apartados subsiguientes, la resistencia de éstos a lo largo de los casi dos siglos de dominio colonial.

En América del Norte, por contrapartida al territorio imperial español, no había oro, plata, ni grandes riquezas, como las que Europa

buscaba. Por tanto, la colonización británica tuvo otras particularidades y, como es natural, diferentes resultados. Además, la fundación de colonias obedeció a diversas razones y la particular economía de cada una de ellas le imprimió características socio-políticas peculiares. Por su parte, la Corona se inmiscuyó poco en la empresa colonial que se manejó como un negocio privado.

b) Virginia.

Después de los fracasados intentos de Raleigh, en 1606, Jacobo I estatuyó la Virginia Company para colonizar el territorio homónimo. Para tal efecto, se formaron dos grupos de capitalistas que tenían sus centros en Bristol y Londres y que se dividieron los derechos ingleses al territorio norteamericano. Al grupo de Bristol le tocó la Virginia del Norte, después llamada Nueva Inglaterra, pero la Compañía no tuvo éxito y la empresa se abandonó. A la sección de Londres le correspondió la Virginia del Sur que incluía Maryland y Carolina. Ésta última fundó, en 1607, la colonia de Jamestown, sobre el río James, en la bahía de Chesapeake.

La Compañía tenía como objetivos hallar el paso hacia el Oriente, convertir a los indios, descubrir oro y obtener productos propios de Asia y África. Sus primeros pobladores fueron, en su mayoría, caballeros arruinados, expresidarios y artesanos. Pero las cosas no resultaron como esperaban y la colonia apenas logró subsistir gracias a la habilidad del capitán John Smith quien inició el comercio con los indios y obligó a los colonos a cultivar maíz. En los años subsiguientes la colonia sufrió muchos altibajos, sobre todo después del regreso a Londres de Smith hasta que en 1613, se inició, con notable éxito, el cultivo del tabaco. Fue el colono John Rolfe, esposo de la legendaria princesa Pocahontas, quien propició esta empresa, que salvó a la colonia. Poco después la Compañía organizó el sistema de propiedad de la tierra, lo que estimuló el establecimiento de nuevos colonos.

En 1619, se estableció el Consejo del Gobernador, la primera Asamblea General de Virginia, integrado por 22 burgueses elegidos

por el sufragio de todos los hombres de más de 17 años. Pero, en realidad, era la Compañía que detentaba el poder. Cinco años más tarde, en 1624, después de serias dificultades y de un levantamiento indígena, producto de la mala administración, la Compañía se disolvió y Virginia pasó a ser una colonia de la Corona, aunque sin perder su régimen autónomo. A partir de entonces el Gobernador y su Consejo pasaron a ser nombrados por el Rey. Pero éste no se entrometió demasiado en los asuntos de la colonia, pues estaba satisfecho con las rentas procedentes del tabaco virginiano.

Durante sus primeras cuatro décadas de vida las costumbres en Virginia fueron puritanas, a juzgar por el Código aprobado por la primera Asamblea “contra la ociosidad, el juego, la bebida y el lujo”. Pero, en 1643, se estableció la iglesia oficial de Inglaterra y se desterraron a las comunidades puritanas. Más tarde, al forjarse las grandes fortunas derivadas de la producción y comercialización del tabaco, desaparecieron por completo las austeras costumbres puritanas y surgió una aristocracia que hizo alarde de gran opulencia.

Muchos de los propietarios independientes de Virginia tuvieron bajo su cargo a los llamados “siervos escriturados”, sobre todo jóvenes ingleses e irlandeses de ambos sexos, que debían realizar cualquier clase de trabajo por cinco años, al cabo de los cuales quedaban en libertad. El amo corría con los gastos del viaje y su sustento en el Nuevo Mundo, hasta el tiempo de su manumisión. Este sistema sirvió para que llegaran a Norteamérica escoceses, alemanes y suizos, además de los ya mencionados ingleses e irlandeses.

Hacia 1619, un barco holandés desembarcó los primeros trabajadores negros en Jamestown, que no figuraron como esclavos, sino como siervos escriturados. En verdad, la esclavitud negra no fue rasgo característico de la sociedad virginiana, sino hasta las postrimerías del siglo XVII cuando la Corona prohibió la emigración de siervos blancos.

Virginia prosperó grandemente hasta la restauración de los Estuardo, en 1660, cuando Carlos II nombró un Gobernador que mantuvo la misma Asamblea por más de 15 años y se transformó en un déspota con una camarilla personal. A ello se agregó la sobrepro-

ducción y el bajo precio del tabaco que redundaron en detrimento de la economía virginiana. Para solucionar el problema se adoptaron medidas que arrojaron escasos resultados y hacia el último cuarto del siglo XVII Virginia se había transformado en un centro de descontento. A ello se agregó la inquietud indígena en la frontera de Virginia con Maryland, todo lo cual dio como resultado la primera rebelión de agricultores que registra la historia norteamericana, conocida como rebelión de Bacon. La misma tocó a su fin en 1676, con la muerte de su principal cabecilla Nathaniel Bacon, pero fue un llamado de alerta para los abusos de los privilegios políticos otorgados por la Corona.

A pesar de estos contratiempos, para comienzos del siglo XVIII Virginia había recobrado su antiguo esplendor, gracias al incremento en el precio del tabaco.

c) Lord Baltimore y Maryland.

En 1634, Cecilius Calvert, segundo Lord Baltimore, envió un grupo de colonos que fundaron el asentamiento de St. Mary's, después conocido como Maryland, cerca de la boca del río Potomac, en la costa Norte de la Bahía de Chesapeake. La idea de fundar una colonia había sido concebida por su padre George Calvert, primer Lord Baltimore, quien se había convertido al catolicismo y buscaba un refugio seguro para los católicos ingleses. Para ello le solicitó al monarca una concesión de tierras que, finalmente, se le otorgó, en 1632, después de su muerte. Ésta fue la primera colonia llamada patrimonial, pues fue concedida no a una compañía, sino a un particular.

Aunque inicialmente se establecieron caballeros católicos, muchos de sus sirvientes eran protestantes y estos terminaron siendo mayoría, lo que condujo a que en 1649 se votara una ley de tolerancia religiosa. Pero ello no impidió que en 1654 estallara una guerra civil entre los terratenientes católicos y los pequeños agricultores protestantes que, finalmente, se alzaron con la victoria.

Según los títulos de concesión otorgados a Lord Baltimore, éste podía imponer las leyes con el consentimiento de los ciudadanos li-

bres, propietarios de tierras. Ya en 1635, al año siguiente de su fundación, se reunió la primera Asamblea Legislativa que después se transformó en Consejo y era independiente del Gobernador.

Si bien Lord Baltimore y los integrantes de la Asamblea pensaron que la colonia debía tener un carácter agrícola, con una agricultura diversificada y cría de ganado, la colonia de Maryland, con el mismo clima, suelo y características que su vecina Virginia, terminó por consagrarse casi en exclusividad al cultivo del tabaco.

d) Nueva Inglaterra (Plymouth, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, New Hampshire y Maine).

La fundación de Nueva Inglaterra fue el resultado de la ruptura del grupo más intransigente de los puritanos con la Iglesia de Inglaterra. Aquella secta buscaba fundar un estado teocrático y vivir según las normas bíblicas. Durante los reinados de Jacobo I y Carlos I fueron muy perseguidos y, en 1609, un grupo de ellos huyó a Holanda, donde se instaló en Leyden. Una década más tarde, decidieron emigrar a América y para ello obtuvieron un derecho de tierras de la **Virginia Company**. Un grupo de comerciantes londinenses financió el viaje del Mayflower, a bordo del cual iban 101 personas, dirigidas por William Bradford.

En noviembre de 1620, llegaron a Cabo Cod, muy al norte de Virginia, desviados por una fuerte tormenta. Los **Pilgrim Fathers** o padres peregrinos no arribaron a América en busca de oro y riquezas, sino, fundamentalmente, de libertad y con la esperanza de fundar una colonia en la que pudieran expresar sus creencias y vivir de conformidad con sus convicciones. Como se encontraban fuera de la jurisdicción de Virginia, firmaron un compromiso conocido como Pacto del Mayflower, por el cual accedían a someterse a las leyes confeccionadas por los líderes elegidos por la mayoría. Este Pacto, así como la Asamblea de Virginia del año anterior, constituyen los primeros ejemplos de la tradición norteamericana del Gobierno por consenso.

Poco después, en la bahía de Plymouth, fundaron una colonia que apenas resistió la crudeza del primer invierno, durante el cual murie-

ron la mitad de los peregrinos. Pero la amistad con los indígenas, que les enseñaron a cultivar maíz y a pescar, libró a la colonia de su segura desaparición. Para mediados de octubre de 1621, a menos de un año de haber desembarcado, ya tenían una cosecha abundante, maderas para construir embarcaciones y pieles, razón por la cual decidieron, en compañía de los indígenas, darle gracias a Dios por su generosidad. Ésta fue la primera celebración de la fiesta más importante de Estados Unidos, el Día de Acción de Gracias. Pero Plymouth prosperó muy lentamente y, en 1691, fue absorbida por Massachusetts. Hasta entonces, se gobernó según el Pacto del Mayflower, derivándose el gobierno civil del gobierno religioso.

Mientras tanto, se habían ido fundando una serie de centros pesqueros y comerciales a lo largo de toda la costa de Nueva Inglaterra. En 1628, una compañía denominada **Massachusetts Bay Co.** estableció una colonia en Salem, después de lo cual esta empresa pasó a manos de un grupo de puritanos entre los que estaba John Winthrop quien, en 1630, fundó Boston y otras ciudades próximas. Puesto que en la Carta de Constitución de la Compañía no se indicaba que ésta debía tener su oficina principal en Londres, como era la costumbre, Winthrop decidió trasladar la sede a América y, de esta manera, la colonia vino a quedar prácticamente independiente de Inglaterra.

A diferencia de los puritanos establecidos en Plymouth que eran separatistas, toda vez que habían perdido la esperanza de una conciliación con los anglicanos, el grupo de la bahía de Massachusetts era puritano congregacionista pues, aunque rechazaba la superestructura eclesiástica, conservaba la esperanza de una reconciliación con la iglesia de Inglaterra y se mantenía dentro de ella.

Los accionistas de la Compañía que recibían el nombre de “hombres libres”, eran miembros oficiales de la iglesia y elegían anualmente al Gobernador, Vicegobernador y sus auxiliares. Se ideó un sistema representativo y hacia 1644, los diputados y auxiliares se repartieron en dos cámaras que deliberaban por separado. Así, ni el Rey ni el Parlamento inglés tuvieron voto en el gobierno de

Massachusetts, pues el derecho electoral quedó limitado a los miembros de la iglesia puritana.

Los dirigentes puritanos exigían sobriedad de costumbres, pureza moral y una economía que no exaltara al rico ni degradara al pobre. Para pertenecer a la iglesia había que ser un “santo visible”, es decir se tenía que dar pruebas inequívocas de fe cristiana, lo que no resultaba tarea fácil.

Antes de 1640 se fundaron las colonias puritanas de Connecticut y New Haven, siguiendo el modelo de Massachusetts. Rhode Island nació en 1636 y fue no sólo el producto de cuatro grupos separados de herejes puritanos, sino el primer asentamiento en legislar la libertad de culto en América del Norte. Las colonias de New Hampshire y Maine se establecieron también como consecuencia de la inmigración puritana antes de mediados del siglo. Aunque la primera contaba con el asentamiento de Exeter, Maine estaba integrada por unos pocos poblados pequeños y dispersos que vivían de la pesca.

Es indudable que la educación constituyó, desde el principio, un motivo de preocupación para los puritanos en virtud de la preparación académica de la gran mayoría y ya hacia 1640, había escuelas primarias en casi todas las ciudades de Nueva Inglaterra y secundarias en varias de ellas. En 1636, se fundó el Colegio de Harvard, al que los jóvenes ingresaban después de seis años de estudios. Harvard ofrecía los mismos estudios que la Universidad de Oxford de la que eran egresados varios de los dirigentes puritanos.

Las colonias de Nueva Inglaterra nacieron rodeadas de enemigos, toda vez que hacia el Oeste estaban los pueblos indígenas que no siempre fueron amigables, en el Sur se encontraba el asentamiento de Nueva Holanda y en el Norte la Nueva Francia. El estar cercados de enemigos y prácticamente librados a su suerte llevó a los colonos, en 1643, a formar la Confederación de Nueva Inglaterra, integrada por Plymouth, Massachusetts, Connecticut y New Haven.

Por otra parte, la restauración de los Estuardo proporcionó mayor prosperidad a las colonias de Nueva Inglaterra aunque, en 1675, estalló la cruenta guerra del Rey Felipe con los indígenas que terminó con

la muerte del rey del pueblo Wampanoag, dos años más tarde. Pero la verdad es que la hostilidad india no cesó hasta 1720, en el Norte del territorio.

También hubo otras dificultades por esta época, cuando Massachusetts acuñó chelines sin autorización real y adquirió la provincia de Maine a sus propietarios originales. Carlos II se sintió ofendido y adoptó algunas medidas, al tiempo que la colonia respondió no acatando las leyes de Comercio y Navegación sancionadas entre 1660 y 1672, que sentaban las bases del sistema mercantilista. Todo ello llevó a que en 1684 se aboliera el sistema de gobierno vigente en Massachusetts y que el mismo quedara bajo la responsabilidad del Rey y a su merced.

Con todo, las dificultades no terminaron aquí, puesto que en 1691, se desató una brutal cacería de brujas en Salem que arrojó decenas de muertos acusados de hechicería.

e) Nueva Holanda y el nacimiento de Nueva York y Nueva Jersey.

En su búsqueda de un paso hacia el Oriente, en 1609, Henry Hudson por encargo de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, remontó el río que hoy lleva su nombre y que baña la ciudad de Nueva York. En 1624, los holandeses fundaron **Fort Orange** (Albany) en el territorio que se conoció como Nueva Holanda y que separaba a las colonias de Nueva Inglaterra en el norte de las de Maryland y Virginia. Dos años más tarde, se fundó Fort Amsterdam en la isla de Manhattan. Ambas nacieron como colonias comerciales y eran gobernadas por la Compañía mediante un Gobernador y un Consejo. Pero, poco después, la Compañía perdió interés en sus colonias americanas, pues sus inversiones en Oriente eran más lucrativas y, prácticamente, abandonó a su suerte a la Nueva Holanda.

Durante los años de la guerra civil y de la dictadura de Oliver Cromwell en Inglaterra, entre 1640 y 1660, también las colonias británicas fueron descuidadas por la metrópoli, aunque en 1651 se aprobó la **Navigation Act**, que sentó las bases del comercio colonial y, cuatro años después, se conquistó la isla de Jamaica, como veremos en el Capítulo 4.

Con la restauración de la monarquía, en 1660, se le dio un gran impulso a la política colonial. El nuevo monarca Carlos II ordenó la conquista de Nueva Holanda, que cayó en poder británico en 1664. Para entonces, la población de Nueva Amsterdam era de aproximadamente 1500 habitantes. Las propiedades y bienes de los holandeses asentados fueron respetadas y, de esta manera, familias como los Van Buren y los Roosevelt, que desempeñarían un importante papel en la historia de Estados Unidos, conservaron sus fortunas.

Después de esta conquista Carlos II le otorgó a su hermano, el Duque de York y futuro Rey Jacobo II, la concesión de los territorios de Nueva York y Nueva Jersey. Inicialmente, el Duque nombró un Gobernador e impuso gravámenes e impuestos que generaron el rechazo de la población, en virtud de lo cual hubo que convocar una Asamblea Representativa, en 1683.

Sin embargo, el Duque cedió sus derechos sobre Nueva Jersey a Lord John Berkeley y Sir George Carteret. El primero vendió su parte a dos cuáqueros y la viuda del segundo a un grupo de propietarios. Estos traspasos crearon una gran confusión de títulos de propiedad y deslinde de tierras, máxime cuando el propio William Penn logró arrendarle el oeste de Nueva Jersey a los cuáqueros, dando origen a la colonia de Delaware.

Bajo la restauración también se adoptaron las bases de una política económica imperial de largo alcance, iniciada por Cromwell, cuando entre 1660 y 1672 se aprobaron las leyes de Comercio y Navegación (**Navigation Acts**). Estas leyes se basaban en tres principios: 1) todo el comercio que se realizara entre Inglaterra y sus colonias debía hacerse en buques ingleses o coloniales, de propiedad inglesa y mandados por ingleses; 2) todos los productos que las colonias recibieran de Europa, con excepción de la fruta perecedera y el vino de las islas del Atlántico, debía ser enviado desde Inglaterra, y 3) determinados productos coloniales sólo podían ser exportados a Inglaterra. Gracias a estas medidas monopolistas Londres se transformó en el centro europeo de distribución de productos coloniales en sustitución de Holanda.

f) Las Carolinas.

Importa señalar que la restauración también propició el surgimiento de nuevas colonias. Así, en 1660, ocho lores propietarios obtuvieron de Carlos II la concesión de todo el territorio comprendido entre la Florida y la frontera con Virginia, que recibió el nombre de Carolina. Sin embargo, la parte norte se conoció durante mucho tiempo como Albemarle y no mereció mayor atención por parte de los propietarios, que se concentraron en el sur.

Para poblar el territorio se reclutaron colonos en Inglaterra, Bermudas y Barbados. En 1670, se fundó la ciudad de Charles Town, más tarde Charleston. Una década después, emigraron hugonotes franceses y también grupos de escoceses. Los primitivos colonos eran comerciantes de pieles, pero los cultivadores ingleses provenientes de Barbados fueron quienes dominaron la colonia y organizaron un lucrativo comercio de esclavos indígenas que vendían en el Caribe, lo que provocó graves problemas. Recién, en 1690, se comenzaron a realizar los primeros cultivos exitosos cuando se introdujo el arroz.

El gobierno se basó en un complicado documento que propiciaba el surgimiento de un sistema casi feudal y que en realidad no se aplicó. Se practicó la tolerancia religiosa y la colonia incluso acogió a judíos.

Hacia 1700, con un sistema político centralizado, poseía 5000 habitantes, la mitad de los cuales eran esclavos negros y plantaciones al estilo de Virginia. La parte norte de la colonia tuvo una suerte diferente. Allí las principales producciones eran el tabaco y los pertrechos de guerra y, a diferencia de su homóloga septentrional, era pobre y democrática con pocas plantaciones y menos esclavos negros. En 1729, ambas colonias, ya separadas, se transformaron en Carolina del Norte y Carolina del Sur y pasaron a poder de la Corona.

g) Pennsylvania y Delaware

Fueron George Fox y William Penn quienes visualizaron la fundación de un Estado cuáquero en el Nuevo Mundo, pero le correspondió

a éste último materializar la idea. Los cuáqueros, una de las sectas más radicales que surgieron de la guerra civil inglesa, fueron también una de las más perseguidas, no sólo en Inglaterra, sino también en las restantes colonias. La secta cuyo nombre correcto era la **Sociedad de Amigos** fue fundada en 1647 por George Fox, quien años después realizó una visita a América del Norte donde se convenció que la agrupación debía crear una colonia.

Por su parte, William Penn hijo del conquistador de Jamaica se convirtió al cuaquerismo en 1667 y, a partir de entonces, también abrigó la misma idea. A la muerte de su padre heredó muchas tierras, así como una deuda que el Duque de York tenía con su familia, a cambio de la cual, en 1681, recibió de Carlos II derechos patrimoniales sobre la futura Pennsylvania, su “Santo Experimento”.

Penn ofreció grandes facilidades para la posesión de tierras en la nueva colonia, al igual que libertad política y religiosa. En consecuencia, logró reunir a muchos disidentes religiosos, además de los cuáqueros, tales como los menonitas, amishes, morabos y bautistas. Las relaciones con los indígenas fueron buenas y, en 1682, Penn se trasladó a la colonia, fundó la capital Filadelfia y se transformó en su primer Gobernador. Se organizó también un pequeño Consejo de propietarios integrado por los contribuyentes, con el fin de proponer las leyes y una gran Asamblea electiva para aceptarlas o rechazarlas. Pero el sistema no funcionó y, en 1699, Penn publicó la Carta de Privilegios, que se mantuvo como Constitución de la Colonia hasta la independencia.

En 1682 Penn ocupó una parte del territorio holandés de Nueva Jersey y así surgió Delaware, que perteneció a Pennsylvania hasta comienzos del siglo XVIII cuando se les permitió a los colonos tener su propia asamblea, aunque no otro Gobernador.

Los cuáqueros ingleses fundaron pesquerías, ladrilleras e industrias del vidrio y Pennsylvania prosperó más rápidamente que otras colonias.

h) Georgia

Georgia surgió en 1732 como un escudo militar contra la Florida española, a la vez que un refugio colonial para perseguidos y fue la

décima tercera colonia. El general James Edward Oglethorpe, desde el Parlamento, se dedicó a estudiar la desastrosa situación que imperaba en las cárceles inglesas y concluyó que los deudores pobres debían emigrar a América. Por consiguiente, se gestionaron y obtuvieron de la Corona concesiones de tierras entre Savannah y Altamaha que recibieron el nombre de Georgia en honor al Rey.

De manera que Georgia fue un experimento militar y filantrópico. Exitoso en el primer objetivo, resultó un fracaso en el segundo. El Gobernador de la colonia fue inicialmente el mismo Oglethorpe que, en 1733, fundó Savannah. Los fideicomisarios prohibieron la importación de ron y de esclavos y esto provocó una emigración importante hacia Carolina del Sur, que no se detuvo sino hasta dos décadas más tarde cuando se derogó esta legislación. Dos años después, la colonia pasó a poder de la Corona y se instaló una asamblea representativa.

Georgia progresó muy lentamente al principio, sobre todo al fracasar los intentos de producir seda y vino. Paulatinamente, fue atraída por los patrones económicos de los plantadores de arroz de Carolina del Sur. Los georgianos producían y explotaban arroz, añil, madera, pertrechos navales, carne de res y de cerdo y mantuvieron un activo comercio con las Indias Occidentales. Pese a su innegable progreso, al inicio de la revolución, Georgia era la más despoblada y menos próspera de las Trece Colonias.

3. Balance sobre las colonizaciones ibérica y anglosajona en el Continente Americano.

Las colonizaciones ibérica y anglosajona en América tuvieron características diferentes y hasta antagónicas, producto de las peculiaridades que cada nación presentaba en el Viejo Mundo y que fueron importadas al Nuevo. España controló reciamente el comercio y el gobierno de sus posesiones, en tanto que Inglaterra les otorgó a las suyas autonomía en ambas áreas, a cambio de los beneficios económicos que la Corona obtenía del comercio colonial. Bien que algunos historiadores acentúan y destacan las diferencias entre ambos procesos co-

lonizadores, otros las minimizan y hablan de una historia común de ambas Américas.

Cuando en octubre de 1492 la Corona de Castilla descubrió el Nuevo Mundo, la principal actividad del reino era la agricultura y el pastoreo. Aunque los cereales constituían el cultivo más importante, con frecuencia las cosechas resultaban insuficientes y había que recurrir a la importación de trigo. Los campesinos vivían en la miseria y no eran raras las hambrunas. Pero, indudablemente, la cría de ganado lanar dirigida por la Mesta era mucho más importante para la economía castellana. La mayor parte de la tierra pertenecía a la nobleza, las órdenes militares y la Iglesia. Por otra parte, hay que considerar el hecho de que los castellanos no se dedicaban al comercio como los aragoneses, pues esta actividad era considerada de gente vil y despreciable.

A inicios de ese mismo año, y después de siete siglos de lucha contra los moros, Castilla había reconquistado el Reino de Granada que, aunque significó un paso importante en el camino de la unificación, no la consolidó. El matrimonio de Fernando de Aragón e Isabel de Castilla, los Reyes Católicos, mantuvo la autonomía de ambos Reinos y la unificación efectiva recién se produjo bajo el reinado de su nieto el Emperador Carlos V, con quien se puede comenzar a hablar de España propiamente.

Castilla impuso en las Indias un sistema centralizado de gobierno de acuerdo con su tradición, por el cual el Rey era representado por los Virreyes, las Reales Audiencias, Gobernadores y otros funcionarios reales, pero nunca se produjo intento alguno por establecer una autonomía colonial o instituciones representativas en el Nuevo Mundo, excepción hecha del Cabildo integrado por los criollos y que poseía un poder muy limitado. No fue extraño, entonces, que únicamente los castellanos pudieran pasar a América, donde quedó prohibida la emigración de todos los extranjeros, incluso los naturales de otros reinos peninsulares, si bien las transgresiones a esta interdicción fueron frecuentes. En este sentido, el problema religioso fue hábilmente manejado con fines políticos por el Tribunal de la Santa Inquisición, que proscribió el ingreso de los judíos, moros y conversos. Más aún, las

bulas papales le otorgaron a los Reyes Católicos el Regio Patronato que tendió a la formación de una especie de iglesia nacional, que se importó a las nuevas tierras.

Como indicamos, en 1492, Castilla se hizo, por una parte, con el control meridional de la península y, poco después, con el del Nuevo Mundo, para lo cual tuvo que crear nuevas instituciones que aseguraran un gobierno coherente. El principio central en el que se apoyó esta necesidad fue el de la concentración de poder en manos de la Corona, en detrimento de los nobles, acorde con las ideas renacentistas. Por tanto, en América, se siguió la misma tónica. En la empresa conquistadora española fueron el soldado, el sacerdote y el legista quienes dominaron la situación por encima del tipo mercantil, lo que provocó el atraso en el desarrollo industrial y en las más altas ramas de la economía. El soldado buscó, en primer lugar, hacer fortuna y en segundo término, la conversión del infiel. La conquista fue así, en un principio, una iniciativa particular, pero también contó con el apoyo estatal, sobre todo cuando se iniciaron las exploraciones en Tierra Firme. Además, Castilla monopolizó el comercio con sus colonias, lo que despertó, como ya señalamos, la ambición de las otras potencias europeas que comenzaron a atacar y saquear las posesiones españolas.

Cuando, en 1607, se fundó **Jamestown**, Inglaterra ya poseía una marina importante cuyo robustecimiento se inició con Enrique VIII y cristalizó con Isabel, quien había logrado derrotar, como ya dijimos, en 1588, a la Armada Invencible de Felipe II. La posesión de una marina fue un requisito decisivo para el control de un imperio colonial.

Otro hecho importante de la segunda mitad del siglo XVI, fue la trascendencia que cobraron los mercaderes londinenses, gracias al incremento del comercio, después del descubrimiento de América y luego del saqueo de Amberes, en 1570, así como de la inauguración de la Bolsa de Londres. Ya para entonces, hacía casi 20 años que funcionaban las Compañías Comerciales de Rusia y de África que respondían a una incipiente concepción capitalista. En 1589, se fundó la de Plymouth y en 1600, la de las Indias Orientales que fue la primera compañía por acciones. Lo interesante es que Isabel fue copartícipe en las empresas

de sus súbditos y que las corporaciones mercantiles en su época no estuvieron supeditadas al gobierno, aunque muchos diputados eran accionistas.

Isabel no sólo estimuló la formación de estas empresas, sino también las expediciones corsarias contra el imperio español, en las que los comerciantes invirtieron grandes sumas de dinero. El negocio resultó tan rentable que, entre 1585 y 1603, los artículos de presa traídos por los corsarios a Inglaterra representaron alrededor del 10 al 15 por ciento de las importaciones totales. Sin olvidar que Isabel compartió utilidades del 4.600%.

Sin embargo, no todo fue prosperidad en la Inglaterra isabelina pues la afluencia del oro y la plata americanos produjeron el alza de los precios en toda Europa. Aunque la monarquía española intentó reservarse para sí las riquezas americanas, lo cierto es que las mismas sirvieron para financiar las guerras europeas de los Habsburgo y los metales preciosos inundaron el continente produciendo la llamada “Revolución de los Precios”. Este fenómeno estimuló en Inglaterra el desarrollo industrial, en tanto que en España provocó la decadencia de este sector de la economía, pero el proceso fue lento. Mientras tanto, la subida de los precios produjo, a corto plazo, una depresión en los niveles de vida, hambre y desempleo que acrecentaron las filas de los vagabundos y pordioseros, que invadieron la Inglaterra de la segunda mitad del siglo XVI. Aunque varias industrias se expandieron, surgieron otras nuevas e Inglaterra se transformó en el primer productor de carbón y estaño de Europa, y la sociedad se vio profundamente conmovida. Los ricos se enriquecieron cada vez y los pobres se depauperaron. Para colmo de males, en 1590, se inauguró una década de malas cosechas y precios altos que incrementó el número de desocupados y mendigos que emigraron a Londres. El gobierno trató de emplear a los pobres sanos y también la caridad pública realizó esfuerzos para mejorar la situación, sin olvidar la propaganda de algunos publicistas, como Hakluyt, que abogaban por el establecimiento en América.

Estas circunstancias retrasaron la especialización de la mano de obra inglesa, al punto que, a inicios del XVII, la Virginia Company

tuvo que reclutar trabajadores en el continente para montar industrias en las colonias.

La paz inaugurada por Jacobo I, como señalamos, liberó capitales entretenidos en la guerra y en las actividades piráticas, al tiempo que contribuyó a agilizar el proceso de colonización. Además, la existencia de tierras sin dueño en América atrajo a aquellos ingleses que no eran libres en su propio país. Aunque muchos llegaron a Norteamérica como siervos escriturados, sabían que se trataba de una situación temporal con el fin de adquirir la libertad y la propiedad de la tierra que jamás poseerían en la madre patria. Otro aspecto interesante y atractivo era que en América no se conocían los pordioseros. La empresa privada jugó un papel decisivo en esta etapa, pues tanto la marina como las colonias se desarrollaron gracias a ella. Respecto a la ocupación de posesiones españolas en el Caribe por parte de los ingleses, holandeses, franceses y otros extranjeros, nos detendremos a analizarla en el Capítulo 4.

Otro problema importante de la Inglaterra del XVI era el religioso. Enrique VIII, como señalamos, rompió con Roma por problemas personales, lo que desencadenó un movimiento espiritual que ocupó a la nación por casi un siglo. La Iglesia de Inglaterra que dependía del Rey, tenía poco que ver con el protestantismo del Continente, pero terminó por verse influenciada. El nuevo credo provocó la confiscación de los bienes de la Iglesia que le sirvieron a la monarquía para paliar el temporal del alza de los precios y el desorden monetario producido por la circulación de los metales preciosos americanos, pero también inauguró una época de gran confusión.

La subida al trono de María, hija de Enrique VIII y Catalina de Aragón, selló la paz con España, así como la reanudación de las relaciones con Roma y la readopción de la fe católica. Pero, en 1558, con la inauguración del reinado de su media hermana Isabel, el catolicismo fue desterrado hasta su muerte en 1603, cuando su sucesor, el católico Jacobo I Estuardo, dio inicio a una persecución contra los protestantes. Dentro de este clima de inestabilidad económica y religiosa que provocó persecuciones y violencia, se gestó la colonización de la América británica, a partir del último cuarto del siglo XVI.

Entrando de lleno en el balance sobre las colonias de la América hispana y de la anglosajona, es interesante ver las distintas posiciones adoptadas por los historiadores. Así, Clarence Haring establece una diferenciación entre las colonias granja y las colonias de explotación. En su opinión, las primeras definen el modelo de colonización británico en el Nuevo Mundo y las segundas el patrón ibérico. Las colonias granjas establecidas en zonas templadas tenían las mismas características que Europa y, por tanto, no ofrecían los productos tropicales que eran tan apreciados en el Viejo Mundo. Por consiguiente, los colonos que allí se establecieron no lo hicieron para adquirir grandes riquezas, sino para vivir con libertad. Estas son las colonias de América del Norte.

Por contrapartida, las colonias de explotación se encontraban en los trópicos o en regiones ricas en minerales y producían y exportaban materia prima. Los colonos que allí se asentaron buscaban el enriquecimiento a corto plazo. De este tipo fueron todas las colonias tropicales del continente, ya sea españolas, portuguesas e inglesas así como todos los establecimientos de las Antillas y las grandes comunidades mineras de México, Perú y Nueva Granada.

Estos diferentes modelos económicos produjeron, como es natural, distintos tipos de sociedad. La posesión típica de la colonia granja de América del Norte fue la pequeña parcela, en tanto que en las colonias de explotación imperó la gran propiedad donde se requería mayor cantidad de mano de obra y, por consiguiente, se tuvo que recurrir a los esclavos negros. Estas comunidades no atraían inmigrantes, de manera que el crecimiento de la población blanca fue lento y se operó un gran mestizaje. Nació, entonces, un proletariado mestizo que llevó a la creación del sistema de castas y a la concentración de la riqueza en manos de la minoría blanca, propiciando el surgimiento de un tipo de sociedad aristocrática.

La presencia de oro y plata en algunas regiones de Hispanoamérica contribuyó a ahondar las diferencias entre las colonias españolas y las inglesas, pues las riquezas estimularon el gusto por el lujo, acentuaron el carácter aristocrático y dieron paso a la opulencia y el esplendor de ciudades como Lima y México. En tanto que en la América

anglosajona, sobre todo en Nueva Inglaterra, la sociedad era austera y frugal.

En las colonias templadas, el carácter semisedentario de los indígenas, su escaso número y su carencia de hábitos industriales condujeron a que fuera difícil utilizarlos como mano de obra, a diferencia de México o Perú. En consecuencia, estas colonias tenían que importar mano de obra europea lo que, a la postre, resultó en una sociedad más homogénea. No existían, entonces, grandes diferencias de educación, ni de costumbres y los patrones económicos imperantes dificultaron la acumulación de grandes riquezas y, por ende, el surgimiento de una aristocracia.

La importancia económica que representaban para España sus colonias provocó que ejerciera un control absoluto sobre ellas, estableciendo un recio monopolio comercial, así como un despotismo administrativo y que intentara organizar una sociedad aristocrática. Por contrapartida, las colonias británicas del Norte, muchas de las cuales producían lo mismo que Inglaterra, no revistieron inicialmente gran importancia económica para la Corona y, por tanto, gozaron de mayor libertad en todos los órdenes. Las colonias inglesas se autogobernaban, en la práctica, gracias a las asambleas o consejos de libre elección, en tanto que los Gobernadores reales enviados de Londres interfirieron poco en las decisiones coloniales. La Corona británica nunca aspiró a formar una aristocracia colonial o una iglesia estatal y circunscribió su ambición a la regulación del comercio colonial de acuerdo con sus intereses. Sin embargo, en las colonias plantaciones inglesas de las Antillas imperaron condiciones muy similares a las de la región tropical de Hispanoamérica.

Pese a estas diferencias que anota Haring, también destaca que los motivos de la colonización fueron casi los mismos tanto para los ingleses como para los españoles, a saber: el deseo de aventura, el afán de riquezas, el proselitismo religioso, el descontento por las condiciones políticas, sociales, económicas y religiosas.

Por su parte, Charles Griffin no comparte totalmente el punto de vista de Haring al diferenciar tan tajantemente ambas colonizaciones.

En su balance histórico de la América británica y de la española encuentra más similitudes que disparidades.

En tanto que la posición de Herbert Eugene Bolton, quien plantea su teoría de una “gran América”, se sintetiza en su frase: “Las Américas han crecido juntas”, es decir que comparten una historia común.

4. Las guerras imperiales y coloniales.

Las guerras que las potencias colonizadoras, España, Francia e Inglaterra, mantuvieron en Europa durante los siglos XVII y XVIII repercutieron en el Nuevo Mundo. A ello se agregaron los conflictos con los indígenas que no siempre mantuvieron una actitud dócil. Estos enfrentamientos fueron dibujando las fronteras coloniales, casi siempre a favor de los ingleses, hasta que el fin de la guerra de los Siete Años, en 1763, puso término al dominio francés en América del Norte, con la conquista del Canadá por parte de Gran Bretaña.

Todos los conflictos bélicos que tuvieron su origen en Europa repercutieron inexorablemente en las colonias. Pese a ello, durante casi todo el siglo XVII, Francia e Inglaterra se mantuvieron en paz lo que redundó en beneficio de la América del Norte. Después de la restauración de los Estuardo, tanto Carlos II como su hermano Jacobo II, no entraron en contiendas con Luis XIV. Pero esta situación tocó a su fin, en 1688, con la Revolución Gloriosa que entronizó a Guillermo de Orange y a la Reina María, ambos enemigos acérrimos de Francia y de España.

Hasta entonces, los colonos ingleses habían tenido choques ocasionales con los franceses y los españoles asentados en Norteamérica. En 1673, Louis Joliet y el Padre Marquette, desde los Grandes Lagos, viajaron corriente abajo por el Mississippi y desembocaron en el Golfo de México. Casi una década después, en 1682, Sieur de la Salle tomó posesión del extenso territorio de la Louisiana en nombre del Rey de Francia y poco después estableció una colonia en la costa del Golfo, en Texas. Años después, los franceses fundaron varias villas fortificadas

como Nueva Orleans, en 1718. Pese a ello, los iroqueses fueron una barrera contra el avance francés hacia las colonias inglesas del centro y constituyeron una amenaza permanente para los colonos.

Poco después del ascenso de Guillermo de Orange al trono inglés, se formó la Liga de Augsburgo que entró en guerra contra Luis XIV. Esta contienda, conocida en las colonias como la Guerra del Rey Guillermo, se extendió entre 1689 y 1697. El Canadá francés gobernado por el Conde Frontenac realizó entonces varias incursiones al territorio de Nueva Inglaterra y Nueva York, pero las mismas no pasaron de ser ataques contra las fronteras de las colonias británicas. En 1697, el Tratado de Ryswick puso fin a esta guerra, aunque el mismo no alteró para nada la demarcación colonial.

Mientras tanto, en 1696, España fundó Pensacola sobre el Golfo de México y el Padre Kino estableció la misión de San Xavier, cerca de Tucson, en el territorio de Arizona. Cuatro años más tarde los españoles reocuparon Nuevo México, de donde habían sido expulsados por los indios, en 1680.

Dentro de este contexto, en 1700, estalló en Europa la Guerra de Sucesión española, cuando el último Habsburgo, Carlos II “el hechizado”, murió sin descendencia. Inglaterra coaligada con Austria, Holanda y Portugal, apoyó al Archiduque austríaco Carlos, mientras que Francia se unió a España, respaldando a Felipe de Borbón. En América del Norte, esta guerra recibió el nombre de la Guerra de la Reina Ana. Vale decir que los asentamientos de Florida y Louisiana se aliaron contra los ingleses de Carolina del Sur. Pero la mayor consecuencia del conflicto en Norteamérica la sufrieron los franceses con la pérdida de Port Royal, en la Acadia. Entre 1713 y 1714, los Tratados de Utrecht pusieron fin al conflicto y dieron paso a un nuevo equilibrio del poder e Inglaterra surgió como la gran potencia marítima y comercial, logrando penetrar en los mercados hispanoamericanos inundándolos con sus productos de contrabando a través del tratado del asiento de negros y el “navío de permiso” que participaba en las ferias de Portobelo y Veracruz. Durante tres décadas, reinó la paz y las colonias inglesas comenzaron a extenderse hacia el Oeste.

A finales de 1739, estalló la guerra de la Oreja de Jenkins entre Inglaterra y España que se libró, principalmente, en las fronteras entre Georgia y Florida y en el Caribe. Entre tanto en Europa, la Guerra de Sucesión Austríaca, en 1744, conocida como Guerra del Rey Jorge en Norteamérica enfrentó una vez más a Francia e Inglaterra. Ese mismo año, soldados yanquis atacaron la fortaleza de Louisburg logrando la rendición de los franceses, pero por la Paz de Aquisgrán, en 1748, los ingleses la devolvieron, a cambio de Madrás en la India.

Con la paz, la tensión fronteriza no desapareció y hacia mediados de siglo, en el marco de la Guerra de los Siete Años, conocida en Norteamérica como Guerra de los franceses y los indios, los galos establecieron una cadena de fuertes a lo largo del Allengheny y del alto Ohio. En consecuencia, el Gobernador de Virginia nombró al mayor George Washington, en 1756, para que desalojara a los franceses del Ohio, aunque su iniciativa fracasó y se vio obligado a refugiarse. Al año siguiente, el rey Jorge III envió un contingente con este mismo fin, que obtuvo idéntico resultado. Pese a esta aparente superioridad francesa, en realidad para esta época, el Canadá no tenía más de 60,000 habitantes, en tanto que las colonias inglesas superaban el millón. La situación se agravó aún más cuando los indígenas del noroeste se pasaron al bando francés y los asentamientos del occidente de Pennsylvania, Maryland y Virginia sufrieron ataques devastadores.

Aunque todo indicaba que la Guerra sería ganada por Francia, tanto en Europa como en las colonias, el nombramiento de William Pitt como Secretario de Estado representó un giro importante para la situación. Pitt consideraba que el objetivo primordial para Inglaterra era la conquista del Canadá y del Oeste. Por consiguiente, concentró las fuerzas inglesas en Norteamérica y entre 1758 y 1760 se concluyó la conquista total del Canadá francés. Los acontecimientos culminantes de esta empresa fueron la marcha sobre Quebec, en 1759, y la rendición de Montreal, al año siguiente, que puso fin al dominio galo en América del Norte. Por la Paz de París, en 1763, Inglaterra no sólo obtuvo el Canadá, sino también la Florida española, mientras que Francia le cedió a España, como compensación, el vasto territorio de la

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Louisiana y recuperó Cuba que había sido capturada por los ingleses en agosto del año anterior.

Pese a la indiscutible victoria británica y a la conquista de importantes territorios, la guerra tendría consecuencias insospechadas en las colonias, toda vez que la metrópoli aplicaría una serie de medidas para resarcirse de los gastos ocasionados por la contienda y para asegurar la futura defensa del territorio.

Bibliografía selecta

- GRIFFIN, Charles C.: Ensayos sobre historia de América. Publicaciones de la Escuela de Historia. Facultad de Humanidades y Educación, Universidad Central de Venezuela. Serie Varia. Vol. VI. Imprenta Universitaria, Caracas, 1969.
- HANKE, Lewis: ¿Tienen las Américas una historia común? Una crítica de la Teoría de Bolton. Ed. Diana, México, 1966.
- HARING, Clarence: El imperio hispánico en América. Ed. Peuser, Buenos Aires, 1958.
- HILL, Christopher: De la Reforma a la Revolución Industrial 1530-1780. Ed. Ariel, España, 1980.
- Historia del Mundo Moderno de la Universidad de Cambridge. Tomos I y III. Ed. Ramón Sopena, Barcelona, 1990.
- La Declaración de Independencia. La Constitución de los Estados Unidos de América. Servicio Cultural e Informativo de los Estados Unidos, 1976.
- Leadership in the American Revolution. Papers presented at the Third Symposium. Library of Congress, Washington, 1974.
- MARTIN, James Kirby; ROBERTS, Randy y otros: America and its people. Harper Collins Publishers, Library of Congress, 1989.
- MARBÁN ESCOBAR, Edilberto: Curso de Historia de América. Tomo II, Minerva Books, New York, 1963.
- MILLETT, Allan R. y MASLOWSKI, Peter: Historia Militar de los Estados Unidos. Por la Defensa Común. Ed. San Martín S.L., Madrid, 1986.
- MORALES PADRÓN, Francisco: Manual de Historia Universal. Tomos VI y VII. Espasa Calpe, Madrid, 1975.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

MORISON, Samuel Eliot; COMMAGER, Henry Steele y LEUCHTENBURG, William E.: Breve Historia de los Estados Unidos. Fondo de Cultura Económica, México, 1987.

RODRÍGUEZ, Mario: La Revolución Americana de 1776 y el Mundo Hispánico. Ensayos y documentos. Ed. Tecnos, Madrid, 1976.

TINDALL, George y SHI, David E.: Historia de los Estados Unidos. Tomo I.T. M. Editores, Colombia, 1995.

VICENS VIVES, Jaime: Historia General Moderna. Del Renacimiento a la crisis del siglo XX. Tomos I y II. Montaner y Simón S.A., Barcelona, 1974.

Capítulo 3

De las trece colonias al surgimiento de los Estados Unidos de América

1. Las colonias británicas en el siglo XVIII y la puerta de entrada al oeste.

Para el siglo XVIII, las colonias británicas de Norteamérica (Virginia, Massachusetts, Rhode Island, New Hampshire, Connecticut, Maryland, New York, New Jersey, Pennsylvania, Delaware, Carolina del Norte, Carolina del Sur y Georgia) absorbían la mayor parte de la emigración europea, lo que produjo un gran crecimiento demográfico y, por consiguiente, que se transformaran en el principal mercado de las manufacturas inglesas. Los signos de progreso y desarrollo eran evidentes en todas las colonias, que poseían una economía diversificada y pujante. Acorde con este progreso caminaba también la educación y la cultura. Pese a las cordiales relaciones que existían entre la Corona y sus posesiones, el financiamiento de la defensa colonial se transformó en motivo de discordia a partir de 1763.

Hasta el siglo XVIII, las colonias de América del Norte representaban para Inglaterra, sobre todo, una fuente de materias primas tales como algodón, índigo, tabaco y azúcar, que eran manufacturados en la metrópoli y luego reexportados. Pero a partir de entonces las colonias comenzaron a tener más importancia como mercados para los productos británicos. Entre 1700 y 1780, Europa dejó de ser el principal comprador de Gran Bretaña para ser reemplazado por sus dominios

ultramarinos, cuyo consumo de artículos ingleses creció entre 10 y 12 veces.

En el momento de la firma de los Tratados de Utrecht, la población de las Doce Colonias era de 360,000 habitantes, medio siglo más tarde, en 1760, y después de la fundación de Georgia, las Trece Colonias tenían más de un millón y medio de pobladores. Este crecimiento demográfico inusual fue consecuencia de la inmigración, principalmente alemana, escocesa e irlandesa. Otra corriente importante fue la de los hugonotes que, aunque numéricamente no fue tan representativa, adquirió una influencia desproporcionada por las posiciones destacadas que ocuparon en Carolina del Sur, Virginia, Massachusetts y Nueva York. Incluso, después de la Guerra de los Siete Años, los ejércitos ingleses destacados en América contribuyeron no sólo a incrementar la población, sino también a aumentar la demanda de artículos.

Cabe observar que la Corona permitía el establecimiento de determinadas industrias en las colonias, tales como la molienda de granos y la destilación de melaza para hacer ron, siempre que las mismas no compitieran con las industrias inglesas. Pero estas leyes no siempre se cumplieron y, para 1760, ya existía una próspera industria colonial del acero. Inclusive, desde Norteamérica se exportaba a Europa arroz, pescado seco, y maderas, a la vez que se llevó a cabo un activo comercio con las posesiones españolas y otras dependencias extranjeras en el Caribe. Aunque las colonias progresaban y se desarrollaban según sus necesidades, Londres poseía el control de la empresa colonial en virtud de las trabas impuestas al uso del dinero y a la emisión de papel moneda, lo que limitó notablemente las transacciones.

Las colonias prosperaron rápidamente durante el Siglo de las Luces, no sólo en el aspecto económico, sino también en el campo de las ideas, la educación y la cultura, al tiempo que se constituyeron en testigos de la apertura de importantes colegios transformados posteriormente en grandes universidades. Tales fueron los casos de Princeton, Dartmouth, Brown, Yale, Columbia y otros. En 1765, había 25 periódicos en las colonias, algunos de ellos escritos en alemán. Existían

leyes contra la calumnia y los abogados poseían gran poder dentro de la sociedad, gracias al incremento del comercio, a partir de 1713.

Hacia 1763, se había llegado a un acuerdo entre la autoridad real y el autogobierno colonial en América del Norte. Merced al mismo el rey y el Parlamento manejaban las relaciones exteriores, la declaración de la guerra y de la paz y el comercio ultramarino, pero en casi todo lo demás, los colonos se autogobernaban. Aunque en apariencia el arreglo parecía contentar a ambas partes, Jorge III no estaba del todo satisfecho. Anhelaba implantar en las colonias un método uniforme de contribución que financiara la defensa. Asimismo, las leyes de Comercio y Navegación no se cumplían a rajatabla y el contrabando en las colonias era, al decir de Christopher Hill, casi un “deber patriótico”.

Pese a la salida de los franceses de Norteamérica, en 1763, aún subsistían dos problemas defensivos: 1) los asentamientos españoles fronterizos y 2) los indios. Respecto a los primeros, España poseía California, Texas y la costa occidental del Mississippi. Aunque gracias al Tratado de París también era dueña de la Louisiana, aún pujaba por recobrar las dos Floridas y la ribera este del río Mississippi. En cuanto a los indígenas, el problema era más complejo, toda vez que el levantamiento de Pontiac aquel mismo año provocó una serie de depredaciones en toda la frontera y la captura por parte de los aborígenes de todos los fuertes situados al oeste. Para peor, el levantamiento fue sofocado por los casacas rojas británicas y no por los colonos, e Inglaterra corrió con todos los gastos.

Para aplacar a los indios, la Corona consideró que había que detener el avance de los colonos hacia el Oeste, por lo menos durante un tiempo y así, en octubre de 1763, un Edicto Real trazó una línea imaginaria que reservaba a los indígenas las tierras situadas más allá de los Apalaches, frenando de esta manera la conquista del territorio occidental. El recién nombrado ministro George Grenville propuso establecer una línea defensiva compuesta por una cadena de guarniciones militares a lo largo de la frontera, pero las colonias se negaron a asumir los gastos. Grenville también intentó imponer una fuerte carga tributaria

a las colonias, a partir de lo cual comenzaron a agravarse las dificultades entre el rey y sus súbditos en Ultramar.

Los colonos disgustados por la ingerencia de Inglaterra en sus asuntos internos tuvieron otro motivo de desacuerdo cuando, en 1774, una proclama real prohibió terminantemente el avance hacia el Oeste, argumentando que las colonias interiores de América eran opuestas a los intereses británicos. Por consiguiente, los colonos debían ocupar Nueva Escocia en el Norte y las Floridas en el Sur, desde donde exportarían directamente a Inglaterra y comprarían artículos británicos.

Todos estos elementos conjugados con la obstinación y miopía política de la metrópoli allanarían el camino hacia la independencia de las Trece Colonias en los años subsiguientes.

2. Hacia la independencia.

Las leyes tributarias impuestas por Inglaterra para financiar la defensa de las colonias provocaron oposición y disgusto en Norteamérica. En este sentido, la implantación de la Ley del Timbre fue la voz de alerta. En todas las colonias se formaron grupos como los “Hijos de la Libertad”, se produjeron atentados, se boicoteó el comercio con la metrópoli y se convocó un Congreso Colonial en Nueva York.

Los colonos señalaron la ilegalidad en que incurría el Parlamento británico al votar impuestos para las colonias. En 1773, las medidas adoptadas por Inglaterra, a raíz del denominado “Motín del Té”, fueron el detonante que aglutinó a todas las colonias en contra de la Madre Patria y propició la reunión de un Congreso Continental, momento a partir del cual comenzaron las hostilidades. El estado de guerra no fue óbice para que el 4 de julio de 1776, se aprobara la Declaración de Independencia redactada por Thomas Jefferson, aunque el conflicto se prolongó siete años más y se internacionalizó cuando Francia y España apoyaron a los rebeldes. En 1783, se firmó la Paz de París por la que Inglaterra reconoció la independencia de las Trece Colonias.

a) Las leyes de Grenville y de Townshend.

Poco después del fin de la Guerra de los Siete Años un cálculo aproximado, realizado en Inglaterra, demostró que el mantenimiento de la defensa de las colonias le costaba a la metrópoli 350,000 libras al año y que de esta cantidad las posesiones ultramarinas no aportaban nada. En consecuencia, el Ministro Grenville consideró que había llegado el momento de que las colonias asumieran su cuota de responsabilidad para el financiamiento de los gastos militares. En 1764, se votó la Ley de Ingresos o Ley del Azúcar, que gravaba los azúcares extranjeros, los vinos, sedas y linos. De esta manera, el vino de Madeira, muy apreciado en las colonias y que era de libre importación, tenía que pagar 7 libras por tonel. Pero el gobierno inglés fue más lejos aún y a comienzos del año siguiente, votó la Stamp Act o Ley del Timbre que fue el primer impuesto directo e interno no aduanero que se implantó en las colonias.

Con esta medida se creaban estampillas que debían adherírsele a todos los periódicos, folletos, volantes, licencias, facturas, notas, bonos, anuncios, documentos de todo tipo, impresos de cualquier clase, almanaques, contratos, etc., a partir del 1º de noviembre de 1765. Simultáneamente a esta ley se implantó la de acuartelamiento, por la cual las colonias debían abastecer a las tropas británicas de provisiones y proporcionarles barracas.

Pero fue la **Stamp Act** la que provocó mayores y más violentas reacciones en todas las colonias. Así, el tráfico comercial con Inglaterra sufrió una merma considerable y hubo ataques y atentados en diferentes puntos de las Trece Colonias. Los rebeldes constituidos por comerciantes, grandes plantadores, abogados, editores-impresores y otros, se llamaban a sí mismos los “Hijos de la Libertad”.

Poco antes de la entrada en vigor de la Ley, en octubre de 1765, se reunió un Congreso en Nueva York, en el que participaron 9 de las 13 colonias. Se concluyó que el Parlamento no tenía potestad para imponer impuestos a las posesiones, allende el Atlántico, al tiempo que se redactaron una Declaración de los Derechos y quejas de las dependencias ultramarinas, así como peticiones al rey y al Parlamento para que

se derogara la ley. En realidad, la **Stamp Act** había logrado lo que hasta entonces parecía imposible: aglutinar a las colonias.

Durante el Congreso, el delegado de Carolina del Sur, Christopher Gadsden fue quien planteó la cuestión por primera vez: “Aquí no debe haber ni ciudadanos de Nueva Inglaterra, ni de Nueva York, sino que todos somos americanos”. Vale decir que para el 1º de noviembre, cuando debía comenzarse a aplicar la ley, la misma era letra muerta y nadie la acató. A ello se agregó el boicot entablado por los colonos a los productos británicos, al punto que se buscaron sustitutos del té y comenzó a usarse ropa de lana virgen, que reemplazaba a los textiles ingleses.

Ello condujo a que el rey anulara la Ley del Timbre, en marzo de 1766. Poco antes, también el Ministro Grenville había sido reemplazado, aunque no por las protestas en las colonias sino por desaveniencias con el rey respecto al nombramiento de funcionarios. La abrogación de la Ley del Timbre no significaba que la Corona hubiese desistido en su intento de implantar una tributación colonial y, en 1767, el nuevo Ministro Charles Townshend impuso la Ley de Ingresos, que gravaba las importaciones de plomo, vidrio, pintura, papel y té a las colonias. Una vez más, los colonos reaccionaron boicoteando la importación de productos británicos. Al mismo tiempo, arreciaron las protestas en las páginas de la prensa, desde donde John Dickinson, un abogado de Filadelfia, publicó sus **Doce Cartas de un Granjero de Pennsylvania**, en las que afirmaba, con un lenguaje moderado, que el Parlamento podía regular el comercio colonial y recaudar impuestos, pero de ninguna manera tenía potestad para imponerlos. Otro tanto hicieron Samuel Adams y James Otis, en 1768, cuando escribieron una circular en la que planteaban la ilegalidad de la tributación parlamentaria y advertían que el producto de la misma sería utilizado para pagar a los altos funcionarios coloniales, al tiempo que invitaban a sabotear los productos británicos.

Por su parte, la Asamblea de Virginia reafirmó, en 1769, su derecho exclusivo a imponer impuestos a los virginianos e hizo un llamado al resto de las colonias para unirse en una protesta conjunta. Las restantes asambleas coloniales no tardaron en imitar su ejemplo.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

A comienzos de marzo de 1770, otro incidente vino a caldear aún más los ánimos, cuando una multitud comenzó a lanzarle bolas de nieve a unos casacas rojas británicos en Boston y lo que se inició como un juego, terminó en una matanza de civiles. La noticia corrió rápidamente por todas las colonias, creando aún más resentimiento hacia la metrópoli. Entre tanto, en Inglaterra, el nuevo Ministro Lord North derogaba los impuestos de Townshend, excepto el del té. A partir de entonces, todo volvió, en apariencia, a la normalidad, aunque los patriotas estaban a la espera de una oportunidad que reavivara el fuego de la independencia.

Pese a la tregua con Londres, en las colonias se produjeron algunos tumultos en el campo y en las regiones fronterizas, sobre todo en Pennsylvania con los ataques de la Paxton Boys y en Carolina del Norte, a raíz de la Guerra de Regulación.

b) El motín del té.

Una vez más, en 1773, el Gobierno británico erró los cálculos y provocó la reacción de los colonos cuando, a consecuencia de las dificultades financieras de la Compañía de las Indias Occidentales, le concedió el monopolio de todo el té que se exportaba a las colonias. La Compañía decidió, entonces, vender el té en las colonias a través de sus propios agentes, eliminando a los comerciantes independientes y puso el producto a un precio inferior al que se cotizaba en el mercado. Este monopolio que perjudicaba a los comerciantes coloniales los llevó a aliarse con los grupos radicales, como el encabezado por Sam Adams.

Hubo diferentes protestas y manifestaciones en casi todas las colonias, pero la reacción de Boston fue la que desbordó la flema de Londres. En diciembre de 1773, unos Hijos de la Libertad, entre los que más tarde se reconoció a Sam Adams y John Hancock, se disfrazaron de indios mohawks y arrojaron al mar la carga de té de tres barcos británicos anclados en el puerto. Después de este incidente la suerte estaba echada. El propio rey Jorge III le escribió a Lord North: “Los colonos tienen que someterse o triunfar.” En consecuencia, a media-

dos del año siguiente, se aprobaron las Leyes Coercitivas, por las cuales, entre otras medidas, se cerraba el puerto de Boston hasta que se pagara todo el té. La clausura de este puerto no sólo amenazaba la vida de la misma ciudad, sino también comprometía la existencia de la colonia de Massachusetts. A éstas se agregaron otras leyes que lesionaban los derechos y la autonomía de las colonias, por lo cual los colonos se unieron a la causa de Boston haciendo colectas y enviando provisiones.

Dentro de este contexto, en mayo, unos miembros de la disuelta Asamblea de Virginia propusieron la realización de un Congreso Continental que representara a todas las colonias.

c) El congreso continental.

Este magno cónclave se reunió en Filadelfia, el 5 de septiembre de 1774, con representantes de todas las colonias, excepto Georgia. El objetivo primordial era dejar sentados, ante la Corona, los derechos de las colonias, y que las relaciones con Inglaterra volvieran a la situación anterior.

Mas los dominios no estaban para adoptar medidas moderadas y por ello el Congreso aprobó las resoluciones radicales de Suffolk, por las cuales se adoptaban sanciones económicas contra Gran Bretaña, acuerdos de no importación, no exportación y no consumo. Asimismo, se adoptó la Declaración de los Derechos y Agravios, dirigida al pueblo de Inglaterra y de las colonias y se acordó elevar una petición al Rey. El Congreso acordó reunirse una vez más en mayo del año siguiente.

Mientras tanto, James Wilson, de Pennsylvania, y Thomas Jefferson, de Virginia, cada uno por su lado, habían llegado a la misma conclusión: el Parlamento británico carecía de jurisdicción sobre las colonias, pues éstas estaban sujetas a la Corona. Consideraban que las mismas debían amar y respetar a su rey, acompañarlo en la guerra, cumplir los tratados internacionales pero, en lo demás, eran libres para autogobernarse.

Como era de esperarse en Londres, la noticia de la reunión del Congreso Continental fue mal recibida y a instancias del Rey, en octubre de 1774, el Parlamento declaró a Massachusetts en rebeldía,

les prohibió a las colonias de Nueva Inglaterra comerciar con cualquier nación que no fuera Gran Bretaña y excluyeron a los novoiñgleses de las pesquerías en el Atlántico Norte. Los patriotas de Massachusetts respondieron no reconociendo al Gobernador, disolviendo la Asamblea y reemplazándola por un Congreso Provincial de elección popular y por un Comité de Seguridad que organizó la resistencia armada, lo que de hecho transformó a esta colonia en un estado libre. Pese a que aún en febrero de 1775 Lord North adoptó una resolución conciliatoria, la misma, en realidad, no satisfizo a nadie.

d) El comienzo de las hostilidades y el Segundo Congreso Continental

La actitud rebelde de Massachusetts llevó al General británico Thomas Gage a enviar un destacamento a Concord para destruir los pertrechos de guerra de los revolucionarios que se encontraban allí depositados. Advertidos los colonos, lograron levantar a toda la región lo que provocó el primer enfrentamiento bélico por la independencia en Lexington. Esto condujo a que los británicos sitiaron la ciudad de Boston, máxime cuando el 10 de mayo de 1775, se reunió el Segundo Congreso Continental en Filadelfia, que asumió las funciones de un gobierno revolucionario.

Este segundo Congreso estaba integrado por ciudadanos distinguidos y respetables que pasaron a la historia como “los firmantes”, entre los cuales estaban John Hancock, Thomas Jefferson, Benjamín Franklin y otros. De inmediato se adoptó la decisión de nombrar al Coronel George Washington como Comandante en Jefe de la Fuerzas Militares Norteamericanas. Entre tanto, se producían cruentos enfrentamientos entre los británicos y los rebeldes, como el de Bunker Hill, entre Charleston y Boston, el 17 de junio.

Pese a la adopción de medidas tales como la organización del ejército y de la flota, aún a comienzos de julio el Congreso Continental le hizo llegar al rey una declaración en la que le expresaba la lealtad de las colonias y su ardiente deseo de reconciliación. El documento re-

chazaba la independencia aunque reafirmaba el propósito de los colonos de luchar por sus derechos. Pero el rey no estaba dispuesto a dar marcha atrás y, en agosto, declaró a las colonias en estado de rebelión y a los colonos como enemigos declarados de Inglaterra. A partir de entonces, el Segundo Congreso Continental comenzó a tomar medidas efectivas para la organización del gobierno e incluso, para entablar negociaciones en el extranjero tendientes a obtener ayuda económica y militar.

A comienzos de 1776, Thomas Paine publicó su célebre escrito **Common Sense (Sentido Común)**, en el que presentaba, en forma clara para el pueblo, los derechos naturales que más tarde se plasmarían en la Declaración de Independencia. En su panfleto por primera vez se atacó a la monarquía y a la figura del rey, pues hasta entonces la controversia se había limitado al Parlamento. En su opinión, las colonias debían romper todos los lazos con Gran Bretaña y declarar la independencia para alcanzar la libertad y la felicidad como república autosuficiente. Pero su posición no era unánimemente compartida por los colonos. Existían aún en todas las colonias grupos conservadores muy importantes que no aceptaban un rompimiento definitivo con Inglaterra e, incluso, entre muchos radicales aún no era muy popular la idea de independencia. La delantera en este sentido la llevaría Pennsylvania.

A inicios de 1776, el Congreso Continental urgido de dinero para reclutar y pagar al ejército, decretó una serie de medidas, tales como abrir los puertos coloniales al comercio del mundo y enviar delegados a Francia para buscar auxilios. Poco después se conoció la noticia de que Jorge III había contratado mercenarios alemanes para luchar en las colonias. A partir de entonces, los acontecimientos se precipitaron. En junio, Richard Henry Lee le propuso al Congreso Continental que las colonias se transformaran en “Estados libres e independientes”. La moción fue aprobada y para llevarla a efecto, se nombró una comisión integrada por Thomas Jefferson, John Adams, Benjamín Franklin, Roger Sherman y Robert Livingston, que debía preparar una Declaración formal de Independencia.

e) La declaración de independencia.

Este célebre documento aprobado el 4 de julio de 1776, fue redactado por Thomas Jefferson, quien se inspiró en las ideas de los filósofos ingleses del siglo XVII, sobre todo John Locke. En el mismo se exponían las razones que llevaban a las colonias a separarse de Inglaterra y enumeraba los actos de agravio del Rey Jorge III, a quien calificaba de “indigno de dirigir un pueblo libre”. En consecuencia, las “colonias unidas” rompían todo vínculo político con Gran Bretaña y se declaraban “estados libres e independientes”.

La Declaración que tuvo amplia difusión, proclamó tres principios fundamentales, a saber: 1) todos los hombres nacen iguales y han recibido de Dios ciertos derechos inalienables, como la vida, la libertad y la conquista de la felicidad. Estos derechos naturales influyeron grandemente en la Revolución Francesa, en 1789, y se incorporaron en la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano. 2) El segundo principio sostenía que los gobiernos derivaban sus poderes del consentimiento de los gobernados y que la participación popular en el gobierno era la que lo legitimizaba. Este principio está en la base del sistema democrático. 3) El tercer y último principio, afirmaba que cuando un gobierno no respetaba los derechos naturales e inalienables de los hombres, era lícito reformarlo o derrocarlo, sustituyéndolo por otro. Se consagraba, por tanto, el derecho a la revolución.

Pese a esta declaración, la sociedad norteamericana no poseía uniformidad de criterios en 1776. Los whigs o insurgentes, también conocidos como radicales o rebeldes, se oponían a los tories o realistas, quienes consideraban que aún se podía evitar la independencia y llegar a un acuerdo con Londres. En Virginia, Maryland y Massachusetts este último partido era débil, aunque en su mayoría los terratenientes eran realistas, al igual que las colonias de Nueva York, Nueva Jersey y Georgia. En consecuencia, la firma de la Declaración de la Independencia provocó que unos 80,000 tories abandonaran las colonias en los meses subsiguientes.

f) La guerra de independencia y la Paz y París.

Varios historiadores se preguntan cómo es posible que las colonias con todo a su favor demoraran tanto en derrotar a Gran Bretaña que tenía todo en contra para ganar la contienda, habida cuenta de lo que representaban la distancia y los costos de una guerra en Ultramar, así como la conquista de un territorio en el que el enemigo estaba asentado. Pero la verdad es que los colonos fueron reacios a integrar el ejército y tampoco eran partidarios de un enfrentamiento largo, de manera que fue tarea titánica reclutar hombres para conformar las unidades. Al parecer, en su momento de mayor apogeo, el ejército de George Washington no llegó a superar los 20,000 hombres.

Por otra parte, la debilidad del gobierno norteamericano en manos del Segundo Congreso Continental que no poseía mayores potestades, no resultó un estímulo para los reclutas, máxime cuando las finanzas eran inestables y se dependía de los aportes voluntarios de las asambleas de las colonias, así como de los préstamos de Francia, España y los banqueros de los Países Bajos, para pagar, alimentar y vestir a la tropa. El financiamiento bélico fue un verdadero quebradero de cabeza hasta 1781, cuando el Congreso Continental nombró a Robert Morris como Superintendente de Finanzas, quien racionalizó la economía de guerra.

Durante todo el año 1776, la situación de los rebeldes en el campo de batalla fue desfavorable. Esto llevó a la Corona a proclamar un perdón real que mermó las fuerzas de Washington y creó incertidumbre en las filas de la revolución. Pero en la Navidad de ese año, Washington logró tomar prisioneros, en Trenton, a miles de alemanes mercenarios y el 3 de enero del año siguiente, derrotó a los ingleses en Princeton y se hizo con el control de Nueva York, lo que levantó enormemente la moral. La primera gran batalla de este año tuvo lugar en octubre, en Saratoga, cerca del lago Champlain, cuando el general inglés Bourgoyne se rindió con todo su ejército. La victoria de Saratoga no sólo ponía a salvo a Nueva York, sino que también destruía el plan de campaña británico que consistía en dividir en dos a las colonias dominando las vías fluviales, sobre todo el Hudson. Pero, sin duda, la

consecuencia más importante de Saratoga fue que decidió el apoyo franco-español a los rebeldes. Entre tanto, más al Sur, los ingleses habían derrotado a Washington y ocupado la ciudad de Filadelfia, lo que provocó que el Congreso Continental se trasladara a Lancaster.

Sin duda, la entrada de Francia en la guerra de independencia de las Trece Colonias está directamente relacionada con la humillación que los británicos le infligieron, en 1763, cuando perdió el Canadá y la India. De manera que ésta pareció una excelente oportunidad para vengarse de Gran Bretaña. Desde inicios del conflicto, los colonos habían enviado agentes a París con el fin de obtener ayuda para la revolución y la coyuntura se presentó en octubre de 1777, cuando el Ministro Vergennes consideró que la balanza se inclinaba favorablemente hacia el lado de los insurgentes. Así, contra toda prudencia, Francia terminó participando activamente en la guerra. Su flota, al mando del Conde d'Estaing, facilitó los movimientos terrestres y el marqués de Lafayette luchó junto a George Washington. Los españoles, aliados de los franceses por los Pactos de Familia, también prestaron ayuda a los colonos, particularmente en víveres y armamentos, pese a las aprehensiones del Conde de Aranda, Ministro de España en París.

A partir de 1778, el centro de la guerra se trasladó hacia el Sur y el Oeste, y ya no hubo combates en el Norte. Por estas fechas, el general británico Clinton trasladó su cuartel general de Filadelfia a Nueva York y Washington se instaló en West Point, en el valle del Hudson. Para entonces, todo parecía estar en contra de los colonos, pues los indios iroqueses aliados con bandas realistas asolaron las colonias de Nueva York y Pennsylvania, en tanto que los ingleses ocupaban Savannah y Charleston. Al mismo tiempo se extendían por Georgia y Carolina del Sur. A ello se agregó que Lord Cornwallis derrotó al general Gates en Camden, lo que significó un severo golpe para la moral de los colonos.

Aunque en apariencia la situación parecía favorable a Gran Bretaña, en realidad, en el plano internacional, ésta se veía debilitada por la coalición de Rusia, Dinamarca y Suecia que se unieron en su contra para proteger el comercio neutral, a lo que se agregó, en 1781, la De-

claración de Guerra por parte de los holandeses. Aprovechando esta coyuntura, Francia envió un cuerpo de 6,000 hombres a las órdenes del Conde de Rochambeau, pero ni aún así la situación mejoró para los colonos. Pese a que algunos corsarios americanos, como John Paul Jones, habían obtenido ciertos éxitos frente a los británicos, la falta de dinero con qué sostener a las tropas estaba quebrantando la lealtad de muchos. Así, se descubrió la traición del general Arnold, quien pensaba pasarse a las filas de los realistas.

Una vez más, en estas circunstancias, fue Francia que realizó un postrer esfuerzo y envió 6 millones de libras en oro y a la flota del almirante Conde de Grasse. Éste bloqueó el puerto de Yorktown, en Virginia, donde se habían atrincherado Lord Cornwallis y su ejército. Sitiado por tierra por las tropas de Rochambeau y de Washington, y por mar por De Grasse, Cornwallis se rindió el 19 de octubre de 1781. Aunque ésta no era una derrota definitiva para los ingleses, lo cierto es que el comercio británico que veía diezmado sus ingresos presionó para ponerle fin a la guerra y la Cámara de los Comunes votó, a comienzos del año entrante, en contra de proseguir la lucha.

El armisticio se firmó en Versalles, el 3 de septiembre 1783, y se conoce como la Paz de París. En este documento, Gran Bretaña reconoció la independencia de las Trece Colonias y accedió a establecer el límite oeste por el río Mississippi, a partir de entonces, navegable para ambas naciones. Inglaterra se declaró insolvente para pagarle reparaciones a los realistas, cuyas propiedades habían sido confiscadas. Al mismo tiempo, España recibió como compensación las dos Floridas, de manera que pasó a dominar al Sur del paralelo 31 y al Oeste del Mississippi. Francia obtuvo algunas islas en las Antillas, una descomunal bancarrota que precipitó la revolución y la posibilidad de lograr mercados en Estados Unidos que no supo aprovechar. Inglaterra le reconoció a los norteamericanos sus derechos de pesca en Terranova y en el Golfo de San Lorenzo.

Es incuestionable que la guerra de independencia de las otrora Trece colonias transformó a América y a Europa. En Francia, allanó el camino para el derrumbramiento de los Borbones y en Inglaterra,

provocó la caída de los tories y el ascenso de los whigs. Las ideas ventiladas durante la independencia norteamericana pasaron a Francia y sirvieron para nutrir a la revolución francesa. A su tiempo, la ideología de ambas revoluciones fue importada a Hispanoamérica, con el resultado por todos conocido. En América, la independencia precipitó el surgimiento de una nueva nación con una frágil unidad, intereses encontrados y falta de cohesión por cuyo futuro Europa no apostaba.

No obstante, no todos los europeos fueron entonces tan miopes. Así, el conde de Aranda, Ministro de España en París, y quien participó en la firma del Tratado de Paz, vio el surgimiento de esta nación bajo otro prisma. Poco después de suscribir el acuerdo, le dirigió a Carlos III una carta en la que lamentaba la independencia de las Trece Colonias y, mucho más aún, el que España hubiese participado en la guerra norteamericana, forzado por el Pacto de Familia. En su opinión, España había peleado contra su propia causa, pues consideraba que en poco tiempo Estados Unidos se consolidaría como una gran potencia y sus miras se dirigirían a la conquista de las Floridas, con el fin último de dominar todo México. Afirmaba que: “Esta República federal en su cuna no es más que un pigmeo. Pero día vendrá que será gigante y hasta un coloso formidable en este Continente. La libertad de conciencia, las facilidades que ofrece tan inmenso territorio para el aumento de la población, así como las ventajas de un nuevo gobierno, atraerán allí a granjeros y artesanos de todos los países. Dentro de pocos años veremos con disgusto la tiránica existencia del coloso...”. Palabras que resultaron proféticas.

3. “Este período crítico” y la Constitución de 1787.

Los años inmediatamente posteriores al fin de las hostilidades, y que John Quincy Adams definió como el “período crítico”, se caracterizaron por la inestabilidad de la nueva nación y la debilidad del gobierno de la Confederación que hacía peligrar la unión de los Estados. Esta situación llevó, en 1787, a convocar a una Convención Nacional de cuyo seno surgió la Constitución de los

Estados Unidos de América, que recibió amplia difusión en el Viejo y el Nuevo Mundo. Por la misma se adoptaba el sistema republicano, federal y representativo de gobierno, con tres Poderes del Estado independientes entre sí. Esta Constitución sirvió de modelo para las de las repúblicas hispanoamericanas.

Los artículos de la Confederación y Unión Perpetua, redactados por John Dickinson, fueron aprobados en noviembre de 1777 y entraron en vigencia en 1781. Por los mismos se establecía “una perpetua unión y una firme liga de amistad entre los estados”, pero se reservaba a cada uno “su soberanía, libertad e independencia”. A partir de entonces, éste fue el nuevo gobierno de la Unión, pero el mismo era ambiguo, toda vez que no había una rama ejecutiva, ni una judicial, ninguna corte federal y la cabeza administrativa del gobierno era el Presidente del Congreso de la Confederación que se renovaba anualmente. Pero los Estados, después de su enfrentamiento con el Parlamento británico, no estaban anuentes a aceptar un gobierno central fuerte. De manera que la Confederación era una simple “asociación de estados”, integrada por trece naciones independientes.

Para entonces, casi todos los Estados poseían sus propias constituciones que organizaban gobiernos similares a los anteriores y limitaban la potestad de los gobernadores. Muchas de ellas habían incorporado la separación de poderes, que readaptaron del **Espíritu de las Leyes** de Montesquieu. Si bien algunas incluían también una Declaración de los Derechos naturales e inalienables de los hombres, siempre el voto quedaba reservado para los propietarios blancos y, en ocasiones, hubo requisitos religiosos para ocupar cargos públicos, a fin de no darle paso a los católicos.

El asunto de la esclavitud negra constituyó un problema de difícil solución para los patriotas. Aunque los esclavos habían luchado por la independencia, no todos obtuvieron la libertad. En el Norte, por lo general, se los manumitió y hasta se transformaron en propietarios de tierras, pero en el Sur, la economía se sustentaba en el trabajo de mano de obra esclava y el problema revestía otras connotaciones. Bien que el Congreso Continental suspendió la importación de esclavos, poco

después de la Declaración de la Independencia, el tráfico clandestino persistió.

Muy pronto se hizo evidente que la falta de un verdadero gobierno estaba conduciendo a la nación a un rumbo incierto y posiblemente a la desunión. Esta época de consolidación nacional, en que los Estados Unidos estuvo regido por los artículos de la Confederación (1781-1787), fue el que John Quincy Adams definió, en Harvard, como “este período crítico”. Así, existía por todas partes un profundo malestar que se tradujo en insurrecciones populares, como la de los granjeros de Massachusetts, dirigida por Daniel Shays, en 1786, quienes ante la pérdida de sus bienes hipotecados tomaron las armas contra sus acreedores, los abogados de estos y los jueces que habían decretado los embargos. La Confederación, con atribuciones muy limitadas, no pudo auxiliar a Massachusetts, al carecer de ejército y de dinero. Esta situación convenció a muchos indecisos de la necesidad de instituir un gobierno más fuerte y abrió las puertas para la redacción de la Constitución federal.

En consecuencia, se invitó a los Estados para participar en una Convención Nacional, con el fin de revisar los artículos de la Confederación, a la que todos asistieron con excepción de Rhode Island. La Convención se reunió en Filadelfia, el 25 de mayo de 1787, y estuvo presidida por George Washington. También participaron, entre otros, Benjamín Franklin, Alexander Hamilton, como delegado de Nueva York y James Madison, considerado el padre de la Constitución. Los convencionales adoptaron dos posiciones antagónicas, a saber: la Virginiana o de los Estados Grandes, que proponía una representación proporcional al número de habitantes y a los impuestos directos; y la de los Estados Pequeños o de Nueva Jersey, que propugnaba por el establecimiento de una Cámara única con representación igual para todos los Estados. Finalmente, se llegó a la transacción que creaba dos Asambleas: una Cámara de Representantes con un número de diputados proporcional a la población de cada Estado, y un Senado con dos miembros por cada Estado, independientemente del número de sus habitantes.

Finalmente, la Constitución se aprobó en 1787, pero entró en vigencia en la primavera de 1789, al tiempo que George Washington fue

elegido para ocupar la Presidencia del nuevo gobierno. Esta fue la primera Constitución escrita del mundo y en ella se adoptaba el sistema republicano, federal y representativo, con una clara separación entre los Poderes del Estado.

El Poder Legislativo lo ejercían las dos Cámaras ya mencionadas, que formaban el Congreso; el Ejecutivo lo detentaba el Presidente elegido por colegios electorales de cada Estado, y el Poder Judicial lo constituía un Tribunal Supremo nombrado por el Presidente con la aprobación del Congreso. Los tres Poderes eran independientes entre sí.

Los Estados gozaban de autonomía, excepto en el manejo de las relaciones exteriores, contribuciones, acuñación de moneda, pesas y medidas, derechos de propiedad literaria, otorgamiento de patentes de invención, organización del correo, integración del ejército, regulación del comercio interestatal, las relaciones con los indios y declaración de la guerra, que eran privativas del gobierno federal. La disputa entre federalistas y antifederalistas llevó a añadir a la Constitución un apéndice titulado Carta de Derechos, como Enmiendas, que recogían derechos tales como libertad de culto, de prensa y de reunión, de juicio por juramento, juicios rápidos y prohibición de allanamiento de morada.

Pese a su flexibilidad, la Carta federal no fue aceptada por todos los Estados, e incluso algunos sólo la ratificaron una vez que ya había entrado en vigencia y asumido el nuevo gobierno. En verdad, el camino de la ratificación no fue fácil en virtud de la lucha planteada entre los federalistas partidarios de la integración y de un gobierno central fuerte entre los que se contaban George Washington, Madison, Jay, y los antifederalistas, como Thomas Jefferson, que al igual que Thomas Paine, consideraban que “el mejor gobierno es el que gobierna menos” y seguían apegados a la consigna de 1776, que protegía los derechos de los Estados. Estos dos grupos surgidos de la Convención estuvieron en la génesis de los partidos Republicano y Democrático que comenzaron a perfilarse claramente ya desde los primeros gobiernos.

4. Los Estados Unidos de América durante las primeras décadas de vida independiente.

Estados Unidos de América surgió a la vida independiente como una nación de segundo orden, con una extrema debilidad y una economía precaria, rodeada de enemigos y limitada en sus fronteras. Fue inicialmente un país agrícola, con una vida urbana reducida, carente de buenas comunicaciones terrestres lo que dificultaba las relaciones entre los Estados. Pero también poseía grandes ventajas económicas potenciales que rápidamente se impusieron, dando origen a un notable desarrollo y un rápido progreso operado en pocas décadas.

Independientemente de la facción a la que pertenecieran, federalistas o antifederalistas, los llamados “padres de la patria” estuvieron interesados, desde un principio, en mantener la unión de la nación, extender la frontera occidental, asegurar la paz manteniendo a los Estados Unidos alejado de los vaivenes de la política europea y fortalecer la economía. Estos objetivos, por parte de los primeros presidentes desde George Washington hasta James Monroe, consolidaron el progreso y reafirmaron los vínculos nacionales que hicieron posible el formidable expansionismo del siglo XIX.

La nueva nación surgió como un Estado de segundo o tercer orden, rodeado de enemigos, con una extrema debilidad y una economía precaria. Por el noroeste, Inglaterra acechaba desde el Canadá, en tanto que por el suroeste, España era la dueña de la situación. Todo hacía pensar que la nueva República no tendría una vida fácil. Para entonces, su territorio continental comprendía un área equivalente a las islas Británicas, Francia, Alemania y España juntos, y su población era de poco menos de 4 millones de habitantes, de los cuales aproximadamente 700 mil eran esclavos negros. La agricultura constituía la ocupación de la mayoría de los habitantes y para 1790, apenas unas pocas ciudades tenían más de 8 mil habitantes.

Eran tan difíciles las comunicaciones terrestres que muchas veces para cubrir pequeñas distancias, se preferían los viajes marítimos o flu-

viales aunque se alargara el trayecto. De hecho, la noticia de la Declaración de la Independencia demoró casi un mes para llegar de Filadelfia a Charleston. El comercio y la industria se hallaban desorganizados y el resto de los negocios, prácticamente interrumpidos. Muchos campos habían sido arrasados por los ejércitos y para colmo de males, entre los mismos Estados se hacían la guerra de tarifas. El dólar continental emitido por el Congreso durante la guerra como papel moneda, había perdido todo su valor y terminado por arruinar a comerciantes y agricultores. En definitiva, a simple vista, la situación parecía caótica y reinaba una profunda insatisfacción en todo el territorio.

Pero más allá de estos signos externos negativos, el país poseía ventajas indiscutibles. La tierra era rica tanto en las planicies costeras como en las mesetas. Además, el origen inglés de la mayoría de la población le daba cierta homogeneidad cultural a la nación, la que se vio robustecida después de la ratificación de la Constitución federal, que proporcionó los medios para que la unión se mantuviera y prosperara. Existía, además, una diversificación económica saludable entre los diferentes Estados que proporcionaba una enorme riqueza potencial. Así, los Estados de Nueva Inglaterra, se dedicaban sobre todo a la pesquería, la agricultura y el comercio con las Indias Occidentales; Nueva York, al comercio exterior; Nueva Jersey y Pennsylvania obtenían su principal fuente de ingresos del trigo y la harina, y Maryland, Virginia y parte de Carolina del Norte, poseían grandes extensiones cultivadas de tabaco y algodón, en tanto que más al Sur, Carolina del Sur y Georgia producían y exportaban arroz y añil, principalmente. También existía una incipiente industria en expansión.

Todos estos elementos se conjugaron y pusieron al servicio del expansionismo territorial que se convirtió en la principal actividad del siglo XIX norteamericano, casi una cruzada nacional, como tendremos oportunidad de ver.

Entre tanto, en febrero de 1791, el Congreso admitió a Vermont como el 14° Estado de la Unión. Un año más tarde a Kentucky la región de las praderas azules y en cuya colonización jugó un papel decisivo el legionario Daniel Boone, y en 1796, Tennessee pasó a for-

mar parte de la Unión. Estos dos últimos aproximándose a la barrera occidental del Mississippi, que cercaba el territorio de la Unión. El Oeste se abrió a la colonización y ya para 1790, la población más allá de los Apalaches alcanzaba las ciento veinte mil personas. En realidad, fue el Congreso de la Confederación, pese a sus limitadas potestades, el que resolvió acertadamente el problema de la colonización occidental, gracias a la aprobación de dos instrumentos legales que organizaron la repartición de las tierras y el sistema de gobierno. Tanto la Ordenanza de Tierras de 1785, como la Ordenanza del Noroeste de 1787, se mantuvieron vigentes largo tiempo y reglamentaron la lotificación y la administración del gobierno de esta vasta región.

Cuando el 30 de abril de 1789, George Washington juramentó como primer Presidente de los Estados Unidos de América, e instaló la sede del gobierno provisionalmente en Nueva York, en verdad eran muy pocos los problemas que tenía resueltos. Pese a las enormes dificultades que enfrentaba el nuevo gobierno, tanto Washington como sus colaboradores no perdieron de vista que había que preservar a toda costa la unión entre los Estados y lograr que el pueblo fuera perdiendo paulatinamente los regionalismos, a fin de crear una auténtica nacionalidad norteamericana. Para ello era necesario también fortalecer la economía, mantener la paz y a la nación alejada de los vaivenes de la política europea. La consigna fue mantenerse distantes de las guerras europeas.

Además del grave problema económico, el nuevo gobierno tuvo que hacer frente a otros asuntos que ponían en peligro la existencia misma de la nación. Así, por una parte, la paz se veía amenazada porque los británicos se negaban a evacuar los puestos militares que poseían en el noroeste. Por la otra, la unión corría peligro: los pobladores del Oeste querían la libre navegación del sur del Mississippi, que estaba en manos de los españoles y si no la obtenían estaban dispuestos a salirse de la unión y aliarse con España.

Washington nombró como Secretario de Estado a Thomas Jefferson y del Tesoro a Alexander Hamilton, quienes tenían posiciones encontradas respecto al futuro de la nación y representaban a los antifederalistas y federalistas, respectivamente. El robustecimiento de la economía fue

tarea prioritaria para sacar al país adelante, de manera que durante el primer mandato (1789-1793), los problemas económico-fiscales acapararon la atención del gobierno. Hamilton insistió en pagar la deuda nacional, defendió la existencia de un arancel aduanero, auspició la creación de una Casa de la Moneda y creó un Banco de los Estados Unidos. Tales medidas proporcionaron el crédito necesario.

Asimismo, los “padres de la patria”, entre ellos el propio Washington y su Secretario de Estado, Thomas Jefferson, estaban conscientes que para asegurar el desarrollo de la nación había que evitar la guerra. Por consiguiente, en 1793, después de la Revolución Francesa de 1789, los Estados Unidos se declararon neutrales. Pese a que Francia realizó numerosos intentos por involucrarlos en el conflicto, los mismos no tuvieron éxito, e incluso, en 1794, el gobierno norteamericano expulsó al Ministro Plenipotenciario francés.

En 1793, Washington fue reelegido y de inmediato tuvo que hacer frente al problema de la ocupación del Oeste por parte de los ingleses. Para ello envió a Londres a John Jay, Presidente del Tribunal Supremo, con el fin de llegar a un arreglo con los británicos, como en efecto aconteció. Dos años más tarde, en 1795, se firmó con España el ventajoso Tratado de San Lorenzo, que prácticamente consumó la conquista del Mississippi, cuando España concedió a los Estados Unidos el derecho de navegación por este río, y le permitió tener un depósito en el puerto de Nueva Orleans.

Después de estos éxitos, Washington se negó a ocupar la presidencia por un tercer mandato y, en 1797, fue electo John Adams, quien heredó un país en paz y en pleno progreso. Cabe destacar que en el famoso Discurso de Despedida del 7 de septiembre del año anterior, el presidente saliente reiteró su posición en el sentido de que los Estados Unidos debían mantenerse alejados de los asuntos europeos. En efecto, en esa ocasión, Washington expresó: “Europa tiene una serie de intereses fundamentales con ninguna o muy remota relación con nosotros. De aquí que se vea comprometida en frecuentes controversias, las causas de las cuales son totalmente ajenas a nuestros intereses. De aquí, por lo tanto, que sea imprudente por nuestra parte complicarnos con vínculos

artificiales en las ordinarias vicisitudes de su política y en las ordinarias combinaciones y colisiones de sus amistades y enemistades”.

Durante la administración de Adams, sin embargo, se produjeron serios problemas con el Directorio Revolucionario francés que casi llevaron a la guerra, aunque se solucionaron con la llegada al poder de Napoleón Bonaparte. Pero el temor de un conflicto armado y de hecho la guerra naval no declarada, provocaron que Adams creara un nuevo ejército y fortaleciera la flota, para lo cual tuvo que imponer una impopular tributación. También se votaron las leyes de extranjería y sedición. Sin duda, estas medidas le costaron la reelección en 1800, y en su lugar fue designado tercer Presidente de los Estados Unidos el republicano Thomas Jefferson. De esta manera, los federalistas le cedieron el poder a los antifederalistas.

Jefferson fue el primer Presidente que gobernó en la nueva capital, la ciudad de Washington. Su obra de gobierno echó las raíces de lo que se conoce como “democracia Jeffersoniana”. Sus dos mandatos fueron una seguidilla de éxitos, tanto domésticos como en política exterior. En efecto, redujo la deuda nacional, fortaleció las prácticas democráticas, prohibió el comercio de esclavos negros y extendió las fronteras. En 1803, le compró a Francia, por 15 millones de dólares, el territorio de Louisiana, que duplicó la extensión de los Estados Unidos. Con un millón y medio de kilómetros cuadrados, la Louisiana dio cabida a 11 nuevos Estados y puso a disposición del país el rico valle del Mississippi, al Oeste del río. De esta manera, no sólo se aseguró el dominio fluvial de la región central de los Estados Unidos, sino que también facilitó las comunicaciones hacia el Occidente, sobre todo cuando en 1807 Robert Fulton obtuvo éxito con sus pruebas y los barcos de vapor comenzaron a ser utilizados por el Mississippi. Además, la vaga delimitación de la fronteras de la Louisiana le permitió a Estados Unidos apoderarse de la Florida Occidental, en 1808, sin pagarle nada a España por ella.

Cabe destacar que ya antes de la compra de la Louisiana, el Presidente Jefferson había comisionado a los oficiales Meriwether Lewis y William Clark para que organizaran y dirigieran una expedición ex-

ploradora a este vasto territorio. El objetivo primordial era encontrar una comunicación acuática a través del Continente, al tiempo que obtener la posesión oficial del territorio de Oregón y disuadir a los indígenas de su alianza con los ingleses. Ambos exploradores alcanzaron los territorios de los actuales Estados de Montana y Idaho, y en noviembre de 1805, llegaron al Océano Pacífico donde construyeron un fuerte. Aunque la expedición no halló un paso acuático a través de Las Rocosas, pues no existía, descubrió nuevas rutas fluviales y territorios que serían de enorme utilidad para los futuros pioneros. También, durante el mandato de Jefferson, Estados Unidos entró en guerra con el pachá de Trípoli, en virtud de los ataques de los corsarios berberiscos a los buques norteamericanos.

Cuando en 1809 Jefferson fue sustituido por James Madison, el país poseía más de 3,000,000 de kilómetros cuadrados y una población cercana a los 6,000,000 de habitantes. Madison heredó de su antecesor el problema internacional con Inglaterra, en virtud del hostigamiento de esta nación al comercio norteamericano. Se comprobó que Gran Bretaña realizaba el reclutamiento forzoso de norteamericanos, forzaba el allanamiento y la captura de naves en alta mar e incluso azuzaba a los indígenas en el Norte para que atacaran a los colonos. Pese a la política de “coerción pacífica”, ya implantada por Jefferson, la guerra se hizo insoslayable y finalmente estalló en 1812.

5. La guerra con Inglaterra en 1812.

La guerra de 1812 entre Inglaterra y sus ex-colonias de Norteamérica, también conocida en Estados Unidos como segunda guerra de independencia, se hizo inevitable después el fracaso de la Ley de Embargos impuesta por Jefferson. Su sucesor James Madison consideró que no quedaba otro camino más que empuñar las armas para ponerle fin a los reclutamientos forzosos de norteamericanos realizados por los británicos en el mar, así como al ataque de los buques estadounidenses, sin olvidar la ambición de Estados Unidos al Canadá

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

británico. Pese a las indiscutibles victorias navales de Estados Unidos, Inglaterra logró apoderarse de la nueva capital de Washington que quedó virtualmente destruida. Finalmente, la paz se firmó en Gante, el 24 de diciembre de 1814, y por la misma se retornó al statu quo anterior a 1812. Pero el gran logro del conflicto fue, sin duda, haber fortalecido el sentimiento de unión nacional entre los Estados.

La llamada política de “coerción pacífica” de Jefferson, sobre todo a través de la Ley de Embargos que prohibía traficar con el extranjero, tuvo efectos fatales por la economía de Nueva Inglaterra y en nada mejoró las relaciones con Gran Bretaña. Además de los reclutamientos forzosos realizados por los británicos y del ataque a los buques norteamericanos, de los cuales más de quinientos fueron capturados entre 1803 y 1807, imponiéndose un virtual bloqueo a las comunicaciones marítimas de la Unión, era evidente que los colonos buscaban extender la frontera noroeste con el Canadá británico, lo cual provocó la celebración de tratados con las tribus indígenas. El incumplimiento de los mismos ocasionó el descontento de éstos y la sublevación de Tecumseh, influyente líder Shawnee, quien se convertiría en aliado de los ingleses y moriría en combate. De manera que la guerra se hizo inevitable para 1812 cuando Estado Unidos rompió relaciones con Inglaterra. Aunque las ex-colonias no estaban preparadas para este conflicto y carecían de dinero, ejército y hasta de entusiasmo bélico, la guerra se impuso contra todos los pronósticos negativos. No fue una sorpresa entonces que la estrategia inicial de Estados Unidos para conquistar el Canadá terminara en un rotundo fracaso, aunque sí se contabilizaron algunas victorias navales contra la marina inglesa. Para entonces Inglaterra estaba comprometida en las guerras napoleónicas en Europa y no pudo prestar demasiada atención al conflicto con sus ex-colonias. No obstante, logró conquistar plazas importantes como Detroit y establecer un bloqueo exitoso en el norte de la Unión.

Las victorias navales condujeron a los norteamericanos a intensificar la construcción de barcos, que les permitió dominar la cuenca de

los Grandes Lagos, en 1813, y a su vez les facilitó la reconquista de Detroit en el mes de octubre de ese mismo año. Pero la buena estrella de los colonos pareció opacarse al año siguiente cuando la caída de Napoleón le permitió a Inglaterra disponer de más tropas en América. Así, el 24 de agosto de este año, los ingleses se apoderaron de la ciudad de Washington donde funcionaba el gobierno y la destruyeron, aunque a continuación fracasaron en su intento de conquistar Baltimore. Pese al temor de Nueva Inglaterra de que su territorio fuera invadido desde el Canadá, los ingleses optaron por poner fin a las hostilidades y retirarse.

La guerra terminó con la paz de Gante firmada el 24 de diciembre de 1814, aunque quince días después se produjo aún el último enfrentamiento cuando Andrew Jackson rechazó a un cuerpo de ejército inglés en Nueva Orleans. La paz acordó el fin de las hostilidades y la restitución de las fronteras a las líneas anteriores a la guerra. Pero indudablemente este conflicto bélico sirvió para despertar el sentimiento nacional y para fortalecer y consolidar la Unión, al punto que también se le denomina la Segunda Guerra de Independencia. Otra consecuencia importante es que las victorias navales de Estados Unidos llevaron a que el resto del mundo comenzara a ver a las excolonias británicas con otros ojos. Pese a ello, el saldo económico fue desastroso, toda vez que se perdieron 1,400 barcos y desaparecieron 51,000 hombres.

A partir de entonces la nación se aprestaría con mayor tenacidad y decisión a definir sus fronteras continentales avanzando hacia el oeste con el fin de alcanzar las costas del Pacífico, al tiempo que buscaba llegar al límite natural de los Cayos de la Florida oriental que aún permanecía en manos de España.

6. La Florida y el avance de las fronteras hasta 1820.

En 1819, por el Tratado Transcontinental firmado entre España y Estados Unidos, aquella nación le cedió a ésta la Florida Oriental y todas las tierras que poseía al este del Mississippi, así como sus derechos al territorio de Oregón, por la insignificante suma de cinco millones de dólares.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Entre 1814 y 1820, se suman a la Unión nuevos Estados como Indiana, Mississippi, Illinois, Alabama, Maine y Misouri, y se produce una relativa prosperidad económica que acrecienta el progreso social de la nación. Pero también se hicieron evidentes las diferencias entre los Estados esclavistas y antiesclavistas, que dieron como resultado la firma del Compromiso del Misouri, en 1820, que prohibía la esclavitud a partir del paralelo 36°30'.

Entre 1812 y 1813, Estados Unidos fomentó la independencia de la Florida española e incluso logró que un grupo de invasores norteamericanos declararan la emancipación de este territorio y solicitaran la anexión. Pero el proyecto no prosperó, toda vez que las protestas diplomáticas de España y la coyuntura internacional que hacía de esta nación aliada de Inglaterra y Rusia contra Napoleón, no era la más propicia para las maniobras estadounidenses. En apariencia, el proyecto fue postergado y, en 1817, James Madison le entregó la presidencia a James Monroe sin visos de solución del problema. Sin embargo, al año siguiente, Andrew Jackson invadió la Florida Oriental y España empeñada en frenar la independencia de Hispanoamérica se vio virtualmente obligada a firmar la cesión de aquel territorio. Por el Tratado Transcontinental de 1819, España traspasó todas las tierras que poseía al este del río Mississippi, tal como había vaticinado el Conde de Aranda más de tres décadas antes, así como sus derechos sobre la región de Oregón, por la irrisoria cantidad de cinco millones de dólares. Bien que España esperaba obtener a cambio el compromiso por parte de Estados Unidos de no reconocer a las nuevas naciones hispanoamericanas, el Presidente Monroe no consintió en ello y, en 1821, reconoció oficialmente a las nacientes Repúblicas.

Durante los años posteriores al fin de la segunda guerra de independencia, el movimiento expansivo cobró verdadera fuerza, al punto que en poco tiempo surgieron los Estados de Indiana, Mississippi, Illinois, Alabama, Maine y Misouri. Se produjo, durante este período, una discreta prosperidad y progreso social que llevó a la invención de la máquina agrícola que revolucionó la economía rural, así como a un

gran desarrollo de la industria algodonera, azucarera y del tabaco en el sur del país. Sin embargo, también estos años fueron testigos de las diferencias insalvables entre los Estados antiesclavistas del Norte y los esclavistas del Sur, que dieron como resultado el compromiso del Missouri en 1820. Por este controversial documento, el Estado homónimo entró en la Unión en calidad de esclavista, pero a partir del paralelo 36°30' quedaba prohibida la esclavitud. En opinión de muchos especialistas, este compromiso no solucionó ningún problema relativo a la esclavitud y tan sólo sirvió para postergar 40 años la guerra de secesión.

Bibliografía selecta

- BARTLETT, Hall; KEPNER, Tyler y UNDERWOOD FAULKNER, Harold: Vida del pueblo norteamericano. Fondo de Cultura Económico, México, 1945.
- BOORSTIN, Daniel J.: The Americans. The Colonial Experience. A Caravelle Edition, Vintage Books. A Division of Random House, New York, 1958.
- : The Americans. The National Experience. A Caravelle Edition, Vintage Books. A Division of Random House, New York, 1965.
- DEGLER, Carl N.: Historia de Estados Unidos. La formación de una potencia 1600-1860. Vol. I, Editorial Ariel SA., Barcelona, España, 1986.
- DE TOCQUEVILLE, Alexis: La Democracia en América. Ediciones Guadarrama S.A., Madrid, 1969.
- Historia del Mundo Moderno de la Universidad de Cambridge. Tomos I y III. Ed. Ramón Sopena, Barcelona, 1990.
- KIRKLAND, Edward C.: Historia Económica de Estados Unidos. Fondo de Cultura Económica, México, 1947.
- La Declaración de Independencia. La Constitución de los Estados Unidos de América. Servicio Cultural e Informativo de los Estados Unidos, 1976.
- Leadership in the American Revolution. Papers presented at the Third Symposium. Library of Congress, Washington, 1974.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

- MARTIN, James Kirby; ROBERTS, Randy y otros: *America and its people*. Harper Collins Publishers, Library of Congress, 1989.
- MARBÁN ESCOBAR, Edilberto: *Curso de Historia de América*. Tomo II, Minerva Books, New York, 1963.
- MILLETT, Allan R. y MASLOWSKI, Peter: *Historia Militar de los Estados Unidos por la Defensa Común*. Ed. San Martin S.L., Madrid, 1986.
- MORALES PADRÓN, Francisco: *Manual de Historia Universal*. Tomos VI y VII. Espasa Calpe, Madrid, 1975.
- MORISON, Samuel Eliot; COMMAGER, Henry Steele y LEUCHTENBURG, William E.: *Breve Historia de los Estados Unidos*. Fondo de Cultura Económica, México, 1987.
- PERKINS, Dexter: *Historia de la Doctrina Monroe*. EUDEBA, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Argentina, 1964.
- RODRÍGUEZ, Mario: *La Revolución Americana de 1776 y el Mundo Hispánico*. Ensayos y documentos. Ed. Tecnos, Madrid, 1976.
- TINDALL, George y SHI, David E.: *Historia de los Estados Unidos*. Tomo I. Tercer Mundo Editores, Colombia, 1995.
- VICENS VIVES, Jaime: *Historia General Moderna. Del Renacimiento a la crisis del siglo XX*. Tomos I y II. Montaner y Simón S.A., Barcelona, 1974.
- WHITAKER, Arthur P.: *Estados Unidos y la Independencia de América Latina (1800-1830)*. EUDEBA, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Argentina, 1964.

Capítulo 4

Inglaterra y los Estados Unidos en Hispanoamérica (siglos XVI - XVIII)

1. El Caribe como zona de incursiones foráneas.

Por medio de los corsarios y el comercio ilícito, Francia e Inglaterra reaccionaron contra el monopolio establecido entre España y Portugal en el Tratado de Tordesillas. Las actividades corsarias comenzaron en el atlántico europeo, pero a principios del siglo XVI se hicieron sentir en el Caribe donde asaltaron las flotas de los tesoros y las posesiones españolas. Además de los corsarios galos, como Fleury, Le Cler y Sores, se destacaron los ingleses, entre los cuales John Hawkins y Francis Drake ocuparon un lugar destacado. Aunque España adoptó medidas defensivas en mar y tierra, no pudo evitar las depredaciones de los intrusos extranjeros.

Desde muy temprano, la captura del Istmo de Panamá estuvo en la mira de los corsarios, dada su posición estratégica y cuyo dominio podía servir para quebrar el comercio hispánico en las Indias Occidentales, así como también para controlar las rutas entre el Atlántico y el Pacífico. Tal fue uno de los objetivos de Drake, aunque fracasó en el intento.

A principios del siglo XVII, Inglaterra, Francia y Holanda patrocinaron el establecimiento de compañías comerciales con el triple propósito de colonizar, llevar a cabo el contrabando y los pillajes en los dominios españoles y portugueses. Mención es-

pecial merece, en este sentido, la Compañía Providencia, que inclusive se dispuso establecer relaciones mercantiles con los cunas en el Darién y al fracasar se acercó a los indios mosquitos en el Cabo de Gracias a Dios con los cuales mantuvieron desde entonces contactos duraderos y provechosos.

Con el ascenso de Oliverio Cromwell al poder en Inglaterra, se dio inicio a una serie de reformas a fin de consolidar la influencia de ésta en Europa y América. Cabe resaltar, al respecto, el denominado “Plan Occidental”, en el que siguiendo la tradición isabelina de hostigar al imperio español, se concibió el proyecto de apoderarse del Istmo de Panamá o Nicaragua para controlar el comercio y las rutas marítimas en las Indias Occidentales y cuyo primer paso sería la captura de Santo Domingo. Al ser rechazados por las fuerzas españolas en el ataque a esta isla, los ingleses se tomaron Jamaica en 1655, que convirtieron en el centro de expediciones piráticas y, al desaparecer éstas, en la base para un intenso contrabando en el Caribe y Tierra Firme.

A. Los ataques de los corsarios franceses e ingleses.

Como reacción al Tratado de Tordesillas (1494), mediante el cual los reinos hispánicos y Portugal se repartieron por sí y entre sí las nuevas tierras para la exploración, conquista y colonización allende el Atlántico, Francia e Inglaterra recurrieron, casi de inmediato, a la expedición de las patentes de corso y al contrabando. De esta forma, pretendían quebrar el monopolio comercial hispano-lusitano en sus respectivas posesiones en Ultramar, al tiempo que se enfrentaban al creciente ascenso del poderío español en Europa.

Al principio, los corsarios franceses o luteranos que contaron con el apoyo del rey Francisco I, atacaron los barcos cargados de tesoros procedentes del Nuevo Mundo, interceptándolos a la altura del Cabo de San Vicente o entre las Azores y las Canarias, e hicieron lo mismo con las naves mercantes portuguesas que regresaban de la India. Pero desde la segunda década del siglo XVI, decidieron incursionar en aguas

del Caribe, particularmente en las Bahamas, donde acechaban a los buques españoles que navegaban por el Canal de la Florida provenientes de la Nueva España (México). Se recuerdan entre los corsarios galos, a Jean Fleury, François Le Cler y Jacques Sores, quienes además de asaltar con éxito a las flotas cargadas de riquezas, saquearon algunas poblaciones costeras como La Española, Santiago de Cuba y La Habana.

Precisamente, la captura de este último puerto por parte de Sores, al decir de John H. Parry y Phillip Sherlock, dio origen, en Francia: “al primero en una larga serie de ambiciosos, pero infructuosos proyectos de expediciones navales en gran escala, destinadas a saquear Santo Domingo, navegar hacia el Istmo, apoderarse de Panamá, capturar la flota del mar del Sud, interceptar la flota mexicana y volver a Francia por el Canal de Florida”. Señalan que el probable autor de este plan era el Almirante de Coligny y que, con posterioridad, Francis Drake, Piet Heyn y Oliverio Cromwell tendrían la misma idea, si bien ninguno de ellos logró convertirla en realidad.

A las depredaciones de los corsarios luteranos, siguieron muy pronto las realizadas por los ingleses, quienes al comienzo se dedicaron al trato clandestino de esclavos negros y mercaderías en las colonias españolas. Tales fueron los casos de John Hawkins y Francis Drake, quienes recibieron el respaldo de la Reina Isabel I. Para entonces, el gobierno español había adoptado una serie de medidas para repeler los ataques de los intrusos extranjeros en sus posesiones de las Antillas y Tierra Firme. No sólo se establecieron escoltas armadas para proteger a las flotas mercantes, sino también se comenzó a erigir una sólida cadena de fortificaciones, a la vez que fuerzas navales móviles con sede en el Caribe patrullaban permanentemente el área. Tal fue la función desempeñada por las Armadillas.

Importa señalar que esta acción de resguardo en las Antillas y la Florida, que contemplaba, además, la vigilancia en las comunicaciones marítimas con la metrópoli a través de las flotas y galeones, recayó en Pedro Menéndez de Avilés, quien de 1561 a 1574 llevó a cabo una labor enérgica y eficaz, hasta donde lo permitió la vasta extensión del

Caribe en cuyas costas plagadas de cabos, bahías, caletas, ensenadas y otros accidentes geográficos se refugiaban a buen recaudo los corsarios y contrabandistas. Se destaca particularmente la sangrienta represión que realizó contra los hugonotes que poblaban San Agustín en la Florida. Sus sucesores trataron de continuar con esta eficiente faena y ello, sin lugar a dudas, permitió que el sistema mercantil hispano se mantuviera intacto, pese a las acometidas de sus enemigos. Pero la derrota de la Armada Invencible, en 1588, mermó las defensas hispanas en el mar a finales del siglo XVI, si bien continuó la política de establecimiento de fortificaciones que sirvieron como antemurales para rechazar los ataques extranjeros.

Mientras tanto, el gobierno español no pudo impedir o repeler las incursiones de Francis Drake y otros corsarios como Grenville, Oxenham y Clifford, entre otros, quienes sembraron el terror en el Caribe y en el Pacífico. Desde 1565, Drake, bajo el mando de John Lowell, se dedicó al contrabando de esclavos negros en Sudamérica. Dos años después, junto con John Hawkins, prosiguió en sus actividades furtivas, pero fueron reciamente rechazados en San Juan de Ulúa, en Veracruz, donde intentaron comerciar pacíficamente. En 1571, con la ayuda de los negros cimarrones, Drake se hizo de un cuantioso botín capturando tres recuas de mulas en el Camino de Cruces, en el Istmo de Panamá. Al año siguiente, atacó Nombre de Dios, el terminal de las ferias en Tierra Firme, llevándose un rico cargamento de barras de plata.

Después de circunnavegar el globo terráqueo, entre 1577 a 1580, saqueando los puertos españoles en el Pacífico sudamericano y en México, Drake retornó al Caribe, en momentos en que España e Inglaterra estaban a punto de entrar en guerra. Su plan era, como dijimos, atacar Santo Domingo y algunas ciudades hispanas en Tierra Firme, en particular Cartagena de Indias. Luego se apoderaría de Nombre de Dios y la ciudad de Panamá, a fin de controlar la ruta de los tesoros y las mercaderías a través del Istmo y, por último, capturaría La Habana. De esta manera, el célebre corsario pretendía romper las comunicaciones marítimas y el monopolio comercial de España con América y sustituirlos por el dominio de Inglaterra.

Aunque Drake, en 1586, atacó y ocasionó considerables daños en Santo Domingo y Cartagena de Indias, no pudo ocuparlas permanentemente y desistió de asaltar La Habana, si bien destruyó San Agustín en la Florida y quemó un centenar de buques españoles surtos en el puerto de Cádiz que se preparaban para invadir Inglaterra. Cuando regresó al Caribe, en 1596, los españoles habían reforzado las defensas y fue rechazado en San Juan de Puerto Rico. Acto seguido, destruyó Río Hacha, saqueó Santa Marta y, en acción de represalia, redujo a cenizas a Nombre de Dios, toda vez que se vió obligado a abandonar su plan de apoderarse de la ciudad de Panamá cuando su lugarteniente Thomas Bakerville fue derrotado por las fuerzas españolas. Ésta sería la última invasión de Drake en territorios bajo jurisdicción española. Murió de una enfermedad tropical, en las cercanías de Portobelo, en 1596.

Durante el siglo XVI, los ataques de los corsarios franceses e ingleses en las dependencias españolas en las Indias Occidentales no pudieron quebrar el monopolio hispano y desplazar su ocupación y dominio territorial. Según Parry y Sherlock, estas depredaciones “se tradujeron en fracasos y sus momentáneos éxitos fueron solamente temporarios. Los esporádicos ataques continuaron en tanto que se había desarrollado un intenso, pero riesgoso contrabando, pero España exhausta, sin hombres, barcos y dinero para defender sus extensas posesiones, no quería aún admitir el acceso de comerciantes extranjeros a sus reservas del Caribe”.

A finales del siglo XVI, específicamente en 1595, Sir Walter Raleigh, luego de su fallido intento de establecer una colonia en el isla Roanoke, en el litoral atlántico norteamericano, como ya vimos, se propuso realizar un proyecto parecido en Guayana o la “costa salvaje” entre el Orinoco y el Amazonas para así acceder a las riquezas del fabuloso El Dorado. Mas este plan resultó otro rotundo fracaso. Pensaba Raleigh que Inglaterra podía desmembrar con facilidad algunos territorios bajo bandera española, como eran los establecimientos costeros en el Caribe sudamericano. No obstante, advertía: “... si tomamos los puertos y los pueblos de la Bahía de Urabá, en el Reino y los ríos del Darién y Caribana (nada se consigue, pues) las ciudades y

pueblos de San Juan de Rodas, de Cáceres de Antioquia, Caramanta, Cali y Anserma tienen oro suficientes para pagar todo lo que necesite el rey y no se les puede fácilmente invadir desde el mar, sin antes tomar Nombre de Dios y Panamá en la Provincia de Castilla de Oro y los pueblos a las orillas del Cenú y el Chagres”.

En definitiva, la idea de apoderarse de las posesiones españolas en las Indias Occidentales, entre las que estaba el Istmo de Panamá, fue desde el principio un lugar común entre los corsarios y aventureros de la época, particularmente Francis Drake y el propio Raleigh.

B. Colonización, contrabando y piraterías extranjeras.

1. Las primeras colonias foráneas en el Caribe.

Durante la primera mitad de la decimoséptima centuria, la rivalidad entre los países europeos en América adquirió otras características acorde con los intereses de los nacientes imperios coloniales encabezados por Holanda, Francia e Inglaterra. Es el momento en que la iniciativa privada, en particular en esta última, como ya señalamos, retiró la mayor parte de su capital invertido en la piratería para la formación de compañías o sociedades por acciones y la utilización de las letras de cambio. Estas empresas buscarían penetrar en los dominios españoles y portugueses mediante la colonización permanente y el comercio clandestino, sin dejar de lado el pillaje. Todo ello en el marco del mercantilismo que hacía énfasis en la extracción y acumulación de los metales preciosos, si bien en los casos de Holanda e Inglaterra no se descartaba la explotación y el comercio de la sal, el algodón, el azúcar, el tabaco, el cacao, el añil y el índigo, entre otros, a cambio de los productos manufacturados.

Es un hecho conocido que entre los intrusos que primero intentaron afincarse en territorios bajo jurisdicción hispana en América, se destacaron, en primer lugar, los holandeses. En efecto, la guerra de la independencia de las Provincias Unidas de los Países Bajos llevó a la promulgación de una serie de ordenanzas que prohibían su comercio en los puertos de España y Portugal, situación que los obligó a buscar nuevos mercados en Ultramar. En 1602, se fundó la Compañía Holan-

desa de las Indias Occidentales, cuyo propósito fundamental era desplazar a Portugal del comercio de las especias y enfrentarse a las empresas pesqueras inglesas en el Báltico. A la vez, los holandeses, llamados “los mendigos del mar”, incursionaron por las costas de Tierra Firme, en especial en la Península de Araya, cerca de Cumaná, en Venezuela, con el propósito de obtener sal, un producto que le era indispensable para la preservación de su creciente industria del arenque. Araya pronto se convirtió en el centro de un activo contrabando en las Antillas y el resto del Caribe español, en el que además participaban ingleses y alemanes.

Después de una serie de intentos fallidos que datan de finales del siglo XVI, en el primer cuarto de la siguiente centuria, los holandeses se establecieron en Guayana. Así surgieron las colonias de Esequibo, en 1616, y Berbice, en 1624, a las que posteriormente se sumaron Pomerón, Demerara y Surinam, ésta última cedida después a los ingleses. Es más, al finalizar la tregua de los doce años, en 1621, se fundó la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales con el triple propósito de practicar la colonización, el contrabando y los asaltos piráticos en los dominios españoles y portugueses. Su objetivo inicial fue apoderarse del litoral nordeste del Brasil, para beneficiarse de las ricas plantaciones de azúcar allí existentes, además de las maderas tintóreas. Aunque en 1624 los holandeses capturaron Bahía y después Pernambuco, Paraibo, Sergipe, Maranhao y otros puntos bajo el pabellón portugués, luego de tres décadas, la ocupación no fructificó en una colonización de largo aliento.

Cabe recordar que en 1628, Piet Heyn, capturó, frente a la Bahía de Matanzas, en Cuba, un rico cargamento de metales preciosos que transportaba la flota de la Nueva España. Este botín le produjo a los accionistas de la Compañía holandesa de las Indias Occidentales dividendos del 50%. A la vez, de gran significado económico fue la toma de Curazao por parte de los holandeses, en 1634. Esta isla, pese a la aridez de su suelo y la carencia de agua dulce, pronto pasó a ser un gran almacén de mercancías y el punto neurálgico para la irradiación de la piratería y el comercio ilícito en las Antillas y Tierra Firme, junto

con Aruba, Bonaire, Saba, Tobago, San Martín y San Eustaquio, cuyas posesiones le fueron oficialmente reconocidas por España en 1648, mediante el Tratado de Münster.

Tras el fracaso de Walter Raleigh y de Lord North en Guayana, así como el fallido intento de Charles Leigh de establecer una factoría en el Wiapoco, Thomas Warner convirtió a San Cristóbal (Saint Kitts), en 1623, en la primera colonia permanente de Inglaterra en las Antillas, donde se empezó a cultivar tabaco y cuya ocupación al principio compartió con Francia. Poco después, el capitán John Powell tomó posesión de Barbados en nombre del rey Jacobo I, y en 1625, Santa Cruz en las Islas Vírgenes, fue ocupada conjuntamente por ingleses y holandeses. Lo mismo ocurrió con Nevis, Antigua y Monserrat. Mientras tanto, la compañía francesa de las Islas de América, con el apoyo del Cardenal Richelieu, colonizó Martinica y Guadalupe. No está además indicado que las pugnas internas estuvieron a la orden del día en las colonias inglesas y en no pocas ocasiones Londres tuvo que tomar medidas para evitar la anarquía designando a los gobernadores. Tampoco deben pasarse por alto las acciones de represalia por parte de la Corona española para desalojar a los intrusos, si bien las mismas no fueron acompañadas con una política de colonización de largo alcance, razón por la cual aquellos pronto retornaban.

1.2 La Compañía Providencia.

Mención especial merece la compañía formada, en 1629, por puritanos, comerciantes y terratenientes ingleses con el propósito de colonizar Santa Catalina o Isla Providencia y Henrietta o San Andrés frente al litoral atlántico de Nicaragua, en la denominada Costa Mosquito. Entre sus fundadores estaban Robert Rich, Conde de Warwick, Nataniel Rich, Conde de Holand, Sir Gilbert Gerrard, Robert Greville, segundo Lord Brooke, William Fennes, primer Vizconde de Saye y Sele, Thomas Barren y John Pyn. Algunos eran miembros del Parlamento Largo. Hubo al principio una estrecha relación entre la Compañía Providencia y el proyecto de colonización de Massachusetts, aunque con posterioridad los objetivos de ambas empresas siguieron rumbos diferentes.

Como indica Arthur Percival Newton: “A través de la historia de la Compañía Providencia y de los planes del Conde Warwick en las Indias Occidentales, es posible mostrar el desarrollo de la tradición isabelina de hostilidad hacia España hasta la toma de Jamaica, en 1655, y la fundación, sobre bases firmes, del imperio de las Islas Occidentales, que durante el siglo XVIII fue de una importancia tan grande para Inglaterra”.

Al parecer, el escaso rendimiento del cultivo del tabaco en Bermuda, promovido por la **Somer’s Island Company**, indujo al proyecto de colonización de San Andrés y Providencia, además de “las islas adyacentes situadas en las costas de América”, de acuerdo con la real cédula que establecía la nueva compañía. Ello se hizo tras la recomendación del capitán Sussex Cammock, un oficial al servicio de la **Somer’s Island**, quien recaló en San Andrés y Providencia cerciorándose del valor que las mismas tenían como bases militares y agrícolas.

Cuando, en 1631, se inició formalmente la colonización inglesa en San Andrés y Providencia, éstas estaban habitadas por algunos contrabandistas y piratas holandeses y alemanes. Durante el siguiente lustro la Compañía Providencia también ocupó otras islas del Caribe como Tortuga o Isla de la Asociación, habitual guarida de bucaneros y piratas, situada al norte de la Española y Roatán frente a las costas de Honduras. Según Arthur Percival Newton, el área demarcada para las actividades de la empresa era sumamente amplia y cubría 600 millas geográficas de Norte a Sur, por 100 millas de Oeste a Este. La longitud iba desde Cabo Ferro (Canarias) pasando el meridiano 290 a través del Cabo Catoche y la cabecera del Golfo de Honduras, mientras que el meridiano 310 pasaba por el estrecho de la Mona, entre Puerto Rico y la Española. En tanto que “el paralelo 10° Latitud Norte pasa al Norte del Istmo del Darién y el límite norte incluía justamente la playa de la Española”. Es más, para que Tortuga estuviese comprendida, esta concesión fue ampliada por otra real cédula, expedida en 1631, cubriendo el paralelo 24° Norte, esto es pasando por el Canal de la Florida y las Bahamas, y los 6° Norte llegando hasta el sur del Istmo de

Panamá y toda la zona de las Antillas “se proclamó como campo de colonización inglesa de acuerdo con el sistema despreocupado de la época”, al decir de Newton.

Acorde con el modelo de la administración de Virginia, la colonia en San Andrés y Providencia se rigió por un gobernador y un consejo de seis miembros nombrados por la Compañía. Tres tipos de emigrantes llegaron, a saber: los trabajadores o plantadores que debían cultivar la tierra y compartir las ganancias de su labor con la empresa; los artesanos bajo condiciones parecidas, concentrados en las obras de defensa y los aprendices o siervos que trabajaban mediante contratos. Igualmente, se utilizaron los esclavos negros. Los colonos, en su mayoría, procedían de Bermuda, Barbados, Saint Kitts y Tortuga. Pronto San Andrés fue descartada como punto de colonización y el principal producto de exportación fue el tabaco, aunque también se cultivaron el algodón, maíz, batatas y frijoles. La ganadería no prosperó, quizás por la abundancia de pescado y la carne de tortuga.

Aunque no resultó tarea fácil combinar el ideal religioso con el deseo lucrativo de los puritanos de la Compañía Providencia, lo cual dio lugar a pugnas constantes entre los distintos grupos de colonos, lo cierto es que hacia 1633, tras el fracaso de colonizar la Isla Fonseca, que nunca fue localizada, la empresa acogió dos proyectos presentados por el Capitán Hilton para la expansión mercantil en las Indias Occidentales. Mediante el primero se proponía apoderarse de las Islas del Canal de la Florida, de los Cayos o de las Bahamas, mientras que el segundo consistía en establecer relaciones comerciales con los indios cunas del Darién. Las matanzas de españoles y franceses en la Florida hizo desistir a la Compañía Providencia del primer plan, pero el último se intentó llevar a efecto.

Richard Lane, protegido de Robert Greville, segundo Lord Brooke, fue quien comandó la expedición al Darién, en abril de 1633. Se trataba de aprovechar la amistad entre los indígenas de la región con los ingleses y su hostilidad hacia los españoles. Lane recibió instrucciones de actuar furtivamente, es decir, que estos últimos no se enteraran de sus movimientos. De lo contrario, tenía que refugiarse en la Isla de

Pinos. Debía incluso ocultarles a los indios el objeto de su visita respetando sus mujeres y expresarles el deseo de mantener la amistad con ellos por ser “favorecedores de la nación inglesa y especialmente de Francis Drake, cuyo nombre parecen honrar”. Procuraría obtener oro y otras cosas que podía adquirir de ellos mediante el trato amistoso. No obstante, el comercio de los ingleses en el Darién no fructificó. Cuando **El Elizabeth**, el barco bajo las órdenes de Lane, arribó al lugar encontró que tres naves holandesas ya habían iniciado el trato con los aborígenes que culminó en un violento enfrentamiento. Al principio, los cunas le prometieron a los neerlandeses gran cantidad de oro, lo cual despertó la codicia de éstos que desembarcaron fuertemente armados y decidieron arrebatarse los collares y pendientes del dorado metal a las mujeres y robarle cualquier cosa de valor. En el choque que sobrevino murió el vicealmirante holandés y varios de los hombres a su cargo, aunque el resto logró retornar a los botes y refugiarse en los barcos. En estas circunstancias, era imposible para los ingleses establecer cualquier tipo de relación comercial con los enfurecidos cunas, razón por la cual **El Elizabeth** regresó a Providencia.

A raíz del fracaso de la Compañía Providencia en el Golfo del Darién, se resolvió emprender un plan similar con los indios mosquitos en el Cabo de Gracias a Dios, en Honduras, y posteriormente la idea se plasmó en un vasto proyecto para establecer una gran colonia inglesa en América Central. Se encargó de la dirección de esta expedición al Capitán Sussex Cammock y de esta forma se dio inicio a una estrecha relación de los ingleses con los indios mosquitos que habitaban el litoral atlántico desde Honduras hasta Nicaragua. Sus efectos, como veremos, fueron de largo alcance y el vínculo se mantuvo hasta finales del siglo XIX.

Si bien desde el punto de vista financiero la colonización de Providencia resultó un fracaso, la Compañía decidió abiertamente patrocinar las actividades piráticas en las posesiones hispanas del Caribe. En las mismas participaban los propios ingleses y los holandeses cuyas goletas recalaban con frecuencia en Providencia y en Tortuga. En ambas islas la Compañía erigió fortificaciones, pero ello no impidió que en

1634, las fuerzas españolas, bajo el mando de Luis Fernández de Fueamayor, desalojaron a los intrusos de Tortuga, aunque al año siguiente una expedición hispana fue derrotada tras un fiero combate en Providencia. A partir de entonces, la empresa se reorganizó y recibió instrucciones de la Corona inglesa para tomar represalias contra los españoles. Con este objetivo, se equiparon tres barcos: el **Blossing**, el **Expectation** y el **Hopewell**, cuya base de operaciones era Providencia. Estas incursiones piráticas no excluían el comercio y los capitanes de las naves debían procurar obtener zarzaparilla, cochinilla, jengibre, arroz, índigo y otros productos. William Rous, que comandaba el *Expectation*, atacó Santa Marta donde fue derrotado y hecho prisionero.

Una vez más, a finales de mayo de 1640, las fuerzas españolas encabezadas por Antonio Maldonado siguiendo las órdenes del Gobernador de Cartagena de Indias, Melchor de Aguilar, atacaron Santa Catalina, pero fueron rechazadas y pocos de los expedicionarios escaparon con vida. Ante esta nueva derrota, el gobierno hispano planeó mejor otro asalto para el cual se encomendó al Almirante Francisco Díaz Pimienta, quien al mando de 2000 hombres, en mayo del año siguiente, después de un encarnizado combate, se apoderó de Providencia, arrasó todas sus fortalezas e hizo numerosos prisioneros ingleses que fueron llevados a Cádiz. De esta manera, culminaron las actividades de colonización de la Compañía Providencia, no así sus correrías piráticas, apoyadas por el Conde de Warwick. En este sentido, se recuerdan los ataques del Capitán William Jackson a las pesquerías de perlas en la isla Margarita, Maracaibo y otros puntos de la Nueva Granada, incluso Jamaica, cuya capital Santiago de la Vega fue capturada por los ingleses en marzo de 1643 y devuelta al gobierno español, merced al pago de un cuantioso rescate en dinero y provisiones. Asimismo, hubo expediciones de saqueo contra Trujillo en Honduras y otros sitios en Centroamérica y el Golfo de México. Cabe señalar que el estado de guerra civil existente en Inglaterra complicó las relaciones de la Metrópoli con sus colonias en Ultramar y la piratería se hizo libremente en América. En 1649, al

culminar la contienda civil y la ejecución del rey, permitió la reorganización del gobierno en Londres y restablecer sus vínculos con las colonias ultramarinas.

C. Jamaica como centro de piraterías y comercio ilícito.

Cuando a mediados de 1653 se promulgó en Inglaterra un nuevo cuerpo legal y Oliverio Cromwell se convirtió en Lord Protector, no sólo se dio inicio a un nuevo sistema de gobierno, sino que comenzó a diseñarse otra política exterior para hacer sentir la presencia inglesa en el equilibrio de poder en Europa, a la vez que consolidaba su expansión colonial. Cromwell se propuso, además, convertir en realidad el objetivo largamente acariciado por los puritanos de enriquecer a Inglaterra a costa de los dominios españoles en las Indias Occidentales, al tiempo que el protestantismo se extendía contra el reino del mal encarnado en el catolicismo.

Así las cosas, el denominado “Plan o Designio Occidental” de Cromwell, no se apartó de la tradición isabelina que, como vimos, había intentado ejecutar Francis Drake y la Compañía Providencia con la que el Protector estuvo de alguna manera vinculado. Al parecer, Cromwell también fue influido en su proyecto por el dominico renegado Thomas Gage, quien poseía valiosas informaciones después de su largo periplo por las posesiones hispanas en el Nuevo Mundo. En esencia, el propósito fundamental del “Plan Occidental” consistía en apoderarse, mediante un golpe audaz, de un punto estratégico del imperio español en Ultramar, como eran el Istmo de Panamá o Nicaragua y establecer allí una gran empresa comercial que controlaría los dos océanos. Se comenzaría con la captura de Santo Domingo para así obstruir las comunicaciones marítimas entre España y las Indias Occidentales y establecer una plaza fuerte en el Caribe.

Resultó un total descalabro la expedición contra Santo Domingo, en abril de 1655, comandada por el Almirante William Penn y el General Robert Venables. Se enrolaron apresuradamente alrededor de 2,500 hombres en Portsmouth y con la misma rapidez de reclutaron los restantes miembros en Barbados. Al decir de Parry y Sherlock, se trataba

de “una muchedumbre amotinada y sin preparación para la guerra” que desembarcó en la Española para atacar por tierra Santo Domingo y fue derrotada por una fuerza de caballería española, muy inferior en número, que recibió el apoyo de los cazadores de ganado.

Ante esta aplastante derrota fue que Penn y Venables decidieron apoderarse de Jamaica, entonces habitada por unos 1,500 españoles dedicados a la ganadería. Por ende, los ingleses no encontraron resistencia, si bien el gobernador Cristóbal Isasi se refugió en las sierras del norte con algunos soldados y esclavos leales. Desde allí realizó frecuentes ataques a los invasores, aunque finalmente se retiró de la isla en 1660. Diez años después, mediante el tratado de América, la Corona española desistió de recuperar esta estratégica posesión en el Caribe.

Pese a que Jamaica no prosperó al principio como una colonia de poblamiento a la manera de Barbados, sus fértiles tierras permitieron el cultivo de la caña de azúcar y, en menor escala, de tabaco, añil y tubérculos utilizando mano de obra esclava. Mas su principal función fue la de servir de base para las expediciones piráticas en las colonias españolas en una extensa zona que iba desde el Golfo de México hasta Venezuela, incluyendo las grandes Antillas y el Pacífico centro y sudamericano. Posteriormente, pasó a ser el centro de un intenso contrabando en el Caribe, cuya magnitud sólo es comparable con el de Curazao, Saint Domingue (Haití) y la Colonia del Sacramento en la ribera oriental del río de la Plata.

Si bien los bucaneros, piratas y filibusteros eran aliados poco fiables, los gobiernos de Inglaterra, Francia y Holanda decidieron emplearlos como tropas de choque en su enfrentamiento con el imperio español, aunque en no pocas ocasiones aquellos actuaron por su sola iniciativa. En consecuencia, no resulta extraño que el Gobernador de Jamaica Thomas Modifond apoyara abiertamente las incursiones de Edward Mansfield, Henry Morgan y otros piratas y que lo mismo hiciera a finales del siglo XVII su homólogo de Saint Domingue, Jean B. Ducasse. A Morgan se le recuerda por sus ataques y toma de Portobelo en julio de 1668, así como también por asolar Puerto Príncipe, Santa

Marta, Río Hacha, Maracaibo y Gibraltar. Es más, a finales de 1670, al frente de una expedición de 2,000 hombres, zarpó de Jamaica y en acción combinada mientras él se apoderaba de Santa Catalina, su lugarteniente Joseph Bradley, tras un cruento combate, logró rendir el Castillo de San Lorenzo del Chagres. Acto seguido, Morgan navegó por este río aguas arriba y luego de atravesar selvas y pantanos, el 28 de enero de 1671, atacó y capturó la ciudad de Panamá que fue consumida en su mayor parte por las llamas. Con todo, Morgan se hizo de un cuantioso botín de oro, plata, piedras preciosas y diversas mercaderías. De esta forma, se realizó uno de los objetivos largamente acariciados por los ingleses, pero la ocupación de la ciudad de Panamá fue temporal y no se cumplió con el plan isabelino de desmembrar el imperio español y establecer en el Istmo una factoría que dominara el comercio entre el Pacífico y el Atlántico.

Hasta finales del siglo XVII, continuaron las correrías piráticas, tanto en el Istmo de Panamá como en Nicaragua y otros puntos de los dominios hispanos en el Nuevo Mundo. Los sucesivos tratados de paz, celebrados entre el decadente imperio español y sus rivales, en particular Holanda, Francia y la pujante Inglaterra, desde los años setenta y en los que obtuvieron significativas concesiones, paulatinamente indujeron a estas naciones a retirarle su apoyo a los merodeadores del mar. Ello implicaba cambiar los métodos violentos por el comercio pacífico a través del contrabando de negros y mercaderías. Este sería el principal papel desempeñado por Jamaica hasta muy avanzado el siglo XIX. De este modo, el tratado de Ryswick, de septiembre de 1697, virtualmente colocó a los piratas al margen de la ley de todas las potencias europeas que le cerraron sus puertos coloniales y, por ende, no pudieron contar con refugios terrestres.

2. El expansionismo inglés por las costas de Centroamérica y Panamá.

Es evidente que el propósito fundamental de la presencia inglesa en el Caribe y las costas centroamericanas era de carácter económico, en esencia para realizar el comercio furtivo

con los indígenas y otros habitantes de la región. Esto guardaba estrecha relación con la adquisición de los productos del área y contemplaba, de ser factible, apoderarse de territorios españoles. Así surgieron, desde la tercera década del siglo XVII, una serie de establecimientos: los **Settlements** ingleses, entre Honduras y Nicaragua. En esta expansión, Inglaterra contó con el apoyo de los indios mosquitos y luego de los zambos. Es más, en los años ochenta de esa centuria, se creó el reino de los Mosquitos como subterfugio para los propósitos hegemónicos comerciales de Londres en Centroamérica que se extendieron al norte hasta el litoral mexicano y al sur hasta el Istmo de Panamá y la Nueva Granada.

Durante la segunda mitad del siglo XVII y todo el XVIII, el Caribe se convirtió en un mar de relaciones del comercio ilícito de los extranjeros encabezados por los holandeses, franceses, ingleses y judíos, principalmente. Este estado de cosas comprendía, asimismo, a México, Centroamérica, el Istmo de Panamá, la Nueva Granada, Venezuela y otros puntos de Sudamérica. A la vez, se llevaron a cabo, a veces en conexión con las actividades del trato clandestino, los ataques de los zambos, mosquitos, cunas y guajiros, en las posesiones hispanas en Centroamérica, el Istmo de Panamá y la Nueva Granada. Durante las guerras que enfrentaron en Europa a Inglaterra y sus aliados con España y Francia, desde inicios del siglo XVIII, también estuvieron en juego los intereses por el dominio de los mercados en Hispanoamérica. De allí las acciones de represalia emprendidas por las potencias en pugna en las Indias Occidentales.

A. Las vinculaciones con los indios mosquitos y zambos.

Es indudable que la toma de Jamaica en 1655 coadyuvó a consolidar la penetración inglesa en el Caribe y específicamente en el litoral atlántico centroamericano, bajo jurisdicción española, aunque vacío de población. Si bien el objetivo básico de esta expansión era de ca-

rácter económico, o sea, establecer relaciones comerciales con los aborígenes y otros habitantes del área mediante el trato furtivo, ello estaba estrechamente ligado con la obtención de los productos de la región, y de ser posible, implicaba la posesión y el cultivo de la tierra. Esta política cobró auge a finales del siglo XVII y durante la siguiente centuria, cuando el inicio de la Revolución Industrial en Inglaterra llevó a una creciente demanda de materias primas y a la oferta de productos manufacturados en los mercados de Ultramar.

Precisa recordar que en 1633, el capital Sussex Cammock inició las relaciones mercantiles con los indios sumu o mosquitos en el Cabo de Gracias a Dios que pronto se ampliaron a los cayos Mosquito y cubrieron la pantanosa costa entre la Bahía de Trujillo (Honduras) y Bluefields (Nicaragua). Al principio, los ingleses trataron de sacar provecho de las extensas plantaciones de la Bromelia de larga hoja (pita floja) conocida también como “**silk grass**” o “**cammock flax**”. No obstante, las dificultades técnicas en la separación de la fibra textil pronto hizo decaer el interés por esta planta. La atención se centró entonces en la caña de azúcar, el añil y en el corte de la caoba y el palo campeche. En menor escala se procuró adquirir jengibre, zarzaparilla, vainilla, índigo, cassia fistula, los cueros de animales y aves, aunque también era muy apreciada la concha de carey. Más tarde, el cacao sería otro de los productos más requeridos por los ingleses.

Hacia 1638, según datos de James J. Parsons, habitaban las costas atlánticas de Centroamérica unos 600 colonos puritanos y gente de mar, quienes convivían con dos centenares de indios mosquitos y cien esclavos negros. Esta presencia se mantuvo, con algunas variantes, hasta finales del siglo XVIII, cuando, como veremos, a raíz del tratado con España en 1786, los colonos ingleses fueron evacuados de la costa de Mosquitos y reubicados en Belice y otros puntos del Caribe. En opinión del historiador nicaragüense Germán Romero Vargas, en el caso de la dispersión europea por el litoral atlántico de Nicaragua, durante el siglo XVII, no puede afirmarse que se trataba propiamente de colonias, “sino de gente sin ley, desertores de corsarios, corsarios ellos mismos sí podían hacerlo, viviendo con las poblaciones autóctonas sin

ninguna forma de gobierno, sin reconocer ningún dominio político europeo”.

Con todo, cabe recordar que en 1646, tomando como base de desplazamiento a Providencia, los ingleses se establecieron en Belice, cuyo dominio consolidaron en 1662, para la explotación de las maderas tintóreas utilizando abundante mano de obra esclava africana. Ocuparon, asimismo, de 1638 a 1642, la Isla Roatán y fundaron puestos para comerciar a lo largo de la costa de **Coxcomb** (Belice) en **Stann Creck**, **Point Placentia** y otros sitios aledaños. Para el siglo XVIII, los británicos se posesionaron de **Black River** (Río Tinto), además del Cabo de Gracias a Dios, **Bragman's Bluff** (Puerto Cabezas), **Bluefields**, el río **Wanks**, Bonacca y las islas Corn. En algunos de estos establecimientos o **settlements** cultivaban caña de azúcar, añil, tabaco y otros productos.

Ya indicamos que la relación entre los ingleses con los indios sumo o mosquitos fue de larga data. Desde un comienzo, estos últimos que eran hábiles navegantes en piraguas y cayucos, así como pescadores sumamente diestros en el manejo del arpón, se convirtieron en los proveedores de la carne de la tortuga verde y del manatí, indispensables en la dieta de los primeros. A cambio, los indígenas recibían prendas de vestir, abalorios, ganados, cerdos, armas de fuego, municiones, pólvora y otras mercaderías, sobre todo, ron. Fue así como se generó la extrema dependencia de los mosquitos hacia los productos europeos y los ingleses supieron sacarle partido a esta situación haciéndolos sus aliados en las incursiones piráticas, de contrabando o con el propósito de capturar otros indios para esclavizarlos en las plantaciones de Jamaica. Estas correrías las realizaron en las posesiones españolas comprendidas entre Yucatán y el Darién, incluyendo los establecimientos hispanos tierra adentro.

Importa aclarar que, en un principio, el término mosquito sirvió para designar a los indígenas propiamente tales. Pero desde finales del siglo XVII se comenzó a mencionar a los zambos, es decir, a la mezcla resultante de los negros con los aborígenes sumos, que se suscitó tras el naufragio de un barco cargado de africanos cerca del Cabo de Gra-

cias a Dios, suceso cuya fecha imprecisa se ubica entre 1644 a 1652. Esta distinción es importante, porque a partir de los años ochenta de esa centuria, Londres buscó fortalecer sus relaciones con los zambos-mosquitos y creó el denominado reino de los Mosquitos para consolidar su expansión en Centroamérica con el aval del supuesto monarca zambo pomposamente coronado en **Spanish Town**, Jamaica.

Por lo regular, el rey zambo residía en **Sandy Bay**, al sur del Cabo de Gracias a Dios o en la desembocadura del río **Wanks** durante la temporada de la pesca de tortuga. Había, además, un gobernador mosquito que vivía en la Laguna Tuapí. Paulatinamente, los gobernadores de Jamaica decidieron ampliar su base de influencia entre los aborígenes y crearon los rimbombantes títulos de General en **Black River** y de Almirante en **Pearl Lagoon** (Laguna de Perlas). Asimismo, para atraer a los indios y zambos, los ingleses le confirieron otros nombramientos como los de capitanes, tenientes, contramaestres, sargento, cabo y cualquier otro. Además, le daban patentes y medallas de oro y plata, vestidos militares y bastones de mando, sin olvidarse de otros regalos.

Es indudable que el rey zambo era la máxima autoridad que controlaba todo el litoral hondureño, mientras que el gobernador de la Laguna Tuapi ejercía en nombre de aquél en la costa mosquitia hasta el Istmo de Panamá. En raras ocasiones el gobernador mosquito se sublevó contra el rey zambo y cuando lo hizo, fue casi siempre por instigación de los españoles, quienes trataron de fomentar la división con los mismos procedimientos empleados por los ingleses, aunque sin efectos duraderos.

Expresa Romero Vargas que durante los siglos XVII y XVIII, Inglaterra no hizo ningún reclamo de soberanía sobre la costa de Mosquitos. Por ende, la Corona inglesa no podía conceder legalmente tierras a los colonos establecidos en ese litoral centroamericano. Pero con el reconocimiento del rey zambo y el gobernador mosquito, los británicos encontraron un subterfugio para obtener amplias extensiones territoriales desde **Black River** hasta Bocas del Toro en el Istmo de Panamá, particularmente entre la década de los años cuarenta y los setenta del siglo XVIII. En reciprocidad, los jefes mosquitos recibían

pagos simbólicos y hasta risibles, por ejemplo, una pieza de moneda, una cabeza de guineo, mercaderías varias, e incluso barricas de ron. Estas extensas tierras se otorgaban para diversas actividades y comprendían el control de las vías fluviales, el subsuelo y hasta el monopolio del comercio.

Durante la guerra de la “Oreja de Jenkins”, es decir, en la década de los años cuarenta del siglo XVIII, el gobernador de Jamaica Edward Trelawney designó al capitán Robert Hodgson como Primer Superintendente de la Costa, con residencia en **Black River** y la expresa instrucción de convertir la colonia en un protectorado inglés. Este sistema perduró hasta finales de la mencionada centuria. Al mismo tiempo, Roatan pasó a ser una base militar, en tanto que William Pitt fue nombrado Superintendente de las Islas de la Bahía con autorización para donar tierras libres por veinte años. Además, los británicos erigieron fortalezas en **Black River**, **Belice** y **Bluefields**, al igual que empalizadas en Cannon Island dentro de la Laguna Brewers. Como veremos, solo entonces fue que el gobierno español reaccionó con medidas militares y trató de expulsar a los intrusos, a la vez que buscó ganarse la amistad de los zambos y mosquitos.

B. Ámbitos del contrabando inglés en el Caribe y Tierra Firme.

Desde el primer tercio del siglo XVII, una vasta y tupida red de rutas comerciales de contrabando de negros y mercaderías, a cuya cabeza estaban los holandeses, ingleses, franceses, judíos y otros extranjeros cubrió virtualmente todo el Caribe, tanto en las Antillas como en la Tierra Firme. Dijimos que sus bases principales eran Curazao y Jamaica, a las que debemos añadir los asentamientos ingleses en el litoral centroamericano. En este trato, dada la casi permanente escasez de artículos europeos en las posesiones hispanas, intervenían no sólo los colonos españoles y criollos de todos los estamentos sociales, sino incluso las propias autoridades hispanas civiles, militares y eclesiásticas.

Por su proximidad a Jamaica, Cuba era una zona de influencia del contrabando inglés, aunque la isla también era frecuentada por los holandeses. Allí, en el siglo XVIII, obtenían grandes cantidades de taba-

co, azúcar, cueros y palo guayacán. Lo mismo podemos decir de Santo Domingo y Puerto Rico. En el virreinato de la Nueva España, uno de los principales parajes del tráfico clandestino era la laguna de Términos, entre las provincias de Tabasco y Yucatán. Desde inicios del siglo XVII, los ingleses combinaron las actividades piráticas con el corte de palo de tinte y en el tercer cuarto de esa centuria, este tráfico furtivo era tan considerable que, según testimonios de la época, había allí permanentemente cuarenta embarcaciones dedicadas a dicho trato en el que se destacaban las balandras de Jamaica. Se extraían, además, tabaco y cacao, a cambio de los géneros europeos. En la Península de Yucatán, los ingleses hacían sentir su presencia en el lago Bacalar y en todo el litoral hasta el Cabo Catoche y Cozumel.

Punto central del trato clandestino en Belice era el río Valis, en tanto que otros sitios visitados por los contrabandistas extranjeros en la costa norte de Honduras era el Cabo de las Tres Puntas y los puertos de Omoa, Caballos, Trujillo y Sal, bañados por caudalosos ríos que facilitaban el comercio ilegal. A más de añil, zarzaparrilla, tabaco y cacao, desde principios del siglo XVIII, los ingleses obtuvieron oro y plata procedentes de las ricas minas de Opoteca. Según Troy S. Floyd, por estas fechas: “los mulatos de los pueblos fronterizos de Yoro, Sonaguera y Juticalpa, entre otros, se transportaban en piraguas por los ríos hasta **Black River** o conducían ganado a través de los valles para ser entregado a los contrabandistas, según lo acordado de antemano en lugares como **Nasty Creek** o Trujillo”. Más aún, este trasiego ilícito no sólo llevó a los españoles al litoral sino que, al decir de Floyd, “hizo que las dos culturas coincidieran parcialmente anglicanizando la frontera española e hispanizando los asentamientos costeros. Los ingleses se tornaron lo significativamente audaces como para residir, quizás temporalmente, en pueblos fronterizos como Yoro, y los hondureños comenzaron a transportar sus mercaderías a las islas de la Bahía e incluso Jamaica”.

Aunque al principio, en Nicaragua el contrabando de los ingleses no tuvo las dimensiones que el practicado en Honduras, cobró auge cuando éstos se establecieron en **Bluefields** y otros puntos de la costa

atlántica. Una de las principales rutas para el comercio ilícito era el río **Wanks**, donde los británicos y otros traficantes extranjeros trocaban sus géneros por oro y tabaco con los vecinos de Jalapa y Jícaro. Asimismo, utilizaban el sistema fluvial de **Bluefields**, particularmente para obtener ganado, en tanto que los islotes en la desembocadura del río San Juan del Norte, eran sitios de concentración de los contrabandistas, cuyas mercaderías remontaban hasta Granada y León, e incluso pasaban al Pacífico.

En definitiva, el litoral comprendido entre el Cabo Camarón en Honduras hasta el Darién, en el Istmo de Panamá, era un área de preponderancia mercantil inglesa. Uno de los lugares de activo comercio clandestino, desde 1687, era Matina en Costa Rica. Allí los ingleses, holandeses y los mercaderes judíos de Jamaica y Curazao, obtenían cacao de las plantaciones pertenecientes a los vecinos de Cartago. Los puertos principales para el trasiego era el Portete en Punta Blanca y Matina. Los cayucos manejados por los indios mosquitos eran indispensables para sortear las dificultades en la navegación en la peligrosa desembocadura del río Matina y el contiguo río Reventazón. La producción cacaotera en Matina aumentó considerablemente desde finales del siglo XVII a la tercera década de la centuria siguiente, al punto que en 1733, alcanzaba las 40,000 libras al año. Hacia 1774, esta producción anual se había duplicado. Como era costumbre, en el comercio ilícito en Matina participaban hasta los gobernadores de Costa Rica y los militares y eclesiásticos. Matina, como veremos, fue objeto de las frecuentes incursiones de los indios mosquitos.

Desde la tercera década del siglo XVIII, las costas de Bocas del Toro y otros puntos en el Istmo de Panamá eran frecuentados por los indios mosquitos para proveerse de carne de tortuga, desde marzo a octubre, cuando los quelonios subían a las playas a desovar. También recogían grandes cantidades de concha de carey. Como era habitual en la época y sobre todo a partir del siglo XVIII, estas incursiones de los mosquitos, acompañados por balandras inglesas, alternaban el comercio pacífico con el contrabando forzado y los asaltos a mano armada.

Cabe señalar que, a principios del siglo XVIII, estaban establecidos en Bocas del Toro y la costa de Veraguas algunos franceses o “levantados” que se dedicaban a las actividades piráticas, conviviendo y comerciando con los guaymés e incluso se radicaron en las montañas de Chiriquí. No fue hasta mediados de la segunda década de esa centuria cuando, tras algunas acciones punitivas efectuadas desde Alanje, se logró desalojar a los intrusos de las tierras altas chiricanas, según nos informa Castillero Calvo.

Para ese tiempo, otro foco del contrabando de los ingleses y holandeses en el Istmo de Panamá era el río Coclé del Norte. Esta ruta la comenzó a utilizar, en 1716, Gregorio Crespo, un rico mercader de la ciudad de Panamá, a fin de burlar la vigilancia en las aduanas de Portobelo y Cruces. En esa ocasión, desembarcó los géneros extranjeros de una balandra holandesa y los internó hacia el sur, siguiendo el curso de esa vía fluvial, rumbo al Perú. Con posterioridad, el trato ilícito se incrementó a través de la ruta mencionada, al extremo que el testigo de la época, Dionisio de Alsedo y Herrera indicó: “Tanto era así que una flota de Jamaica entraba todos los años por el río Coclé y lugares de la jurisdicción de Natá para salir a la mar del Sur e internar las introducciones al Perú y a la Nueva España por los puertos de la otra costa”. Es más, bajo el amparo de ingleses y holandeses, los vecinos de Natá y áreas circunvecinas establecieron una amplia y bien organizada red de contrabando, la cual bajo los nombres de “Sacra Familia”, “Apostolado de Penonomé” y “Real Jurisdicción”, al decir de Alsedo y Herrera: “Operaba un número de 234 principales que con el agregado de los voluntarios, sirvientes y esclavos componían más de 500; con una casa fuerte en la ciudad capital, que era un cuartel general con el orden y distribución de guardias, rondas y centinelas en riguroso servicio de guarnición como en plaza de armas; guarnecida de artillería y proveída de copiosas provisiones de armas, municiones y pertrechos de guerra, que les habían introducido los ingleses; almacenes para los depósitos de caudales y efectos de sus flotas y embarcaciones sueltas del mismo trato; y una fragata pequeña llamada la ‘Yegua del Mar del Sur’, que les servía

(para) transportar las introducciones a Guayaquil, a los puertos de los valles y a los de la otra costa”.

A finales de la cuarta década del dieciocho, el propio Alsedo y Herrera, en su condición de gobernador de Tierra firme, se propuso exterminar el contrabando en el río Coclé del Norte, Natá y zonas aledañas. Con este objetivo, envió expediciones punitivas y a pesar de que los traficantes locales y extranjeros presentaron fuerte resistencia armada logrando darle muerte a algunos oficiales y soldados españoles y contaron con el apoyo de las autoridades del lugar e incluso de algunos miembros de la Real Audiencia de Panamá, se logró dismantelar totalmente la organización y apresar a los principales cabecillas, en 1747, aunque algunos escaparon a Jamaica abordo de una balandra holandesa.

Otros sitios que constituían permanentes nidos de tratantes foráneos en el Istmo de Panamá, si bien no con la intensidad del tráfico realizado en Coclé del Norte y Portobelo, del que nos ocuparemos más adelante al referirnos a la Compañía del Mar del Sur, eran Puerto Leones, Manzanillo, Garrote, Nuevo y Viejo Bastimentos, al igual que el río Chagres. En estos lugares, virtualmente se hacía una feria paralela al mismo tiempo que se llevaba a cabo la de Portobelo.

Conforme a una práctica común en la época, en las costas de San Blas y Darién, los franceses, ingleses y holandeses suministraban a los belicosos indios cunas, enemigos acérrimos de los españoles, lienzos, anzuelos, espejos, hachas, alfanjes, herramientas, pólvora, armas de fuego, municiones y aguardiente, entre otros artículos, a cambio de tortugas, conchas de carey y algodón. Las estrechas relaciones mercantiles de los cunas con los holandeses fueron denunciadas a la Corona española en 1738 por el comandante de los Galeones, Blas de Lezo, cuando los aborígenes atacaron a dos balandras corsarias con bandera hispana que capturaron a un navío holandés surto en la bahía de Calidonia. Algunos jefes cunas fueron hechos prisioneros y el Gobernador de Panamá Dionisio Martínez de la Vega, aprovechó la oportunidad para intentar la pacificación de los belicosos naturales, sin resultados positivos.

Al parecer, desde inicios del siglo XVIII, algunos franceses estaban radicados en las costas de San Blas. Convivían con los cunas y se dedi-

caron al cultivo de cacao y la pesca de la tortuga carey que vendían a los tratantes ingleses y holandeses, e inclusive a los propios mercaderes españoles. Hacia 1756, los galos sobrepasaban los dos centenares y, como indica Castellero Calvo, citando un informe del Gobernador del Darién Miguel Remón, “estaban amancebados con indias”, poseían esclavos negros y proyectaban sembrar añil y algodón. Estos franceses habían prometido ser leales a la corona española y al respecto se iniciaron negociaciones con el Virrey de Santa Fe, José Solís Folch. No obstante, al año siguiente, los cunas, al decir del citado autor, “probablemente alertados o incitados por los ingleses en vista de esta ‘traición’, masacraron a todos los franceses sin dejar uno solo vivo”.

Diversos testimonios de la época evidencian el activo comercio y las relaciones casi siempre amistosas de los ingleses con los cunas, particularmente durante el siglo XVIII. Apunta el historiador puertorriqueño Héctor Feliciano Ramos que, en 1761, Antonio de Arévalo, en su recorrido por las costas del Golfo del Darién, estableció contacto con un indio de Calidonia llamado Nicolás, quien le indicó que parte del cacao de aquella región se vendía en Portobelo “y el demás lo venden a los ingleses que vienen a comprárselo trayéndoles las escopetas, pólvora, municiones, herramientas, ropas, que ellos necesitan, lo cual los españoles no les traen pues jamás vienen aquí embarcación alguna nuestra...”. Cita también Feliciano Ramos al Conde de Floridablanca, quien en 1779, señalaba que “en la costa de San Blas, entre Cartagena y Portobelo en la Provincia del Darién, se halla un indio llamado Bernardo con patente de Capitán General dada, firmada y sellada por el Gobernador de Jamaica, dándole facultad para gobernar los indios en su nombre”. Para tal efecto, le habían entregado un bastón de mando como símbolo de autoridad. Es decir, los ingleses empleaban con los cunas, el mismo patrón que acostumbraban con los zambos y mosquitos. Lo mismo harían junto con los holandeses, en otras zonas fronterizas con los indios guajiros en Río Hacha y Santa Marta, y con los Caribes en las costas de Venezuela y específicamente en el bajo y medio Orinoco, área de intenso contrabando de estos intrusos foráneos.

Así las cosas, no resulta extraño que, al igual que los zambos y mosquitos, los cunas se convirtieran en puntas de lanza de los ingleses y otros extranjeros para atacar las posesiones hispanas, lo cual, como veremos, llevó al gobierno español a tomar medidas de carácter militar para enfrentar la amenaza del expansionismo británico, tanto en Centroamérica como en el Istmo de Panamá.

C. Depredaciones de los indios mosquitos y cunas.

Pese a que a los colonos ingleses les convenía más practicar el comercio ilícito en los dominios hispanos en la costa centroamericana y el Istmo de Panamá, no dudaron en apoyar las incursiones de los zambos y mosquitos en las aldeas fronterizas, los pueblos de las misiones, las plantaciones de cacao y otros establecimientos españoles, incluso tierra adentro, robando este fruto y otros productos, además de capturar indígenas de otras etnias que luego vendían como esclavos en Jamaica. Durante el siglo XVII, estos pillajes los realizaron los zambos y mosquitos junto con los piratas y contrabandistas ingleses y de otros países. Estos ataques recrudecieron en las primeras décadas de la siguiente centuria, si bien posteriormente se tornaron esporádicos. Troy Floyd señala que los asaltos de los zambos en la frontera española, en el caso específico de Honduras, se hicieron desde dos bases: el Cabo de Gracias a Dios y **Black River**. Se desplazaban por el río **Wanks** e hicieron incursiones nocturnas en los pueblos cercanos a Nueva Segovia. Asolaron, asimismo, “San Pedro Sula, en 1702, haciendo numerosos indios cautivos y entre 1704 y 1707 en Guatemala”. Al decir del autor: “casi arrasaron por completo las reducidas aldeas indígenas localizadas en las inmediaciones del Fuerte San Felipe”.

Por estas fechas, los mosquitos, desde la Laguna Tuapí, la Laguna Perlas y **Bluefields**, emprendieron acciones de saqueo hacia el oeste y el sur, particularmente en el interior del territorio de Nicaragua. Con sus piraguas y cayucos, en compañía de las balandras de los comerciantes ingleses y judíos de Jamaica, atacaron Matina, donde en repetidas ocasiones, entre 1707 y 1711, y en años posteriores (1720, 1724 y 1726) se apoderaron del cacao y algunos indios de las plantaciones y

de los pueblos misioneros para, como dijimos, venderlos como esclavos en aquella isla bajo bandera británica.

Estrecha relación con las depredaciones de los mosquitos en Matina guardan sus acometidas en Bocas del Toro y otros puntos del Istmo de Panamá. Durante las dos primeras décadas del siglo XVIII, millares de indios, sobre todo de la región de Talamanca, fueron hechos prisioneros con el propósito arriba mencionado. Indica Castellero Calvo que estos ataques tuvieron como consecuencia el despoblamiento del litoral de Bocas del Toro y que en 1710, la isla Tójar (isla Colón) fue ocupada por los mosquitos e ingleses, quienes se dedicaron a cultivar cacao y al comercio con otros indios de la región. Sostiene que existían informes sobre la presencia de franceses e irlandeses en el lugar y que en las plantaciones los ingleses tenían esclavos negros e indios mosquitos asalariados. Estos extranjeros tenían primordial interés en las conchas de la tortuga carey, como dijimos, además de la zarzaparilla y las pieles de manatí.

Hacia la tercera década del siglo XVIII, los ataques de los indios mosquitos se hicieron sentir en el interior del Istmo de Panamá. En 1731, asaltaron Alanje y desde las costas de Bocas del Toro y Veraguas se internaron en las montañas amenazando Cricamola y el Valle Miranda. Incluso, por el Calovévora, entraron a Santa Fe y agredieron a los misioneros de San Francisco. Estos asaltos continuaron hasta fechas avanzadas del siglo XIX, en opinión de Castellero Calvo. Más aún, los mosquitos incursionaron por el río Chagres y la Costa de San Blas hasta territorios pertenecientes a la actual Colombia, entrando en contacto con los cunas. Otro punto objeto de sus correrías fue la región de Coclé. En 1776, se supo en Cartagena de Indias que algunos ingleses tenían el propósito, junto con los zambos y mosquitos, de establecerse en el Darién y que para tal propósito buscaban la ayuda de los cunas.

Como vimos, no eran nuevas las alianzas de estos indígenas con los ingleses y otros extranjeros en las agresiones contra los establecimientos españoles en el Darién. A mediados del siglo XVII, los cunas asaltaron el fuerte en el Real de Santa María con el saldo de varios muertos y heridos por parte de los españoles. En septiembre de 1702,

Santa Cruz de Cana fue atacada por numerosos ingleses y cunas. Dos décadas después, en 1724, este asiento minero fue virtualmente destruido por el francés Carlos Tibón. Tres años más tarde, el mestizo Luis García se levantó en armas con dos centenares de indios conmocionando al Darién. Luego de asolar algunas poblaciones como El Real, Yaviza y Chepigana, planeó apoderarse de la ciudad de Panamá, pero fue derrotado en un cruento enfrentamiento con las fuerzas españolas y desterrado al Perú.

A pesar de que en 1741, los cunas firmaron un acuerdo de paz con el Gobernador Dionisio Martínez de la Vega, como vimos, una década después los belicosos indígenas atacaron Terable y, en 1758, incendiaron Yaviza y asolaron Tichichí. A fin de atajar estas invasiones se construyeron cuatro fuertes en la frontera pacífica meridional, el primero de los cuales se erigió en Yaviza, en 1762, al que siguieron Cana, Chepigana y Boca Chica, según informa Allan J. Kuethe. Del mismo modo, se tomaron medidas de protección destacando compañías de milicias pardas en Chepo, Terable y Chimán. Pero no se emprendieron acciones de represalia contra los cunas en sus refugios por lo que las incursiones de estos continuaron, incluso fuera del Darién, en el río Sinú y hasta en la provincia de Cartagena de Indias. Para la década de los ochenta, los asaltos perpetrados por los cunas cobraron proporciones alarmantes, al punto que sitiaron un destacamento militar fortificado en 1782 y masacraron a más de dos compañías del regimiento fijo que naufragaron en el litoral del Darién, cuando se dirigían de La Habana a la Nueva Granada. Al año siguiente, atacaron a San Gerónimo de Buena Vista, al occidente de Cartagena de Indias.

D. Guerras internacionales y represiones de España en Centroamérica y el Istmo de Panamá.

Ante la serie de agresiones realizadas por los zambos y mosquitos, los cunas y los guajiros, aupada por los ingleses y holandeses, en las posesiones hispanas en Centroamérica, el Istmo de Panamá y los territorios de la Nueva Granada, el gobierno español reaccionó lenta y

esporádicamente, en particular durante las tres primeras décadas del siglo XVIII. En efecto, la crisis y la decadencia que venía afrontando el imperio hispánico desde finales de la centuria anterior se agravaron más aún con la Guerra de Sucesión (1701-1713), en la que aquel unido a Francia se enfrentó a la coalición conformada por Inglaterra, Holanda y Portugal, cuya disputa se centró en la herencia del vacante trono español a raíz del fallecimiento de Carlos II “el hechizado”, si bien tuvo grandes repercusiones en América.

Fue durante esta contienda cuando los aliados de la Casa de Borbón, es decir, los franceses y españoles, se entregaron al asalto y saqueo de las Islas Británicas: Bahamas (1703), **Saint Kitts** y **Nevis** (1706), **Montserrat** y las colonias holandesas (1712). A su vez, los ingleses desde Jamaica atacaron a Trinidad en Cuba y ocuparon la parte francesa de **Saint Kitts**. Mientras tanto, los corsarios españoles, cuya base de operaciones estaba en Santiago de Cuba, asaltaron las costas de Carolina y hasta las naves británicas en las proximidades de Boston y Nueva York. Incursionaron, además, por el golfo de México para hostigar a los ingleses dedicados al corte de palo de tinte en Tabasco.

Entre tanto, Francia, en su condición de aliada de España, mediante la Real Compañía de Guinea, en agosto de 1701, obtuvo la concesión del Tratado del Asiento de Negros, gracias al cual se le permitía introducir en las posesiones españolas en América 48,000 “piezas de Indias” en el lapso de diez años. Esto abrió la puerta para un intenso contrabando de negros y mercaderías. Del mismo modo, durante la Guerra de Sucesión, en algunas ocasiones, los barcos franceses artillados convoyaron a las naves mercantes españolas y ejercieron el corso contra los británicos, los holandeses y los franceses.

Al finalizar la Guerra de Sucesión, la Gran Bretaña fue la potencia triunfadora e impuso sus condiciones en Utrecht. Merced a otro Tratado del Asiento, la compañía inglesa del Mar del Sur desplazó a su rival francesa en el abastecimiento de esclavos negros en la América hispana. Se le otorgó el privilegio de vender en diversos puertos hispanoamericanos, entre los que estaban Cartagena de Indias y Portobelo, un total de 144,000 “piezas de Indias”, durante tres décadas. Además de ello,

obtuvo la concesión del “navío de permiso” de 500 toneladas con el que podía participar en las ferias de Portobelo y Veracruz. Estas dos vías de contrabando se convirtieron en fuentes de permanente disputas entre Londres y Madrid. Las cuatro ferias que se celebraron en Tierra Firme en el período que duró el Tratado del Asiento y estuvo presente el “navío de permiso” fueron un rotundo fracaso para el gobierno y los comerciantes españoles. Para enfrentar este estado de cosas, la Corona hispana optó por fortalecer la vigilancia y la represión, a través de los guardacostas y los corsarios. Los constantes enfrentamientos que se dieron en el Caribe entre estos con los contrabandistas y las disputas diplomáticas suscitadas por las actividades ilícitas de la Compañía del Mar del Sur, llevaron a Inglaterra y España a la llamada “Guerra de la Oreja de Jenkins”, a finales de 1739.

Hasta entonces, el gobierno español había seguido una política indecisa respecto a la presencia inglesa en Centroamérica y las depredaciones de los zambos y mosquitos. A mediados de 1717, una expedición bajo el mando de Alonso Felipe de Andrade ocupó la isla de Tris (Términos), expulsó a los británicos e inició la construcción del presidio del Carmen. En Campeche y Nicaragua, en cambio, la situación no fue tan favorable a las armas españolas y los zambos y mosquitos ocasionaron humillantes derrotas a las patrullas y embarcaciones hispanas destinadas a reprimirlos.

Poco después de concluir la Guerra de Sucesión, se comenzó a delinear una política para reconstruir el mermado poderío naval español. El artífice de la misma fue José Patiño, quien en 1717, ocupó el cargo de Intendente General de la Marina y nueve años más tarde era Secretario de Indias y ejercía varias carteras ministeriales a la vez. De esta manera, se reforzaron los escuadrones y se fomentó la fundación de astilleros en España. Al mismo tiempo, Patiño se ocupó de las defensas en América y para ello ordenó el establecimiento de un apostadero naval en La Habana, en tanto que se construyó el fuerte de San Felipe de Bacalar en Yucatán, en 1726, después de un ataque contra Belice desde Campeche. Asimismo, Patiño adoptó medidas para reprimir el contrabando de los ingleses, holandeses y otros extranjeros en Venezuela, con la creación de

la Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1728 y el establecimiento de guardacostas en la Nueva Granada y el Istmo de Panamá.

Con todo, los planes de Patiño, en su mayoría, surtieron efecto a largo plazo y entre estos estaba el desalojo de los ingleses del litoral centroamericano. Para llevar a cabo esta ofensiva se encomendó al Capitán General de Guatemala Pedro Rivera y Villalón, si bien el proyecto avanzó lentamente. Es más, España tuvo que ponerse a la defensiva al estallar la “Guerra de la Oreja de Jenkins” y el Almirante Edward Vernon, desplazándose desde Jamaica, atacó Portobelo en noviembre de 1739 y a San Lorenzo del Chagres en marzo del año siguiente, desmantelando estas defensas, aunque fracasó en su asalto a Cartagena de Indias. Para repeler un posible ataque inglés en Costa Rica, con premura se levantó una empalizada que se denominó San Fernando de Matina, destruida por los británicos y los mosquitos años después.

En plena guerra, la Corona española designó al ingeniero Luis Diez Navarro para que hiciera un reconocimiento en Centroamérica a fin de erigir fortificaciones. Diez Navarro reforzó el fuerte Inmaculada en Nicaragua y recomendó la construcción de una fortaleza en Omoa, Honduras, como medidas indispensables para el retorno de los españoles a la costa y reprimir el tráfico ilícito. Aunque el Ministro de Indias, Zenón de Somovilla, Marqués de la Ensenada, en 1743, era partidario de las medidas de fuerza para expulsar a los británicos del litoral centroamericano y particularmente de Belice, Islas de la Bahía y **Black River**, no se llevó a efecto ninguna acción militar en este sentido, máxime cuando en octubre de 1748 se firmó el Tratado de Aix-La Chapelle que puso fin a la Guerra entre Inglaterra y España a la que se había unido Francia. Este pacto también disponía que la Gran Bretaña desocupara las islas de la Bahía y allanó el camino para la firma de la Convención de 1750 que atendía los reclamos que la Compañía del Mar del Sur le hacía al gobierno español.

Durante el reinado de Fernando VI (1746-1759), prevaleció en Madrid un clima de neutralidad y conciliación con respecto a las guerras europeas. Con el ascenso de Julián de Arriaga al Despacho Universal de Indias se emprendió un buen número de reformas económi-

cas, políticas y militares a fin de fortalecer al asediado imperio hispánico, sobre todo en el Caribe y Centroamérica. En 1756, se reprimió duramente el contrabando de los ingleses y los mosquitos en Matina, lo que trajo como consecuencia sangrientas represalias por parte de éstos que secuestraron y dieron muerte al gobernador de Costa Rica, Francisco Fernández de Pastora, y al teniente Félix José García.

Si bien España se mantuvo neutral al estallido de la Guerra de los Siete Años, en 1756, entre Inglaterra y Francia, Fernando VI, a medida que avanzó la contienda, se acercó más a los británicos. Un giro significativo se suscitó a la muerte de este rey tres años más tarde, lo que llevó al trono hispano al anglófilo Carlos III que, en agosto de 1761, firmó con Francia el Tercer Pacto de Familia y pronto España entró en la lid. Meses antes, el Ministro Arriaga había instruido a los gobernadores de Yucatán y Cuba que lanzaran una ofensiva conjunta contra Belice y **Black River**, pero la misma tardó en realizarse. Mientras tanto, nuevamente Matina fue asaltada en 1762 por los mosquitos quienes además atacaron Chontales en el interior de Nicaragua, al igual que el Fuerte Inmaculada en el río San Juan donde fueron rechazados.

Advierte Troy Floyd que el ataque británico a Nicaragua obedecía al hecho que “alrededor de 1762 los ingleses ya se hallaban proyectando las vías comerciales mundiales que estarían bajo su dominio en el transcurso del siglo siguiente. Una de las rutas que deseaban obtener era el paso río San Juan-Lago de Nicaragua hasta el Pacífico, el que algunos británicos en realidad pensaban que conectaba a ambos océanos por medio de un pequeño río que se encontraba al sur del lago. Otros creían que con sólo un canal Gran Bretaña se hacía de una importantísima base y vía de tránsito que les aseguraría el comercio entre los mares”. De esta manera, con la captura de Nicaragua, se convertiría en realidad el viejo plan isabelino de dominar el comercio en las Indias Occidentales a través de una ruta interoceánica y, a la vez, se hubiese completado un ciclo de conquistas que llevó a los ingleses a tomarse La Habana, en agosto de 1762, y a Manila en octubre de ese mismo año.

Por el Tratado de París (1763), que puso término a la Guerra de los Siete Años, España, como vimos, tuvo que devolverle a la Gran Breta-

ña la Colonia del Sacramento y la Florida a cambio de la restitución de La Habana y Manila. Recibió, además, de Francia, la Louisiana. Inglaterra retuvo Gibraltar que había capturado durante la Guerra de Sucesión española, insistió en las presas marítimas arbitrarias, mantuvo su monopolio de pesca en aguas de Terranova y exigió el libre corte, carga y transporte del palo campeche en Belice. Se comprometió, en consecuencia, a dismantelar todas las fortificaciones que sus súbditos habían construido en la Bahía de Honduras “y otros lugares del territorio de España en esta parte del Mundo. No obstante, los colonos ingleses de Black River se negaron rotundamente a abandonar este establecimiento.

Dentro del vasto programa de reformas económico-fiscales, políticas, administrativas y militares emprendidas por Carlos III en el contexto del despotismo ilustrado y con el propósito de enfrentar la amenaza de la Gran Bretaña en Hispanoamérica, cabe destacar el fortalecimiento de las defensas, las milicias coloniales, el nuevo sistema de intendencias, el reglamento para el comercio libre, entre otras. Se hizo el intento, además, de atraerse la amistad de los zambos y mosquitos, aunque el mismo tuvo como nota distintiva la masacre que estos perpetraron contra el norteamericano Jeremiah Terry y un grupo de colonos españoles cuando intentaron establecer relaciones comerciales en San Juan, siguiendo instrucciones del Ministro de Indias, José de Gálvez, en 1778.

Al año siguiente, el gobierno de Madrid decidió entrar formalmente en la Guerra de Independencia de Norteamérica a favor de los colonos y en alianza con Francia. Ambas potencias se pusieron de acuerdo para atacar a la Gran Bretaña simultáneamente en Europa y América. Fuerzas combinadas de los aliados sitiaron Gibraltar, sin éxito, en tanto que guardacostas de Campeche y soldados del Fuerte Bacalar atacaron Belice y al almirante d’Estaing intentó rendir a Savannah. Por su parte, el gobernador de Jamaica, John Dalling y el comandante Sir Peter Parker prepararon una ofensiva naval y de infantería que logró rendir al fuerte de Omoa en Honduras y al fuerte Inmaculada en Nicaragua, aunque las fuerzas españolas pronto recuperaron estas fortalezas.

Importa destacar que Dalling consideraba imprescindible la toma de Nicaragua porque así la Gran Bretaña contaría con un territorio propicio para la construcción del canal interoceánico. De estas fechas, es decir, en 1779, es el proyecto del Capitán Smith, apoyado por la Corte británica, de apoderarse del Istmo de Panamá a fin de abrir allí una ruta acuática entre los dos mares. Este plan, obviamente, no prosperó, pero sí sirvió para que la Corona española instruyera a los gobernadores de la zona a fin de evitar, por los medios que fuesen, las pretensiones de Smith.

Resultó un total fracaso el intento de los ingleses de ocupar permanentemente territorios hispanos en Nicaragua, en particular por la reacción del gobierno español encabezado por el gobernador de Guatemala Matías de Gálvez, que con una gran flota integrada por navíos de Campeche, Fuerte de Omoa, La Habana, Cartagena de Indias y Portobelo, efectuó expediciones de castigo y desalojo en Black River, Roatan y otros puntos de la costa centroamericana ocupados por los británicos, aunque estos reaccionaron y lograron recuperar algunos de sus establecimientos. Por la Paz de Versalles, de septiembre de 1783, Inglaterra convino en desocupar el litoral centroamericano y reubicar a sus colonos entre los ríos Belice y Hondo. Ante las protestas de éstos, fue preciso celebrar la Convención Anglo-hispana de junio de 1786, que formalizó la evacuación de los pueblos costeros ubicados entre el río Maíz y **Nasty Creek**, incluyendo las islas de la Bahía, Providencia, San Andrés y **Corn Island**. La mayor parte de los colonos ingleses se dirigieron a Belice, otros a Jamaica, Gran Caimán y las Bahamas. El gobierno español trató de suplir el vacío de ocupación inglesa en los sitios mencionados con colonos procedentes de Canarias, Galicia y Asturias. No obstante, resultó un fracaso este intento poblacional, excepto en Trujillo. Del mismo modo, no prosperaron las campañas de pacificación y colonización con los zambos y mosquitos. Para finales del siglo XVIII, los británicos ya habían retornado y, como antaño, en alianza con aquellos constituían una amenaza constante contra las posesiones hispanas.

Por último, en el caso específico del Darién, además del emplazamiento de fuertes como los de San Fernando de Carolina, San Car-

los de Caimán, San Gabriel de la Concepción y San Rafael de Mandinga, el gobierno español, a finales del siglo XVIII, decidió emprender acciones militares contra los intrusos extranjeros y sus aliados indígenas. En 1785, el virrey de la Nueva Granada Antonio Caballero y Góngora, envió una expedición compuesta por un millar de efectivos para someter a los cunas con quienes hubo fuertes enfrentamientos y se firmó un tratado de paz en julio de 1787. Al fin, el Darién pudo abrirse a la política de colonización hispana. Caballero y Góngora, incluso reclutó unos 1,500 colonos de las Indias Occidentales y de los Estados Unidos para que desde Cartagena ocuparan la selvática e inhóspita región, pero una epidemia obligó a la suspensión del proyecto.

A partir de entonces culminaron las ofensivas militares del gobierno español en el Darién que continuó como una frontera abierta a la penetración extranjera, sobre todo inglesa, en contubernio con los cunas. Mientras tanto, en el interior del Istmo de Panamá, desde la década de los años cincuenta del siglo XVIII y, al parecer, para atajar el avance de los mosquitos, se fundaron algunos pueblos como Cañazas, Calobre, la Nueva Alcudia, e inclusive San Carlos de Punta Gorda, al oeste de Portobelo, ocupada por negros haitianos.

3. Relaciones comerciales de Norteamérica con las Indias Occidentales y el Caribe.

De mediados del siglo XVII, datan las relaciones comerciales de las colonias norteamericanas con las Indias Occidentales, particularmente con las Antillas, entonces en poder de los ingleses, holandeses, franceses, daneses y españoles. Especial interés tenía entonces el cultivo del azúcar y el tráfico de esclavos negros. Lugar destacado también ocupaba el añil y el palo de tinte, al igual que la obtención del circulante metálico de gran escasez en Norteamérica. En cambio, había gran demanda en las Antillas y Tierra Firme de la harina, el arroz, el trigo, el pescado seco y las carnes de vaca y de cerdo, entre otros artículos. No obstante, prevaleció el denominado “tráfico triangu-

lar” para el intercambio de los productos y los negros esclavos. El contrabando prosperó en este comercio que comprendía mercaderes de distintas nacionalidades y ámbitos diversos. Incluso, desde los territorios hispanos, los colonos españoles y criollos se desplazaban a las posesiones inglesas en Norteamérica para realizar las transacciones. En éstas, a su vez, florecieron las industrias ante la creciente demanda de productos tales como la harina, el ron, las melazas y las maderas.

Desde diversas perspectivas, podemos referirnos al activo comercio que se realizó entre las colonias británicas de Norteamérica con las Indias Occidentales, a partir de mediados del siglo XVII. En primer lugar, cabe advertir que los principales mercados para los productos coloniales del norte del continente americano eran Inglaterra, el sur de Europa y las Antillas; éstas últimas en manos de los propios británicos, los franceses, los holandeses, daneses y los españoles. Con acierto apuntan Morison y Commager que: “Hacia 1650 la extensión del cultivo del azúcar dio valor inmenso aún a las islas más chicas, y la importación de esclavos de África trajo consigo una prosperidad que superó las mayores esperanzas. Costó más dinero y más hombres la captura y defensa de estas islas en la época colonial que las colonias continentales que hoy son los Estados Unidos, pues también era mayor el provecho que reportaban a sus poseedores”.

Lo anterior explica por qué Barbados, pese a su reducido tamaño, pasó a ser un punto vital para la obtención del azúcar de caña y la melaza que fermentada y destilada se convertía en ron, un producto de gran demanda en las Antillas, el resto del Caribe y en las colonias norteamericanas donde también se destinaba a los barcos negreros que lo canjeaban por esclavos en África, necesarios para los trabajos en las plantaciones de tabaco y algodón, principalmente. Grandes productores de azúcar, hasta el siglo XVIII, lo fueron también Antigua, Saint Kitts, Nevis, Monserrat y Jamaica, sin descontar a Saint Dominique (Haití) y, por supuesto, Cuba. El añil y el palo de tinte también constituyeron materias primas de gran demanda para la industria colonial norteamericana.

Otro acicate para las relaciones mercantiles de las colonias británicas continentales con las Indias Occidentales fue la casi permanente escasez de metálico, como resultado de la desigual balanza comercial con la metrópoli, impuesta por las actas de navegación desde mediados del siglo XVII. Además de ello, en las mencionadas colonias no había minas de oro y plata, y las medidas adoptadas para enfrentar el problema, como fueron la emisión de billetes de banco y el pago en especies, no dieron resultados satisfactorios y sí la inflación monetaria. En consecuencia, el circulante metálico se obtenía en las posesiones francesas, holandesas y sobre todo, en las españolas.

Diversas mercaderías exportaban a las Indias Occidentales las colonias norteamericanas, encabezadas por Georgia, Nueva Inglaterra, Nueva Jersey, Nueva York, Maryland, Pennsylvania, Virginia y las Carolinas. Se destacaron el arroz, trigo, maíz, harina, pan, pescado seco y en escabeche, carne de vaca y de cerdo, caballos y ganado. Del mismo modo, las maderas eran imprescindibles en las Antillas para la fabricación de los barriles donde se transportaba el azúcar, el tabaco y la melaza.

Conforme a una práctica común en la época, muchos de los productos que intercambiaban los comerciantes de las colonias norteamericanas en las Indias Occidentales y el Caribe se remitían a Europa y a África, donde a su vez, obtenían mercaderías manufacturadas y esclavos negros, respectivamente. Lo mismo ocurría con otras posesiones extranjeras en el Caribe, en particular francesas y holandesas. En el denominado “tráfico triangular” prosperó, como era lógico, el contrabando y la competencia entre los mercaderes de los distintos países que participaban en el trasiego. De esta manera, los comerciantes judíos de Jamaica, Curazao y Surinam mantenían estrechas relaciones con sus coterráneos de Nueva York y de los puertos de Neury y Cork, en Irlanda. Así, durante el siglo XVIII, llegaban a Curazao las embarcaciones procedentes de las colonias norteamericanas, particularmente cargadas de harina y “provisiones” que se trocaban por mercaderías holandesas para luego traficarlas en los establecimientos españoles de Tierra Firme. En ese tiempo, muchos indios y negros de Venezuela y la Nueva Granada fueron llevados como esclavos a Norteamérica, como

se trasluce del diario de Antonio Cotayre, estudiado por Demetrio Ramos Pérez.

Como lo ha demostrado ampliamente Héctor Feliciano Ramos, desde las trece colonias de Norteamérica se realizaba una importante actividad mercantil con diversas posesiones españolas, en especial, con Louisiana hasta 1803, la Florida, y Cuba. En estas transacciones ilícitas servían como depósitos de los artículos de comercio, Barbados y las Islas Vírgenes Británicas, de donde se desplazaban numerosos barcos hacia la costa de Centro y Sudamérica, Puerto Rico y la Española. Es más, desde los territorios hispanos, particularmente de Cuba y la Florida, los colonos españoles y criollos se trasladaban a los dominios británicos en Norteamérica para efectuar el comercio.

En síntesis, desde la segunda mitad del siglo XVII fueron de gran importancia las relaciones comerciales de las colonias norteamericanas con las Indias Occidentales y el Caribe. Al decir de Edward Kirkland, la demanda de los productos madereros estimuló la industria de la serrería, en tanto que la harina y el pan hizo “progresar el volumen y la técnica de las instalaciones harineras y panaderas en Norteamérica y su influjo en la agricultura (fue) desde la región de Narragansett de Rhode Island hasta los campos de trigo de Shenandoah”. Más aún, el azúcar, el ron y las melazas también propiciaron la aparición de industrias cuyo influjo se hizo sentir allende el Atlántico. Por último, de significativo beneficio para los Estados Unidos fue la disposición adoptada por España mediante la Real Orden de 1797, a raíz de la guerra que junto con Francia la enfrentaba a Inglaterra. Así se abrió el comercio de Hispanoamérica a los países neutrales, toda vez que los mercaderes norteamericanos, como vimos, ya tenían amplia experiencia en las transacciones con Louisiana, Florida, Cuba y hasta el lejano Chile.

Bibliografía selecta

ARAÚZ, Celestino Andrés: El Contrabando Holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII. Biblioteca de la Academia Na-

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

cional de la Historia. Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela. Caracas, 1984. Tomo I.

ARAÚZ, Celestino Andrés y PIZZURNO, Patricia: El Panamá Hispano (1501-1821). Comisión Nacional del V Centenario Encuentro de Dos Mundos de España. Diario La Prensa de Panamá, 1991.

BLACK, Clinton V.: History of Jamaica. Longman Caribbean. Kingston, Jamaica, 1994.

CASTILLERO, Alfredo: Conquista, Evangelización y Resistencia. ¿Triunfo o Fracaso de la Política Indigenista? Instituto Nacional de Cultura, Dirección Nacional de Extensión Cultural. Colección Ricardo Miró, Premio Ensayo, 1994.

FELICIANO RAMOS, Héctor R.: El Contrabando inglés en el Caribe y el Golfo de México (1748-1778). Publicación de la Excma. Deputación Provincial de Sevilla, 1990.

FLOYD, Troy S.: La Mosquitia. Un conflicto de Imperios. Centro Editorial S. de R.L. San Pedro Sula, Honduras, 1990.

KIRKLAND, Edward: Historia Económica de Estados Unidos. Fondo de Cultura Económica, México, 1947.

KUETHE, Allan J.: Reforma Militar y Sociedad en la Nueva Granada. 1773-1808). Banco de la República. Santa Fe de Bogotá, 1993.

MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: La Institución Militar en Cartagena de Indias 1700-1810. Escuela de Estudios Hispano-americanos, Sevilla, 1982.

MORALES PADRÓN, Francisco: Manual de Historia Universal. Tomo VI.: Historia General de América. Espasa Calpe, Madrid, 1975.

NEWTON, Anthony Percival: Providencia. Las actividades colonizadoras de los puritanos ingleses. Banco de la República, Bogotá, 1985.

PARRY, J. H. y SHERLOCK, Philip: Historia de las Antillas. Editorial Kapelwysz, Buenos Aires, 1976.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

PARSONS, James J.: San Andrés y Providencia. Una geografía histórica de las islas colombianas del Caribe. El Ancora Editores, Bogotá, 1985.

RAMOS PÉREZ, Demetrio: Minería y comercio interprovincial en Hispanoamérica (siglos XVI, XVII y XVIII). Estudios y Documentos. Departamento de Historia, Universidad de Valladolid, 1970.

ROMERO VARGAS, Germán: Las sociedades del Atlántico de Nicaragua en los siglos XVII y XVIII. Colección Cultural Banco Nicaragüense, Serie Histórica. Managua, Nicaragua, 1995.

Capítulo 5

Estados Unidos e Inglaterra ante la independencia de Hispanoamérica y el Congreso Anfictiónico de Panamá

1. Evolución de las relaciones entre Estados Unidos e Hispanoamérica (1800-1823).

Como lo revelan las estadísticas, a comienzos del siglo XIX se suscitó un significativo aumento en el comercio de Estados Unidos con Hispanoamérica. Las áreas de mayor contacto mercantil eran el Caribe y el litoral atlántico sudamericano, sobre todo Cuba y Venezuela. Desde finales del siglo XVIII, los puertos de Buenos Aires y Montevideo en el Río de la Plata cobraron importancia en las relaciones comerciales con los barcos estadounidenses y lo mismo ocurrió con Chile.

Estas relaciones mercantiles llevaron al establecimiento de las primeras agencias gubernamentales de Estados Unidos en Latinoamérica, pero aún así, a principios de la pasada centuria, dicha región era virtualmente desconocida por Estados Unidos. Fue durante el período de 1810 a 1830 cuando, al decir de Arthur P. Whitaker, el pueblo estadounidense “presenció el descubrimiento de América Latina”.

Aunque desde fechas muy tempranas los insurgentes hispanoamericanos recibieron apoyo por parte de algunos sectores del pueblo y de los comerciantes de Estados Unidos, el gobierno de Washington se cuidó mucho de brindarles su respal-

do oficial, en particular por las intenciones expansionistas norteamericanas en la Florida Occidental, entonces en manos de España. Hacia 1815, Estados Unidos asumió una posición neutral que en la práctica benefició a los revolucionarios de la América española y propició, además, las actividades corsarias de Gregor MacGregor y Luis Aury, entre otros. Estos, dos años más tarde, se apoderaron de la Isla Amelia y proclamaron la República de las Floridas de efímera duración debido a la enérgica actitud adoptada por el gobierno de James Monroe que expulsó a los intrusos. A finales de 1823, con el propósito de ponerle coto a las pretensiones de la Santa Alianza y de la Gran Bretaña, el Presidente norteamericano enunció en su famoso mensaje lo que más tarde se conocería como la Doctrina Monroe.

Al despuntar el siglo XIX, las relaciones mercantiles de Estados Unidos con la América española aumentaron considerablemente, a raíz de las disposiciones adoptadas por la Corona Hispánica permitiendo el comercio neutral que se venía practicando merced a la Real Orden de noviembre de 1787 y pese a las medidas que se establecieron para, de alguna manera, mantener el monopolio español. Según Arthur P. Whitaker, al comparar las estadísticas de exportación de Estados Unidos en 1795-1796, 1800-1801 y 1805-1806, se revela el crecimiento del comercio estadounidense con Hispanoamérica. De este modo, las cifras demuestran que dichas exportaciones fueron cinco veces mayores en el año de 1800-1801 de lo que habían sido cinco años atrás y que “este intercambio aumentó en los años siguientes en la misma proporción que el comercio total de Estados Unidos con todos los países extranjeros”. Ello, a pesar de que la Unión adquirió durante este período la Louisiana (1803) donde se concentró la octava parte del comercio norteamericano con la América española en 1800-1801. Es más, al decir del citado autor: “en tanto las exportaciones de Estados Unidos a las Indias Occidentales francesas declinaron de 8,409,00 dólares, en 1795-1796, a 6,475,000 dólares diez años más tarde, las exportaciones a las Indias Occiden-

tales españolas aumentaron de 1,821,000 dólares en el primer período a 10,867,000 dólares en el último”.

Está claro que el comercio de Estados Unidos con Hispanoamérica recaía entonces en el Caribe y en la costa atlántica de la América del Sur. Desde 1798, comenzaron los contactos mercantiles con el puerto de La Guaira, en Venezuela, y los mismos se incrementaron en 1807, cuando arribaron a Filadelfia 29 barcos procedentes de aquella región sudamericana. Con Cuba, el comercio era mucho más significativo y en orden descendente seguían Puerto Rico, Veracruz y el Río de la Plata. En este último lugar, los mercaderes estadounidenses tuvieron que enfrentar la fuerte competencia de los británicos. Desde la creación del Virreinato del Río de la Plata, en 1776, los puertos de Buenos Aires y Montevideo cobraron importancia por “el aflujo de la plata procedente de Potosí que se podía obtener a cambio de las manufacturas europeas y de los Estados Unidos, así como diversas mercancías extranjeras incluyendo especias y sedas orientales”, nos dice Whitaker. Gran demanda tenía la harina en el Río de la Plata y este producto lo traían los barcos provenientes de Baltimore y Filadelfia, que lo intercambiaban por tasajo que se llevaba a La Habana y por cueros que eran indispensables para la industria del calzado en Estados Unidos. Se desarrolló, asimismo, un intenso comercio de esclavos negros que los barcos norteamericanos llevaban de Africa, en particular a Montevideo. De igual manera, desde finales del siglo XVIII y principios de la siguiente centuria, creció considerablemente el comercio de Estados Unidos con Chile, si bien algunas de las embarcaciones mercantes se dedicaron a practicar un abierto contrabando.

Como consecuencia del rápido crecimiento del comercio de Estados Unidos con Hispanoamérica, lo cual a veces constituyó el único punto de contacto entre las dos Américas, se establecieron las primeras agencias gubernamentales norteamericanas en esa región. Durante la guerra de la independencia de Estados Unidos, el Congreso autorizó el nombramiento de agentes en Nueva Orleans y en algunos otros puntos de las Indias Occidentales, aunque los mismos no recibieron el reconocimiento oficial del gobierno español que los toleró por el estado de

cosas existentes. Al concluir la revolución, estos agentes fueron expulsados o retirados y no fue hasta finales del siglo, a raíz de la Real Orden de noviembre de 1797, que propició el comercio neutral, cuando se establecieron las primeras agencias consulares estadounidenses en Nueva Orleans y La Habana. Al año siguiente, el gobierno norteamericano nombró un Cónsul en Santiago de Cuba y, en 1800, un funcionario similar se designó en La Guaira. Ninguno recibió el reconocimiento de España, pero no se pusieron obstáculos a su labor y según Whitaker, estos agentes “eran muchos y de muy diversos tipos, incluso, en un extremo, negreros africanos y en el otro, apóstoles de la libertad”. Pero contribuyeron a aumentar los contactos entre Estados Unidos y América Latina.

Pese a estos tempranos contactos comerciales, a principios del siglo XIX, Latinoamérica continuaba como una tierra incógnita para Estados Unidos. Es más, el gobierno norteamericano carecía de una política definida respecto a la región, e incluso no tenía “una imagen clara de la misma y de su población”, asevera Whitaker. De allí que, en 1809, Thomas Jefferson describía a México como “casi apartado del conocimiento del hombre hasta ahora” y mostró su asombro ante las descripciones de Humboldt sobre aquel país. En verdad, esta actitud del gobierno estadounidense obedecía, en gran medida, a sus relaciones con España y Portugal, al igual que con las dos grandes potencias europeas de entonces, Francia e Inglaterra que tenían grandes intereses en América.

Sostiene Whitaker que el período comprendido entre 1810 a 1830 “presenció el descubrimiento de América Latina” por parte del pueblo de Estados Unidos. Ello se debió, en su opinión, al “carácter dramático de la larga lucha por la independencia hispanoamericana” que culminó con el rompimiento de las barreras que España y Portugal habían levantado en torno a América Latina, así como a la “preocupación política de Estados Unidos por el destino de las nuevas naciones”. Además de esto, estuvo el interés por las posibilidades económicas abiertas por la destrucción de los monopolios coloniales de España y Portugal y que América Latina despertó la atención de los hombres de ciencias y letras de Estados Unidos y Europa.

Para comprender a plenitud la política exterior de Estados Unidos hacia la América Latina, debemos tomar en consideración los cuatro objetivos básicos que distingue J. Fred Rippy en la misma, a saber: la expansión de las fronteras estadounidenses, sobre todo hacia el sur y el oeste; la ampliación de los derechos de los neutrales al logro de una mayor libertad comercial, suprimiendo las antiguas barreras establecidas en sus relaciones mercantiles y la separación o reducción de los puntos de contacto entre Europa y América o la Doctrina de las dos esferas, desarrollada posteriormente por James Monroe. Añade Rippy que “la mayoría de los norteamericanos a causa de la modalidad misma del origen de su propia nación, veían con buenos ojos toda lucha por la libertad, si bien cierta cautela y moderación políticas ponían un límite al apoyo que estaban dispuestos a brindar a tales luchas”.

Por lo anterior, no resulta extraña la controversia que se suscitó entre España y Estados Unidos ante las pretensiones de éste sobre los territorios situados fuera de la frontera de la Florida española y la navegación por el Mississippi, tema que ya abordamos en el Capítulo N°3. En verdad, estas fricciones eran de vieja data y se agravaron cuando España dilató su reconocimiento a la independencia de Estados Unidos, además de que envió indios para que hostigaran a los norteamericanos en los territorios fronterizos de Georgia y Tennessee. Si bien la pugna por la “cuestión del Mississippi” se solucionó con la compra de Louisiana en 1803, de inmediato surgieron otros conflictos, toda vez que el tratado era impreciso en lo relacionado con los límites de esta región. Por ello, Estados Unidos reclamó que esta compra incluía a Texas y la mayor parte de la Florida Occidental a lo cual España se opuso rotundamente y denunció que toda la adquisición era fraudulenta. Solo bajo presión de Francia fue que España accedió a la transferencia. Es más, con la promulgación de la Ley Mobile, Estados Unidos afirmaba su jurisdicción sobre una parte de la Florida Occidental, acorde con la compra de Louisiana, aunque no intentó de inmediato ponerla en práctica. En esa ocasión, España incluso se preparó para las hostilidades con Estados Unidos y se cursaron órdenes para

que los barcos bajo esta bandera fuesen capturados en La Habana, antes de la declaración formal de guerra que nunca se dio.

Cuando en 1804, España, en su condición de aliada de Francia entró en guerra con Inglaterra, aumentó más la tensión existente entre la primera y Estados Unidos. En Norteamérica se temió que el poderío naval británico pudiese ser empleado “para conquistar y revolucionar a las colonias americanas en España y una vez más la perspectiva lanzó a la acción a muchos norteamericanos que abrigaban la esperanza de participar en el oro y la gloria de la empresa”, señala Whitaker. Fue así como algunos sectores del pueblo y comerciantes estadounidenses respaldaron, en 1805, el proyecto de Francisco Miranda para una expedición libertaria en Venezuela que resultó un rotundo fracaso. Asimismo, se estimuló la conspiración de Aaron Bur de separar la Unión Federal en un ataque a la Florida española, Texas y México, que tampoco prosperó. No obstante, conviene aclarar que el gobierno de Estados Unidos no apoyó oficialmente estos planes revolucionarios, pero, a la vez, no hizo nada para reprimirlos o evitarlos. Por tal motivo, hubo las consiguientes protestas del Ministro español en Estados Unidos, el Marqués de Casa Araujo, que obligó al Secretario de Estado Madison a romper relaciones con él. En lo sucesivo, y hasta la invasión de Napoleón Bonaparte a España, los contactos diplomáticos entre este país y Estados Unidos se hicieron por intermedio del Cónsul General español y el Ministro francés. Aunque en realidad la disputa se mantuvo, ninguno de las dos naciones quería el enfrentamiento bélico.

Esta situación de las relaciones entre Estados Unidos y España adoptó un nuevo giro con respecto a Hispanoamérica, a raíz de la invasión napoleónica a la Península Ibérica y cuando Inglaterra se unió a esta última nación. En efecto, el gobierno estadounidense mostró preocupación por el hecho de que la América española no sólo formaba parte de un país europeo, sino que era el punto de mira de los intereses de Inglaterra y Francia. Al principio, la administración de Thomas Jefferson asumió una postura indecisa a la espera del desarrollo de los acontecimientos. En octubre de 1808, el Presidente norteamericano junto con su gabinete autorizaron a sus agentes para que

extraoficialmente manifestaran a los sectores de influencia en Cuba y México que si optaban por la independencia, Estados Unidos no podía comprometerse a apoyarlos y reservaba su actuación conforme a las circunstancias. Pero sí dejaría consignada su “más enérgica repugnancia hacia el hecho de verlos subordinados a Francia e Inglaterra, ya sea en el plano político o comercial”. Poco después, Jefferson afirmó que el objetivo de los patriotas hispanoamericanos y de Estados Unidos debía “ser de excluir de este hemisferio toda influencia europea”. Como veremos, esta posición del gobierno estadounidense descolló a plenitud con James Monroe, en 1823.

Mas la denominada “gran política” de Estados Unidos en relación con Europa y América no llegó a ser aplicada por Jefferson, entre otros motivos, por el embargo comercial que se estableció contra los productos europeos, sobre todo británicos, el aumento del comercio con España mediante el abastecimiento de víveres, el inicio de los movimientos de independencia en Hispanoamérica, el surgimiento de los denominados “Halcones de la Guerra” en Estados Unidos y el conflicto bélico con Inglaterra, en 1812.

Durante los años comprendidos entre 1810 a 1812, además de la tensión creada en la Florida Occidental por la toma del distrito de Baton Rouge por los norteamericanos y las hostilidades en la frontera Louisiana-Tejas, se establecieron agencias estadounidenses en la América Latina y aumentó la rivalidad con Inglaterra en esta región. Igualmente, el gobierno de Madison dio su consentimiento a fin de que algunos revolucionarios de Hispanoamérica permanecieran en Estados Unidos y compraran armas y pertrechos de guerra para los gobiernos que representaban.

Una de las consecuencias de la guerra entre Inglaterra y Estados Unidos en 1812, fue la sensible disminución del comercio de este último en América Latina, en razón del hostigamiento a que se vieron sometidos los barcos norteamericanos por parte de la armada británica. Mientras tanto, Inglaterra, en su condición de aliada de España, obtuvo privilegios comerciales que le beneficiaron en gran medida y además ello le permitió consolidar su influencia política en la codicia-

da región. No obstante, al finalizar la contienda con Inglaterra, Estados Unidos nuevamente revivió su entusiasmo por América Latina y acrecentó su interés por los movimientos revolucionarios que allí tenían lugar. Con razón, el Ministro español Onís denunciaba al término de la guerra de 1812, que excombatientes de Estados Unidos se preparaban para unirse a los insurgentes de Hispanoamérica y que en sus objetivos contaban con el respaldo financiero de los comerciantes de Filadelfia, Baltimore y Nueva York, muy involucrados en la venta de armamentos. Onís, en consecuencia, recomendó que se adoptaran enérgicas medidas en los puertos de la América española, a fin de evitar y reprimir estos aviesos intereses estadounidenses.

Ciertamente, respecto a los movimientos independentistas en Hispanoamérica, el gobierno de Estados Unidos asumió una posición neutral entre los españoles y los insurrectos. En este sentido, se hizo pública una proclama de neutralidad el 1º de septiembre de 1815, si bien se reconoció la beligerancia de los revolucionarios hispanoamericanos. Como apunta Whitaker: “la neutralidad de Estados Unidos funcionaba de tal modo que beneficiaba a los insurgentes más que a los realistas y en rigor muy pronto dieron pruebas de que deseaban que funcionase de esta manera; en otras palabras que no era estrictamente imparcial, sino decididamente benéfica hacia los insurgentes”. Más aún, el gobierno estadounidense consintió que los barcos de los rebeldes hispanoamericanos utilizaran libremente los puertos de la Unión en igualdad de condiciones que las otras naves extranjeras, es decir, en términos de “igualdad” con las embarcaciones españolas. Aunque con posterioridad el Congreso promulgó otras leyes en 1817 y 1818, poniéndole trabas a la obtención de armas y barcos de guerra a los beligerantes, la primera permisión nunca se revocó. Esto, sin duda, impulsó el comercio entre Estados Unidos e Hispanoamérica, pero también propició, como veremos, las actividades de los corsarios que obstaculizaron la navegación de los propios barcos estadounidenses y de otros mercantes neutrales.

Después de 1815, se reactivó el comercio de exportación de Estados Unidos con América Latina y si bien las cifras en relación con Hispanoamérica fueron moderadas, no dejaron de tener importancia,

en la medida en que decayeron las relaciones mercantiles con la Península Ibérica y, como dijimos, fue estimulada por la permisión a los barcos insurgentes en los puertos estadounidenses. La atención se centró entonces en Cuba. Según datos reproducidos por Whitaker, en 1821, Estados Unidos exportó mercancías por el monto de 6,770,000 dólares a toda la América española y de ese total, 4,541,000 dólares correspondían a Cuba. Del mismo modo, para los años de 1823 y 1824, se incrementó el comercio con Buenos Aires y Montevideo.

Mientras tanto, los avances de los movimientos revolucionarios en la América española en 1817, particularmente en el Río de la Plata y Chile, acentuaron el interés de Estados Unidos por la región. James Monroe lo expresó con claridad en estos términos: “El progreso de la revolución en las provincias españolas siempre ha sido interesante para los Estados Unidos, lo es ahora mucho más, por muchas causas, y en especial por una bien fundada esperanza de que logre triunfar”.

Por estas fechas, nuevamente llegaron a Estados Unidos agentes de los patriotas de Buenos Aires y Chile para obtener el reconocimiento diplomático, así como armas y barcos de guerra, respectivamente. Estos se destinarían al general José de San Martín, a la sazón empeñado en la liberación del Perú. Dentro de este contexto fue que el general escocés Gregor MacGregor junto con algunos revolucionarios hispanoamericanos, como el venezolano Pedro Gual, el rioplatense Martín Jacobo Thompson y el altooperuano Vicente Pazos Silva, entre otros, reclutaron corsarios en Baltimore y Filadelfia. En definitiva, hicieron todos los preparativos para una expedición, cuyo propósito era la ocupación de las Floridas en nombre de los gobiernos de la Nueva Granada, Venezuela, Buenos Aires y México para luego vendérselas al gobierno de Estados Unidos por la suma de 1,500,000 dólares. Parece ser que MacGregor, al principio, contó con el aval del Secretario de Estado Interino Richard Rush, pero el desenlace de los acontecimientos hizo variar la actitud de la administración de James Monroe.

MacGregor no tuvo ninguna dificultad para rendir a la guarnición española del Fuerte Fernandina, la capital de la Isla Amelia, situada en

la desembocadura del río St. Mary. A la vez, otro grupo de corsarios se estableció en Galvestown, en la costa de Texas. Pese a que MacGregor prometió respetar las vidas y propiedades de los habitantes de Amelia y proclamó la existencia de la República de las Floridas, pronto confrontó dificultades con la disciplina de las tropas bajo su mando y además hubo un levantamiento de los soldados españoles de servicio en la isla. De allí que el General escocés se vio compelido a abandonar Amelia traspasando el mando al corsario francés Luis Aury. Pero éste tampoco pudo sostenerse por mucho tiempo, a pesar de sofocar la rebelión de los soldados españoles y reorganizar el gobierno promulgando una especie de constitución bajo el gobierno de México. Al mismo tiempo, estableció una corte de Almirantazgo, capturó barcos norteamericanos e introdujo en Amelia mercancías y esclavos de contrabando procedentes de Georgia.

Desde finales de octubre de 1817, el gobierno de James Monroe, que no veía con buenos ojos la ocupación de Amelia y de Galvestown por los corsarios y revolucionarios europeos e hispanoamericanos, decidió actuar con firmeza contra éstos, si bien procedió con cautela pulsando la opinión de los gobiernos hispanoamericanos que supuestamente respaldaban las actividades de aquellos. Bolívar negó que existiera contacto alguno de la Nueva Granada con las actividades de MacGregor y Aury. El 22 de diciembre, fuerzas navales estadounidenses ordenaron al corsario francés la evacuación de Amelia y pese a las protestas de éste, quien alegó que la isla no estaba en territorio de Estados Unidos sino de España, se vio obligado a abandonarla. De esta forma, concluyó este extraño episodio de la República de las Floridas, que no debe considerarse como el resultado de las correrías corsarias, sino de las actividades de los revolucionarios hispanoamericanos en asocio con extranjeros, cuya mala fortuna radicó en que chocaron con las pretensiones del expansionismo estadounidense en un territorio que poco después pasó a sus manos y, por ende, no estaba dispuesto a tolerar intrusos. Por otra parte, en una aventura descabellada, el refugiado español Francisco Javier Mina intentó apoderarse de México infructuosamente y ello le costó la vida.

Aunque desde 1819 el gobierno de Estados Unidos comunicó al de Londres que tenía el propósito de darle un pronto reconocimiento a la independencia de Hispanoamérica e invitó a la Gran Bretaña a adoptar idéntica medida, semejante paso por la Unión solo se hizo tres años después en forma unilateral. Asevera Whitaker que ello obedeció “a las revoluciones liberales que se produjeron en España y en otros lugares de Europa; la agresiva reacción de la Santa Alianza contra estas revoluciones y la revelación de que entre los patriotas de la región del Plata existía una fuerte tendencia hacia el sistema europeo”.

En efecto, entonces se temía que la Santa Alianza integrada por Austria, Prusia, Rusia y Francia, tuviese en miras reconquistar a los recién desmembrados territorios del gobierno español en Hispanoamérica. Es más, en abril de 1823, las tropas francesas conocidas como “los cien mil hijos de San Luis”, invadieron España y derrocaron al gobierno constitucional que se había establecido luego de la revolución de Riego y Quiroga tres años antes, restableciendo en el trono a Fernando VII.

Tanto el Secretario británico de Relaciones Exteriores George Canning, como el ministro estadounidense en Londres Richard Rush, compartieron las aprehensiones acerca de las posibles acciones de la Santa Alianza en Hispanoamérica. Más aún, Canning le propuso a Rush emitir una declaración anglo-estadounidense contra esta posible amenaza. No obstante, el documento no se elaboró al plantear Rush la necesidad de que Gran Bretaña reconociera de inmediato la independencia de los nuevos Estados Hispanoamericanos, lo cual ya había hecho Estados Unidos entre 1822 y 1823.

Entre finales de septiembre y principios de 1823, Canning logró llegar a un entendimiento con el Embajador francés, el Príncipe de Polignac, que se consignó en un conocido Memorándum. Mediante el mismo, el gobierno de París “abandonaba por su parte, toda intención o deseo de aprovechar el actual estado de las Colonias, o la actual situación de Francia hacia España, para apropiarse de parte alguna de las posesiones en América o para obtener para sí ninguna ventaja exclusiva (...) que adjuraba en todo caso, de cualquier designio de actuar contra las Colonias por la fuerza de las armas”.

En verdad, el Memorándum Polignac constituyó una hábil maniobra de Canning para salirle al paso y coartar la temida amenaza de reconquista de las recién emancipadas repúblicas hispanoamericanas por parte de la Santa Alianza. Pero el 2 de diciembre de 1823, el Presidente de Estados Unidos James Monroe, en un mensaje al Congreso dio a conocer el célebre documento conocido posteriormente como la “Doctrina Monroe”, en cuya preparación jugó un papel importante el Secretario de Estado John Quincy Adams.

En esencia, el documento de Monroe estaba dirigido contra Rusia, para frenar sus pretensiones en la costa noroeste de Norteamérica y al resto de los miembros de la Santa Alianza, e incluso era un llamado de atención a Inglaterra. De este modo, se invocó el principio de no colonización que se hizo extensivo al resto del Continente americano, a fin de que no estuviesen sujetos a los designios europeos. Se consignó, asimismo, el principio de la separación del Viejo y el Nuevo Mundos o la Doctrina de las dos esferas que, como vimos, se contempló por George Washington en su famoso mensaje de despedida en 1796. Además, en el mensaje de Monroe, se expresó el rechazo a toda intromisión europea en el continente americano y Estados Unidos reiteró, a su vez, su tradicional posición de neutralidad o de no inmiscuirse en los asuntos del Viejo Mundo. Se resaltó, de la misma manera, el principio de seguridad nacional de Estados Unidos y el de la no extensión del sistema de gobierno monárquico en América. Monroe se refirió también a la consideración de los gobiernos de facto y enunció la política paternalista de Estados Unidos con respecto a los países situados en el Continente americano, proclamándose en su protector contra las apetencias europeas. En ese momento, Estados Unidos no estaba en capacidad de poner en práctica esta posición de enfrentamiento con Europa, pero posteriormente esgrimiría la Doctrina Monroe incluso contra los propios países hispanoamericanos.

2. Gran Bretaña y sus relaciones con Hispanoamérica (1800-1825).

Al igual que Estados Unidos, los intereses de Gran Bretaña en la América Latina eran particularmente de naturaleza econó-

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

mica. A principios del siglo XIX, los mercados hispanoamericanos se mostraban tentadores para absorber las mercaderías inglesas, sobre todo por el bloqueo continental impuesto por Napoleón Bonaparte contra los británicos. Por su parte, los revolucionarios hispanoamericanos, desde finales de la centuria anterior, entre ellos Francisco Miranda, trataron de obtener el apoyo del gobierno inglés para concretar sus planes de emancipación. Entre los puntos donde se proyectaba comenzar los asaltos británicos estaban Venezuela, Valparaíso, Buenos Aires, Lima y Panamá.

A la creciente expansión económica de Inglaterra en Hispanoamérica siguieron las acciones de carácter militar. A mediados de 1806, tropas británicas capturaron Buenos Aires y aunque meses después las fuerzas españolas y criollas recuperaron la plaza, otras expediciones inglesas se apoderaron de Montevideo a finales del mismo año. Mas cuando intentaron recapturar Buenos Aires, fueron derrotados y tuvieron que evacuar ambos puertos. A partir de entonces, varió la actitud del gobierno de Londres respecto a Hispanoamérica y cuando se alió a España en la lucha contra Napoleón, asumió una postura de neutralidad ante los movimientos emancipadores que se desarrollaron en aquella región y se mostró partidario del establecimiento de monarquías allí. Ello a pesar de que los criollos hispanoamericanos no cesaron de buscar el respaldo británico para sus intenciones independentistas y en ocasiones hasta llegaron a proclamarse súbditos de Gran Bretaña como fue el caso de Cartagena de Indias, en 1815.

Por último, Inglaterra dilató el reconocimiento a la independencia de Hispanoamérica y cuando lo hizo, a partir de 1824, fue mediante la concertación de tratados de Amistad, Comercio y Navegación que contribuyeron a consolidar su hegemonía económica durante el resto del siglo XIX en aquella región.

A comienzos del siglo XIX, los mercados hispanoamericanos se mostraban promisorios para la oferta de las manufacturas de Inglate-

rra, en ese entonces con el apogeo de la revolución industrial. Es más, el bloqueo continental impuesto por Napoleón Bonaparte contra la Gran Bretaña, a raíz de la guerra con Francia, hizo que en Europa el panorama no fuese propicio para el comercio inglés y la balanza se inclinara hacia las potencialidades que ofrecía la América Latina y, particularmente, las posesiones españolas. Pero precisa tener presente que la influencia británica sobre las colonias de la América Hispana situadas en el Caribe era muy acentuada, sobre todo por el activo comercio de contrabando con Jamaica, sin descontar que la presencia inglesa se hacía sentir en Belice, Roatán, la costa de los Mosquitos, el Istmo de Panamá e inclusive en la Nueva Granada y Venezuela.

Como bien señala Gustavo Bell Lemus, la consolidación de Gran Bretaña como la principal potencia económica, política y militar del mundo despertó gran admiración en los criollos hispanoamericanos que buscaron su protección, e inclusive en ocasiones trataron de imitar su forma de gobierno. Desde el siglo XVIII, se presentaron planes en Inglaterra para incitar a la revolución en algunas partes de Hispanoamérica. Entre otros proyectos se destacó el de William Burke, que buscó liberar a Buenos Aires. Pero el principal conspirador fue, sin duda alguna, Francisco Miranda, quien estuvo en Londres casi permanentemente desde 1798 a 1804. Su objetivo principal era obtener el apoyo del gobierno británico para la emancipación de Hispanoamérica. Para su propósito contó con el respaldo de Sir Home Popham, un capitán de la Marina Real que poseía recursos económicos y gozaba de la amistad de Lord Melville e incluso del Primer Ministro William Pitt.

A finales de 1804, Miranda y Popham le presentaron su proyecto a Lord Melville para “la emancipación de Sud América, de su gobierno tiránico, de su administración opresiva, de sus arbitrarias extorsiones y los muy exorbitantes avances sobre todos los artículos europeos”. Así, Inglaterra sacaría mayor provecho de la región, cuyos beneficios en realidad no los recibía España sino Francia. Para la ejecución del plan se preveía la participación de varios miles de tropas británicas y un escuadrón naval. Se comenzaría por Venezue-

la y luego se efectuarían asaltos en Buenos Aires, Valparaíso, Lima, Chile y Panamá, cuya liberación correría a cargo de cipayos de la India.

Aunque Lord Melville aceptó el proyecto, éste no prosperó. Hasta ese momento, Europa e Inglaterra estaban en paz, pero la ayuda de la primera a Francia hizo que William Pitt ordenara al Almirante Cochrane que bloqueara el puerto español de El Ferrol y capturara un convoy del tesoro procedente de Sudamérica con destino a Cádiz y cuyo botín ascendió a dos millones de libras que se creía servirían para subsidiar a Francia. En consecuencia, el 12 de diciembre de 1804, España dejó su aparente neutralidad y le declaró la guerra a Inglaterra. Parecía que había llegado el momento para ejecutar el plan de Miranda y Popham. No obstante, la formación de la Tercera Coalición entre Rusia, Austria e Inglaterra, en abril de 1805, dio al traste con el proyecto de liberación de Hispanoamérica que quedó relegado para enfrentar al poderío francés en Europa. Incluso hizo variar la actitud de Pitt de emprender acciones de hostilidad en los dominios españoles transatlánticos, máxime cuando Napoleón Bonaparte aplastó a la Tercera Coalición en la Batalla de Austerlitz. De resultas de ello, fue que Miranda, como vimos, decidió trasladarse a Estados Unidos para convertir en realidad su propósito de liberar a Venezuela.

Importa señalar que, en 1805, las exportaciones inglesas en Hispanoamérica ascendían a más de siete millones de libras y dos años más tarde, alcanzaron la suma de dieciocho millones. A la vista de estas cifras, se comprende el interés de Gran Bretaña por abastecer los mercados de la América española. Mas la expansión económica también trajo consigo el deseo de la conquista territorial mediante la acción militar. En efecto, tras la captura de El Cabo de Buena Esperanza por parte de una expedición inglesa, a principios de 1806, bajo las órdenes de Sir David Baird y en la que participó Home Popham, éste concibió la idea de apoderarse de Montevideo o Buenos Aires que se sabía estaban débilmente defendidos por España. Con el consentimiento de Baird, pero sin aval del gobierno de Londres, Popham reunió tropas británicas encabezadas por el Comandante Segundo Jefe Beresford, y a fina-

les de junio del año mencionado, luego de una pequeña escaramuza, capturaron Buenos Aires.

Beresford trató de ganarse la buena voluntad de los habitantes de Buenos Aires proclamando el libre ejercicio de la religión, el mantenimiento de los tribunales existentes y otras garantías, especialmente el libre comercio “tal como disfrutaban todas las otras colonias de su majestad” y puso como ejemplo el caso de la Isla Trinidad. Mas lo cierto es que al principio los comerciantes criollos se mostraron complacidos, pero pronto iniciaron un movimiento de resistencia armada junto con las autoridades y los mercaderes españoles. El 12 de agosto de 1806, rindieron a las fuerzas de ocupación, tras un cruento combate.

Como era de esperar, la noticia de la captura de Buenos Aires que se recibió en Londres en septiembre de 1806, por la lentitud de las comunicaciones de entonces, produjo reacciones favorables tanto en el gobierno como en los comerciantes de la city. Se habló de emplear otras medidas de fuerza para apoderarse de los restantes puertos en la América del Sur e incluso toda Hispanoamérica, entre estos Valparaíso, Montevideo, Venezuela, México. El Marqués de Buckingham, hermano mayor de Lord Greenville, propuso su propio plan que consistía en efectuar ataques separados en el Perú y Panamá.

Mas todos estos proyectos se derrumbaron cuando a finales de enero de 1807, se conoció en Londres la reconquista de Buenos Aires por parte de las tropas españolas y criollas. De inmediato, se pensó en recapturar la plaza perdida y para tal efecto se enviaron soldados en dos expediciones comandadas por Samuel Auchmuty y el General Whitelocke. Es más, presionado por los comerciantes, el gobierno Whig mandó contingentes a cargo del general Crauford con el designio de capturar Valparaíso.

Después que a finales de 1806 más de un millar de soldados británicos provenientes de El Cabo de Buena Esperanza, jefaturados por el teniente coronel Backhouse se apoderaron del pequeño puerto de Maldonado en la banda oriental del Río de la Plata, éste decidió unir sus fuerzas con los de Auchmuty y tras fuertes combates con los con-

tingentes españoles, el 3 de febrero del año siguiente, capturaron Montevideo. Auchmuty dirigió una proclama a los habitantes de este puerto en términos similares a los que Beresford había utilizado en Buenos Aires, e inclusive redujo los impuestos para la importación de mercaderías y abrió Montevideo al comercio de los neutrales. Es más, alrededor de 200 mercaderes británicos arribaron en 70 barcos e instalaron sus negocios fomentando un lucrativo contrabando en los alrededores de la ciudad y hasta con Buenos Aires. A la vez, Auchmuty instó a las autoridades de Buenos Aires para que entregaran los prisioneros ingleses del ejército de Beresford y las exhortó a rendirse y a “disfrutar del benévolo dominio británico”.

Ante la negativa de la Real Audiencia de Buenos Aires, el comandante británico decidió lanzar otro ataque contra esta ciudad para lo cual contó con las fuerzas comandadas por Whitelocke, seguido por el ejército de Crauford. Empero, la expedición inglesa de más de 8,000 hombres, el 5 de julio de 1807, sufrió una aplastante derrota ante las tropas de españoles y criollos dirigidas por la Real Audiencia. En la capitulación que sobrevino, se estipuló la completa evacuación de los británicos de Montevideo en el término de dos meses y el canje de prisioneros. Buenos Aires fue evacuada el 13 de julio y Montevideo el 7 de septiembre.

Tras el fracaso de la expedición inglesa a Buenos Aires y pese al envío de las tropas a cargo de Whitelocke para reconquistar esta plaza, el nuevo gobierno conservador (Tory) que ascendió al poder en marzo de 1807 decidió imprimirle una nueva estrategia a la política exterior británica con respecto a las posesiones españolas en el Río de la Plata, que después se hizo extensiva al resto de Hispanoamérica. Esto se demostró plenamente con el conocido Memorándum que Lord Castlereagh, en su condición de Secretario de Estado en el Departamento de Guerra, elevó al gabinete el 1º de mayo de ese año. Castlereagh consideró inútil utilizar la fuerza de las armas para conquistar las colonias españolas en la América del Sur; en cambio aconsejó apoyar su posible independencia de la metrópoli hispana. Vio el peligro de que la emancipación de los países hispanoamericanos llevara al estableci-

miento de un gobierno “demócrata y revolucionario” al estilo francés. Recomendó, en consecuencia, “la creación y el apoyo de un gobierno local amigo, en el que puedan subsistir esas relaciones comerciales que es nuestro único interés...”. Así, Inglaterra debía presentarse como la protectora de la América española y fomentar el establecimiento de monarquías limitadas. Era partidario de ver en la América del Sur un príncipe residente gobernando constitucionalmente, en vez de un déspota ausente. Todo ello bajo la atenta mirada y vigilancia de Gran Bretaña que, de este modo, monopolizaría fácilmente los nuevos mercados.

Esta actitud de Inglaterra en relación con Sudamérica y el resto de Hispanoamérica sufrió algunos cambios sustanciales cuando se suscitó, bajo el amparo de los barcos británicos, el traslado de la Casa de Braganza de Portugal a Brasil, a finales de 1807, y a raíz de la invasión Napoleónica a España al año siguiente. Sobre todo cuando España e Inglaterra se convirtieron en aliadas en la lucha contra al emperador francés. En este sentido, señala con acierto J. Fred Rippy: “Después de 1808, los estadistas británicos vieron con malos ojos los movimientos de rebelión en la América hispana. Estaban empeñados en una lucha terrible contra Napoleón y les molestaba todo disturbio que tendiera a debilitar a su aliado español. Enviaron oficiales navales y otros agentes a la América hispana para contrarrestar las intenciones francesas y recomendaron lealtad hacia la Madre Patria: a los enviados rebeldes que fueron a Londres, se les dijo que podrían servir mejor a la causa común si contribuían a conservar la integridad del territorio español”. Al mismo tiempo, buscaron obtener ventajas comerciales en Hispanoamérica, aunque en esto no encontraron la colaboración de las autoridades españolas.

No se produjeron modificaciones significativas en la actitud de Gran Bretaña respecto a Hispanoamérica e incluso hacia Estados Unidos, al término de la guerra con esta nación y a la caída de Napoleón Bonaparte en 1815. De esta forma, en relación con los rebeldes hispanoamericanos y el gobierno español, adoptó una política de neutralidad; en tanto que con Estados Unidos mantuvo los recelos en cuanto a los intereses comerciales en la competencia por abastecer a los mercados de la América Latina.

Un vívido ejemplo de la posición asumida por Gran Bretaña ante los revolucionarios hispanoamericanos, lo constituye el caso de Cartagena de Indias. Los vínculos entre los habitantes de este lugar con los comerciantes británicos eran muy estrechos y de larga data, particularmente a través de Jamaica. Ello se percibe con el establecimiento de las logias masónicas según el modelo británico que influyeron en la divulgación de las ideas liberales y la democracia representativa. Esta influencia inglesa cobró mayor auge durante los años comprendidos entre 1812 y 1815, cuando subsistió la denominada República de Cartagena. Este puerto se abrió al comercio internacional y según nos señala Bell Lemus una delegación permanente costeadada por la República se estableció en Kingston creándose asociaciones de comerciantes estrechando más aún las relaciones entre los mercaderes de Cartagena y Jamaica. Se intercambiaba sobre todo, harina y material bélico. Incluso las autoridades de Jamaica sirvieron como punto de equilibrio en la guerra que sostenían Cartagena y Santa Marta, al tiempo que abastecían de armas a ambos contendientes y vigilaban el grado de infiltración francesa en estos lugares.

A principios de 1812, se agravaron las acciones hostiles entre Cartagena y Santa Marta, al punto que la primera perdió el control de la navegación por el río Magdalena y vio restringida sus actividades comerciales. Recurrió entonces al Vicealmirante Stirling de la Armada Británica en Jamaica para que despejara la vía fluvial. Pero éste aconsejó que la comisión de Cartagena se reuniera en Panamá con el Virrey de Santa Fe Benito Pérez, con el propósito de ponerle fin al conflicto bélico y reabrir el Magdalena. La aludida comisión compuesta por José María del Real y Germán Gutiérrez de Piñeres, arribó a Panamá en un barco inglés. No obstante, Benito Pérez al cerciorarse que el objetivo de la comisión era distraerle mientras llegaban refuerzos a Cartagena, tomó prisioneros a los comisionados y sólo los liberó a pedido de Stirling. Es más, como se temía que a Cartagena llegaran soldados franceses sumándose a los refugiados de esta nacionalidad allí establecidos, el Virrey solicitó a Stirling el bloqueo del puerto por parte de la Armada británica, a lo cual el Vicealmirante inglés se opu-

so, esgrimiendo la neutralidad de Gran Bretaña en el conflicto entre España y las colonias rebeldes.

Similar posición asumió el gobierno de Londres en 1819 ante los insistentes clamores de la misión de Cartagena integrada por José María del Real y Juan García del Río en demanda de la protección británica en su movimiento independentista a cambio de prebendas comerciales. Lo mismo le ocurrió a la otra comisión compuesta por Ignacio Cavero y John Robertson para que las autoridades de Jamaica los apoyaran en su lucha contra España suministrándoles dinero y armas.

Dentro de este contexto, no resultó extraño que el 13 de octubre de 1815, tras sesenta días de sitio al que estuvo sometida Cartagena, los habitantes del lugar en reunión extraordinaria celebrada por la legislatura y presidida por el gobernador Juan de Dios Amador, acordaran que este funcionario “en uso de sus facultades dispusiera cuándo y cómo tuviese por conveniente la proclamación del Augusto Monarca de la Gran Bretaña con los términos antes acordados comunicando a nuestra legislación en Londres las instrucciones convenientes para asegurar bajo su augusta sombra y poderosa protección la prosperidad a que aspiran sus nuevos súbditos de Cartagena y hacer en su nombre el juramento de fidelidad...”.

Aunque en esa oportunidad se llegó a izar la bandera británica y se envió una comisión a Jamaica integrada por el senador Enrique Rodríguez, el teniente coronel Narciso de Francisco Martín y el comerciante inglés Wellwood Hyslop, para obtener el reconocimiento a la medida adoptada, ni siquiera se les recibió y, en cambio, se les reiteró la neutralidad de Inglaterra en la disputa entre España y los rebeldes hispanoamericanos.

Al comparar las actitudes políticas de Inglaterra y Estados Unidos en relación con Hispanoamérica, J. Fred Rippy encuentra que eran muy semejantes, “ya que ambas proclamaban la neutralidad y deseaban evitar la ayuda europea a España en el intento de recuperar las colonias, pues esto significaba una amenaza al comercio de ambos países, y también la posibilidad de que Francia aumentara su influencia en la Amé-

rica Hispana. Pero su antagonismo marítimo, que la paz de Gante no solucionó, persistía. Cada uno recelaba de la influencia política y las intenciones de dominio territorial del otro y mientras Estados Unidos favorecía la instauración de Repúblicas en el Nuevo Mundo, Inglaterra prefería las monarquías. Ante una amenaza procedente de Rusia, de Francia o de la Nueva Santa Alianza; como en 1817, 1818 y 1823, hablaron de cooperación, pero de hecho, la cooperación sólo era una posibilidad muy remota, dadas las opiniones en sumo grado divergentes que sustentaban en materia de normas marítimas y principios políticos”.

Ya nos ocupamos del fracaso de George Canning al tratar de establecer causa común con el gobierno de Estados Unidos en un documento que le propuso a Richard Rush, a fin de oponerse a los designios de la Santa Alianza, respecto a la América Latina. Vimos como esta iniciativa de Canning no prosperó por el asunto del no reconocimiento de Gran Bretaña a los Estados hispanoamericanos recién emancipados. No fue hasta 1824 cuando Inglaterra dio este importante paso, por lo demás indispensable ante la aguda depresión económica que entonces atravesaba y la necesidad de incrementar su presencia en los mercados ultramarinos. En consecuencia, siguió el procedimiento de celebrar tratados de amistad, comercio y navegación como la fórmula para el reconocimiento. Así, entre finales del año mencionado y principios de 1825, Gran Bretaña concertó pactos de esta naturaleza con los gobiernos de Buenos Aires, México y Colombia, a los que siguieron compromisos similares con otros Estados hispanoamericanos.

En virtud de lo anterior, como observa Kaufmann, en la América del Sur: “compañías mineras, con capitales de más de 14,000,000 de libras, surgieron a la vida para explotar los recursos de los nuevos Estados, y los bancos y las inversiones públicas absorbieron préstamos de más de 20,000,000 de libras”. Esta situación bien podemos hacerla extensiva al resto de la América Latina que recibió de Londres la mayor parte de los préstamos e inversiones. Con acierto afirma E. Bradford Burns: “rápidamente la Gran Bretaña reemplazó a los reinos íberos

como la fuerza dominante en la América Latina y mantuvo tal supremacía a través del siglo diecinueve”.

3. Panamá: entre la lealtad a España y los planes de liberación foráneos.

Si bien a inicios del siglo XIX la economía del Istmo de Panamá era precaria, pronto la misma se reactivó gracias a las medidas adoptadas por la Corona española permitiendo el comercio con los países neutrales, lo cual, a su vez, fomentó el contrabando particularmente con Jamaica y Curazao. De allí que los comerciantes istmeños, aglutinados en el Cabildo, se mostraron fieles a España durante la invasión napoleónica a la Península Ibérica y en la mayor parte de los años de los movimientos de independencia en Hispanoamérica.

Mientras tanto, el Istmo de Panamá estuvo entre los objetivos de expediciones extranjeras con el propósito de liberarlo del dominio español, como fueron los casos de las incursiones de Benito Chaserieux, en 1814, y de Gregor MacGregor, cinco años más después. Éste último logró apoderarse de Portobelo, pero no pudo sostenerse por mucho tiempo. Asimismo, el corsario francés Luis Aury, tras capturar las islas de Vieja Providencia y Santa Catalina, a mediados de 1818 y proclamar los Estados Unidos de Buenos Aires y Chile, tuvo como meta principal tomarse el Istmo de Panamá. No obstante, fracasó al tratar de obtener el respaldo del general José de San Martín y del gobierno de la República de la Nueva Granada, ante todo por las intrigas de su lugarteniente Luis Perú de Lacroix y por su antigua enemistad con Bolívar. Otros planes en este sentido, urdidos por el Libertador, Santander, Sucre y José María Castillo tampoco llegaron a ponerse en práctica y los istmeños, por sus propios medios y con sus propios métodos, se declararon independientes de España, el 28 de noviembre de 1821 y de inmediato proclamaron la unión voluntaria a la República de Colombia.

A comienzos del siglo XIX, según nos indica Mariano Arosemena, predominaba en el Istmo de Panamá una economía de subsistencia que

paulatinamente varió con la reactivación de las actividades transitistas, merced a las medidas adoptadas por la Corona española que le dio carta blanca al comercio con las posesiones extranjeras en el Caribe y Estados Unidos, siempre y cuando se mantuviesen neutrales en las guerras en que participaba el decadente imperio hispano. Así, en 1808, el gobernador de Panamá Juan Antonio de la Mata abrió el puerto de Chagres a las transacciones mercantiles con Jamaica y muy pronto Portobelo se sumó a tales actividades. No se hizo esperar, en consecuencia, la obtención de rápidas ganancias por parte de los comerciantes istmeños que, en su mayoría, estaban aglutinados en el Cabildo. Sobre todo el contrabando de negros y mercancías volvió a cobrar un auge muy similar al practicado durante las últimas ferias celebradas en el siglo XVIII. Por eso, los panameños estuvieron en capacidad de enviar fuertes donativos en dinero y en especies a la Junta de Sevilla que encabezaba la lucha contra la imposición de José Bonaparte en el trono español.

Tales demostraciones de lealtad de los criollos panameños hacia Fernando VII “El deseado”, no se circunscribieron al ámbito europeo. En efecto, no faltaron tampoco los “donativos patrióticos” para contribuir a sofocar los movimientos revolucionarios en Hispanoamérica, en particular, durante el traslado del virreinato de la Nueva Granada a Panamá, en el lapso comprendido entre marzo de 1812 a junio del año siguiente. Así, mientras el virrey Benito Pérez obtenía fuertes sumas de los hombres de negocios locales, se hacía la vista gorda ante el desmedido contrabando procedente de Jamaica y Curazao, al tiempo que ampliaba el intercambio mercantil con los lejanos puertos del Pacífico sudamericano. Dio, además, su aprobación para que en Panamá se creara un Tribunal de Consulado con jurisdicción propia, idea por lo demás concebida por los istmeños ajustándose a los postulados del despotismo ilustrado. Aunque esta propuesta no prosperó por la intromisión de la Real Audiencia y el desinterés de las autoridades metropolitanas, sí se pudo establecer una Junta Consular de Comercio, Industria y Agricultura.

Desde entonces, Panamá pasó a ser una especie de bastión realista y cabeza de playa para el envío de tropas y pertrechos de guerra hacia

Sudamérica, particularmente cuando a mediados de 1814, cayó en manos de los patriotas el apostadero naval de Montevideo. Justo en ese momento, la corona española suspendió el libre comercio con aquella región del continente. Con razón el prócer Mariano Arosemena llegó a sostener que con tal disposición “...el Istmo de Panamá fue el principal agraviado por cuanto su posición geográfica lo hacía el depósito de mercaderías extranjeras” y afirmó que desde entonces “...empezó a conocer Panamá la importancia de su independencia”.

Pese a lo anterior, y no obstante las pugnas que se suscitaron entre los oidores de la Real Audiencia con los miembros del Cabildo ciudadano, situación que permaneció hasta julio de 1816, cuando se restableció el virreinato de Santa Fe de Bogotá y aquel tribunal fue trasladado, los criollos del Istmo de Panamá se mantuvieron leales al antiguo régimen, no tanto por motivos políticos como en aras de sus intereses económicos. De esta forma, en febrero de 1815, se expidió una Real Cédula dándole el título de fiel, no sólo a la ciudad de Panamá, sino también a Portobelo, Natá, Santiago de Alanje, Santiago de Veraguas y la Villa de los Santos, que habían participado en el envío de donativos a España. Fue así como tuvieron que transcurrir otros seis años para que se optara por romper definitivamente los lazos con la metrópoli, justo en el momento en que la posición de fidelidad de los panameños era ya insostenible ante la carga de tributos de guerra, reclutamientos forzosos, persecuciones políticas y la paralización de las operaciones mercantiles, máxime cuando en agosto de 1816, se cerró el puerto del Chagres a cualquier tipo de comercio exterior.

Por otra parte, entre 1814 y principios de 1821, se efectuaron expediciones y urdieron planes para liberar al Istmo de Panamá del dominio español. En la primera fecha, el comandante francés Benito Chaserieux atacó sin éxito Portobelo. A la vez, cabe mencionar los proyectos del corsario francés Luis Aury y la toma de Portobelo por el general escocés Gregor MacGregor, a inicios de 1819. En efecto, un curioso suceso con ribetes parecidos al de la Isla Amelia, donde, como vimos, MacGregor y Aury establecieron la República de las Floridas de duración efímera, tuvo lugar en las islas de Vieja Providencia y

Santa Catalina a principios de julio de 1818. De estas islas y de las pretensiones inglesas sobre las mismas durante el siglo XVII nos ocupamos en el fascículo anterior. Tras estar alternativamente en poder de Inglaterra y España, en 1789, quedaron en posesión de esta última y desde el punto de vista administrativo, dependieron de la Presidencia de Guatemala hasta 1803, cuando quedaron sujetas al Virreinato de la Nueva Granada. Si bien en ellas se producía algodón, su principal función era servir como almacén de mercaderías de contrabando procedentes de Inglaterra con destino a las posesiones españolas. Al parecer, en esta actividad, a comienzos del siglo XIX, participaba el propio gobernador Tomás O’Neill, aunque hacia 1816 tales territorios permanecían semi-abandonados por España.

Así las cosas, la expedición encabezada por Luis Aury no tuvo ninguna dificultad para apoderarse de las mencionadas islas y ganarse la voluntad de sus habitantes, entre los que figuraban estadounidenses, europeos, alemanes, indios y criollos de Centro y Sudamérica. Aury adujo que tomó esta decisión autorizado por las Repúblicas Confederadas de Buenos Aires y Chile, a fin de contribuir a la independencia de la Nueva Granada. Pero nunca exhibió los documentos que acreditaban su actuación y es dudoso que los tuviese, a no ser que se tratara de unas instrucciones que recibió del canónigo chileno José Cortés de Madariaga, supuesto Ministro Extraordinario de las aludidas Repúblicas Confederadas y cuyo contenido veremos de inmediato. En todo caso, Aury proclamó la República de los Estados Unidos de Buenos Aires y Chile, exhibiendo la bandera blanca y celeste, que después sería el emblema nacional de Argentina.

Interesa, en particular, detenernos en las mencionadas instrucciones de Cortés de Madariaga a Aury, fechadas en Kingston el 3 de junio de 1818. En las mismas se decía, entre otras cosas: “...por tanto, he venido en conferirle, como desde luego le confiero, la importantísima comisión de proceder con su flotilla, armamentos y tropas de desembarco sobre los puertos de Portobelo y Chagres, con el intento de ocuparlos a nombre de las Repúblicas arriba mencionadas, y tremolando que fuese el pabellón independiente en cualquiera de dichos puertos,

en uso de sus facultades de mi resorte (sic) autorizo en toda forma al referido comodoro Aury para que se posesione de la ciudad capital de Panamá y del territorio de su provincia, por medio de la fuerza en caso de que se le opusiera alguna resistencia, o pacíficamente, siempre que sus vecinos y habitantes se manifestaren dóciles a recibir los beneficios de la libertad civil, en cuyo probable evento se entendería igualmente autorizado el Comodoro Aury para otorgar amnistías y establecer una administración provisoria, subordinada al poder militar, hasta la organización definitiva del gobierno provincial que debiera adoptarse con anuencia y consulta de los Directores Ejecutivos de Buenos Aires y Chile. Y para evitar equivocaciones declaro que es mi voluntad, uniéndome a los de mis comitentes, que estas letras no tengan ningún efecto fuera de los límites y objetos determinados del Istmo de Panamá y sus dependencias, a que por ahora se contraen”.

A la luz de lo anterior, podemos explicarnos por qué el historiador argentino Edmundo Heredia asevera que: “la razón principal de la existencia de los Estados Unidos de Buenos Aires y Chile era la toma del Istmo de Panamá. La invocación de aquellos dos Estados respondía al deseo de lograr su concurso en esta empresa”. Este objetivo no pudo cumplirse, al menos como lo visualizaron Cortés de Madariaga y Aury.

Mientras tanto, a finales de marzo de 1819, una expedición bajo el mando de Gregor MacGregor ocupó la isla de San Andrés. Provenía de Inglaterra donde, al parecer, logró que los comerciantes de Londres, Escocia, Irlanda y de otros países europeos le apoyaran financieramente y reclutó gente de diversas nacionalidades, sobre todo de Inglaterra y Escocia. Su principal objetivo era apoderarse de Portobelo y Río Hacha en la Nueva Granada. A partir del primer puerto mencionado, MacGregor procedería a la toma de todo el territorio del Istmo de Panamá y estaba persuadido de que al momento de ejecutar esta operación, encontraría la escuadra de Thomas Cochrane con cuarenta buques de Chile bloqueando la ciudad de Panamá.

MacGregor no tuvo éxito en entusiasmar a los comerciantes de Kingston para que le dieran el respaldo económico en su proyectada

invasión a Portobelo y Río Hacha. Parece ser que esta expedición iba a actuar conjuntamente con las fuerzas comandadas por Luis Aury, pero el general escocés, por razones no aclaradas, decidió actuar solo. A principios de 1819, capturó fácilmente a Portobelo, toda vez que las tropas españolas bajo las órdenes del gobernador de la plaza Juan Van Verder, optaron por abandonar el puerto antes que presentar combate. Acto seguido, MacGregor, en nombre de las fuerzas patriotas revolucionarias, organizó un gobierno civil y nombró como Gobernador a Juan Elías López y a José Santa Cruz en condición de Vicegobernador. De esta forma, el general escocés cumplía con el compromiso adquirido con Elías López, quien fungía como delegado del gobierno General de las Provincias Unidas de la Nueva Granada con residencia en Jamaica y que dio su apoyo económico al plan de conquista de Portobelo.

No obstante, tan audaz golpe en un punto vital de las posesiones españolas no se sostuvo por mucho tiempo. A la indisciplina de las tropas invasoras se sumó el descuido para mantener la plaza recién conquistada. Aprovechando una noche de fiesta colectiva de los intrusos, el Gobernador de Panamá Alejandro Hore, el 3 de abril de 1819, recuperó Portobelo en una sorpresiva operación de la que MacGregor pudo escapar a duras penas retornando a San Andrés. Aduce el historiador venezolano Tulio Arends, que: “El desastre fue completo. Al gobernador López lo mataron en su cama. De los quinientos hombres comandados por el General (MacGregor) sólo escaparon doce, cerca de treinta murieron y el resto cayó prisionero. Estos fueron llevados a través del Istmo hacia la otra costa, donde encadenados fueron sometidos a trabajos forzados en las fortificaciones. Meses después, cuando trataron de escapar, los mataron a casi todos”. Asimismo, cabe destacar que, entre los objetivos de la expedición liberadora de MacGregor, estaba establecer una colonia en la Bahía de Caledonia en el sitio donde los escoceses ya habían hecho un intento similar hacía más de un siglo. También se perseguía el propósito de construir un canal interoceánico por el Darién con capital británico.

Pese a este estrepitoso descalabro que ocasionó el rompimiento con Aury, MacGregor no se dio por vencido y en octubre de 1819 se

apoderó de Río Hacha, pero al igual que lo acontecido en Portobelo, las fuerzas españolas no tardaron en reaccionar y recuperaron el puerto, infligiendo otra humillante derrota al osado general escocés. No obstante, el fracaso de la expedición de éste en Portobelo, el plan para capturar el Istmo de Panamá siguió latente. Entre 1819 y 1821, Luis Aury intentó obtener el respaldo del general José de San Martín, cuyas tropas habían emprendido una campaña liberadora en el Pacífico sudamericano, a fin de que actuaran en coordinación con él sobre Panamá. Para esta tarea, inicialmente Aury encomendó a Agustín Codazzi, pero éste no logró convencer a Thomas Cochrane, quien formaba parte del plan revolucionario de San Martín. El corsario francés insistió entonces, a través de su lugarteniente Luis Perú de Lacroix, quien terminaría traicionándolo ante Bolívar. En efecto, Aury buscó la colaboración de la República de Colombia y las Provincias Unidas del Río de la Plata para la liberación de Panamá. Al principio se obtuvo el consentimiento del Vicepresidente colombiano Francisco de Paula Santander, pero en marzo de 1821, en una carta que emitió Perú de Lacroix al Libertador, le reveló cuáles eran, a su juicio, los verdaderos propósitos de Aury, cuyo “proyecto secreto” era aumentar sus fuerzas navales, sobrepasando a las de Colombia, saber la opinión de San Martín acerca de Bolívar, “la República de Colombia, su gobierno, la Unión de la Nueva y la proyectada de Quito y Panamá”. Según Perú de Lacroix, la finalidad básica de Aury era “contrariar las miras políticas y (los) proyectos de Bolívar”, así como “dislocar el territorio de las República de Colombia (y) posesionarse del Istmo de Panamá en nombre de las Repúblicas Confederadas”, además de crear discordia entre éstas y Colombia “determinar su extensión y (...) favorecer la separación de la Nueva Granada y las Provincias de Venezuela e impedir la Unión de Quito y Panamá”.

Fuesen ciertas o no estas aseveraciones de Perú de Lacroix, lo único que lograron fue ahondar más aún la enemistad que ya existía entre Aury y Bolívar, cuyas desavenencias se habían iniciado a principios de 1816 en los Cayos de Haití, cuando el corsario francés se opuso rotundamente a que se le otorgaran a éste último poderes absolutos en la expedición que se preparaba sobre las costas de Venezuela y la Nueva Granada. En

los años siguientes, Aury y Bolívar actuaron por separado en sus campañas revolucionarias a favor de la independencia hispanoamericana, y si bien el marino francés en ocasiones intentó el acercamiento al Libertador, no tuvo éxito por la profunda desconfianza que éste le tenía.

En definitiva, el plan de Aury de capturar el Istmo de Panamá con el apoyo del General José de San Martín y la colaboración del gobierno colombiano no fructificó, quizás por las intrigas de Luis Perú de Lacroix, y la enemistad entre Bolívar y el corsario galo. Mejor suerte no tuvieron los denominados Estados Unidos de Buenos Aires y Chile, toda vez que no duraron mucho tiempo después de la muerte de Aury ocurrida en agosto de 1821. A finales de junio de 1823, las islas de Vieja Providencia y San Andrés fueron oficialmente reincorporadas a la República de Colombia.

Mas tampoco debemos olvidar que cuando Cartagena de Indias cayó en manos de las fuerzas patriotas, en julio de 1821, Bolívar dio instrucciones al General Mariano Montilla para que emprendiera la campaña de liberación de Panamá, pero por razones de orden disciplinarias en las tropas, entre otras causas, la misma no pudo llevarse a cabo. En verdad, entre 1820 y 1821, se dio una activa correspondencia que versó sobre una posible expedición libertaria al Istmo y entre sus gestores, además de Luis Aury y Bolívar, se destacaron Antonio José Sucre, José María Castillo y Francisco de Paula Santander. De los jefes expedicionarios, aparte de Montilla, se mencionó a Rafael Urdaneta y Bartolomé Salom. El 17 de diciembre de 1821, es decir, cuando ya el Istmo de Panamá se había independizado, si bien la noticia se desconocía aún en otros puntos de Hispanoamérica, Bolívar le comunicaba a Santander la derrota de los realistas en Quito y la próxima liberación de todo su territorio. En consecuencia, estimaba indispensable fijar “una grande atención sobre la ocupación del Istmo de Panamá. Es de primera necesidad que para fines de enero próximo venidero esté la expedición destinada a obrar por Portobelo (y una vez en posesión de él (...) obrar contra Panamá de acuerdo con la expedición que yo haré marchar de San Buenaventura, la que estaría sobre Panamá para fines de enero”.

Por sus propios medios y con sus propios métodos, los criollos del Istmo de Panamá proclamaron la independencia de España el 28 de noviembre de 1821. Como diría años después Justo Arosemena: “Colombia no contribuyó pues, de ningún modo directo con la independencia del Istmo (...) la diplomacia y el espíritu mercantil nos fueron de tanta utilidad como las lanzas y fusiles a nuestros hermanos de coloniaje. Intrigas y oro fueron nuestras armas; con ellas derrotamos a los españoles, i esa derrota cuyos efectos fueron tan positivos como los del cañón, tuvo la inapreciable ventaja de ser incruenta”. En efecto, el peso de tan trascendental decisión recayó en el cabildo ciudadano, que como dijimos estaba compuesto en su mayoría por comerciantes. Estos, tras establecer logias masónicas y sociedades patrióticas, así como traer la imprenta de Jamaica y publicar el Periódico La Miscelánea divulgando las ideas liberadoras, sufrir persecuciones por parte del último virrey Juan Sámano y disfrutar de algunas libertades pagando elevados impuestos durante la administración de Juan de la Cruz Murgeón, aprovecharon su salida hacia Quito. Con el apoyo del Coronel criollo José de Fábrega, que se había encargado del mando, provocaron la desertión masiva de la guarnición española mediante sobornos y en cabildo abierto proclamaron la independencia de Panamá de España, al tiempo que simultáneamente se unieron de manera voluntaria a la República de Colombia.

4. La rivalidad anglo-estadounidense en el Congreso Anfictiónico de Panamá y la actitud de Bolívar.

Pese a que la idea de la unidad continental americana no es originaria de Bolívar, toda vez que ya la había planteado Francisco Miranda a finales del siglo XVIII, si cabe resaltar el papel que el Libertador le asignó al Istmo de Panamá como el territorio propicio para semejante propósito. Del mismo modo, conviene tener presente que Bolívar se inclinó en ocasiones por el protectorado británico en Hispanoamérica.

Desde 1815, en su exilio en Jamaica, y ante el retroceso de los movimientos revolucionarios en Hispanoamérica, Bolívar se

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

refirió a que se podría entregar al gobierno británico “las provincias de Panamá y Nicaragua” para construir allí canales interoceánicos y fomentar el comercio universal. A la vez, resaltó la posición geográfica de Panamá como punto central para la celebración de un “augusto Congreso”.

Bolívar no era partidario que Estados Unidos participara en el Congreso Anfictiónico de Panamá, por lo que la invitación a éstos corrió a cargo de Santander. Aunque este cónclave resultó un fracaso para el ideal Bolivariano de unidad continental, el mismo puso en evidencia la gran rivalidad existente entre Gran Bretaña y Estados Unidos en asuntos de diversa índole. Ello pese a que los delegados norteamericanos no estuvieron presentes en la Magna Asamblea, si bien el representante británico trató de obtener el máximo provecho en la misma en detrimento de los intereses estadounidenses.

Como se sabe, la idea de la unidad continental americana no surgió con Simón Bolívar. Uno de los primeros en exponerla fue el precursor de la independencia hispanoamericana Francisco Miranda, en su famosa “Carta a los Americanos” y, como vimos, estuvo en Europa y Estados Unidos tratando de encontrar apoyo para sus planes de emancipación. Aunque Miranda tomó en cuenta el Istmo de Panamá entre los puntos donde debía comenzarse el proceso liberador y resaltó su estratégica posición geográfica que consideró propicia para el comercio universal acorde con la construcción del canal interoceánico con capital británico, fue Bolívar quien exaltó el papel de este territorio como el punto central de la anhelada unidad hemisférica.

Precisa advertir que desde el inicio de los movimientos revolucionarios en Hispanoamérica, Bolívar se inclinó por la protección inglesa y mantuvo esta posición hasta los años del Congreso Anfictiónico, por lo menos. A principios de julio de 1810, llegó a Londres junto con Luis López Méndez, y en su condición de agentes de Venezuela, tras reunirse con Miranda, se entrevistaron con el Secretario del Exterior británico Lord Wellesley, a efectos de obtener el protectorado. Pero el alto funcionario inglés, en una respuesta a tono con los intereses que

representaba, les garantizó que su gobierno suministraría el poder naval para proteger a Venezuela de las intenciones absorbentes de Francia, a la vez que resguardaba los intereses de su aliado español Fernando VII. Si bien con posterioridad Bolívar y López Méndez le brindaron su apoyo a Miranda cuando éste arribó a Caracas y se le proclamó dictador supremo y comandante de los ejércitos patriotas, no dudaron en entregárselo a las fuerzas españolas cuando el precursor abandonó la lucha, por lo que el destino final de Miranda fue pasar encerrado el resto de su vida en la carraca de Cádiz.

Por otra parte, una de las primeras referencias del Libertador sobre el Istmo de Panamá se encuentra en la carta que dirigió al comerciante inglés Maxwell Hislop, fechada en Kingston, el 19 de marzo de 1815. Debemos tener presente que en ese entonces, la revolución en Hispanoamérica y concretamente en la Nueva Granada y Venezuela, había sufrido graves reveses, por lo demás puestos de manifiesto en Cartagena de Indias. Por ello, Bolívar optó por exiliarse, de manera voluntaria, en Jamaica, donde reflexionaría sobre el pasado, el presente y el porvenir de los territorios americanos entonces sujetos al dominio español.

A juicio de Bolívar, Hispanoamérica estaba destinada a sucumbir o al exterminio, en aquellos tiempos difíciles, si una nación poderosa no le brindaba su apoyo. Sostenía que por los intereses económicos en la región, sobre todo en Venezuela y la Nueva Granada, esta potencia era Inglaterra, la cual podía ayudar con dinero, armas, municiones, buques de guerra, agentes y hasta voluntarios militares para la causa independentista. Según sus propias palabras: “con estos socorros (se) pone a cubierto el resto de la América del Sur y al mismo tiempo se pueden entregar al gobierno británico las provincias de Panamá y Nicaragua, para que forme de estos países el centro del comercio del universo por medio de la apertura de canales que, rompiendo los diques de uno y otro mar, acerquen las distancias más remotas y hagan permanente el imperio de la Inglaterra sobre el comercio”.

De un tenor parecido son otras cartas que el Libertador escribió en Jamaica. Nos interesa, principalmente, su célebre “contestación de un

americano meridional a un caballero de esta isla”, fechada el 6 de septiembre de 1815, mejor conocida como la “Carta de Jamaica”, que constituye una de las muestras más fehacientes de la capacidad analítica de Bolívar. Incluso, profetizó, con bastante acierto, sobre el destino de los distintos países hispanoamericanos, aunque la idea central del documento era la unidad del Nuevo Mundo “con un solo vínculo que ligue sus partes entre sí y con el todo. Ya que tiene un origen, una lengua, unas costumbres y una religión”. Pero advirtió que ello no era posible porque “climas remotos, situaciones diversas, intereses opuestos, caracteres desemejantes” dividían América. No obstante, expresó: “Que bello sería que el Istmo de Panamá fuese para nosotros lo que el de Corinto para los griegos! Ojalá que algún día tengamos la fortuna de instalar allí un augusto congreso de los representantes de las repúblicas, reinos e imperios a tratar y discutir sobre los altos intereses de la paz y de la guerra con las naciones de las otras tres partes del mundo. Esta especie de corporación podrá tener lugar en alguna época dichosa de nuestra regeneración”.

Vemos pues, que Bolívar, en una fecha tan temprana como 1815, resaltó la importancia del Istmo de Panamá en dos aspectos: como posible centro del comercio mundial a través de un canal interoceánico bajo los auspicios del imperio británico y punto medular para la discusión de los problemas mundiales. Si tenemos presente que entonces la Gran Bretaña estaba en pleno apogeo no sólo por el avance de la revolución industrial, sino por el ocaso de la era napoleónica, es explicable por qué Bolívar, en un momento de desesperación y desengaño, tuviese en miras la pretensión de obtener el apoyo inglés para el movimiento independentista de Hispanoamérica. Incluso, por estas fechas, a fin de lograr tal objetivo, planeó viajar a Londres, si bien poco después desistió cuando vio la posibilidad de preparar una gran ofensiva desde las Antillas, especialmente tomando como base a Haití. Pero simultáneamente pensó, pese a su actitud pesimista, que era necesario la unión de Hispanoamérica para poder dialogar con las otras naciones del orbe. Para tal efecto, consideró que uno de los primeros pasos sería celebrar “un augusto congreso” en Panamá

que en la citada “Carta de Jamaica” calificó como “el punto céntrico para todos los extremos del continente”.

Pese al fracaso de las expediciones para liberar el Istmo, comandadas por Benito Chaserieux, Gregor MacGregor y los planes de Luis Aury, el interés de los revolucionarios y especialmente de Simón Bolívar, que no tuvo nada que ver con tales iniciativas, siguió latente. Mas comprendió que el tambaleante imperio español no estaba dispuesto a soltar fácilmente tan importante baluarte estratégico-militar. De allí que después del triunfo de Boyacá y la concertación del armisticio en noviembre de 1820, el Libertador, al mes siguiente, le escribía a Francisco de Paula Santander: “Si insistiendo ellos (los españoles) en conservar algún territorio, distrito o provincia de los que están comprendidos en los departamentos que conforman la República (de Colombia) pero que están poseídos por ellos aún, podremos renunciar a las pretensiones que tenemos sobre todo el país íntegramente. Esta proposición debe contraerse al Istmo de Panamá que, siendo el que más le importa, es el que deben exigir con más calor, por la defensa que aquel país ofrece a las posiciones españolas en México, prescindiendo de las ventajas mercantiles”.

Poco después, deseoso Bolívar de obtener el reconocimiento de la independencia, la libertad y la soberanía de la República de Colombia, envió como comisionados a la Corte de Madrid a José Rafael Revenga y a José Tiburcio Echevarría. Estos, en su condición de Ministros Extraordinarios y Plenipotenciarios, recibieron instrucciones preparadas por el propio Libertador. El propósito fundamental de esta misión era concertar un definitivo tratado de paz con España y para ello podían ceder el Istmo de Panamá a cambio del Departamento de Quito, si éste se incorporaba a Colombia. Lo mismo se haría con la provincia de Veraguas. Pero esta comisión resultó un rotundo fracaso.

Mas retornando a la idea de la celebración del Congreso Anfictiónico, antes de que Hispanoamérica se liberara en su totalidad del dominio español, a instancias de Bolívar, en 1821, Pedro Gual, Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, preparó un buen número de proyectos bilaterales que habrían de concertarse con algunas

repúblicas americanas, a fin de consolidar pactos de unión, liga y confederación perpetuos. A este efecto, se celebraron tratados con el Perú y México, aunque fracasaron los intentos de arreglos contractuales con Chile y las Provincias Unidas del Río de la Plata.

Poco antes de la decisiva batalla de Ayacucho que consolidó la independencia de Hispanoamérica, desde Lima, el 7 de diciembre de 1824, Bolívar invitó a los gobiernos de México, Guatemala, Chile y Buenos Aires a formar una confederación reuniéndose en Asamblea de Plenipotenciarios, cuya sede sería el Istmo de Panamá, para que como él mismo lo había expresado dos años antes: “nos sirva de consejo en los grandes conflictos, de punto de contacto en los peligros comunes, de fiel intérprete en los tratados públicos, cuando ocurran dificultades y de conciliador, en fin de nuestra diferencias”. Fue en esta ocasión cuando el Libertador pronunció las conocidas palabras que citamos a continuación: “Parece que si el mundo hubiese de elegir su capital, el Istmo de Panamá sería señalado para ese augusto destino, colocado como está, en el centro del globo, viendo por una parte el Asia y por la otra el Africa y la Europa. El Istmo de Panamá ha sido ofrecido por el Gobierno de Colombia para este fin, en los tratados existentes. El Istmo de Panamá está a igual distancia de las extremidades: y por esta causa podría ser el lugar provisorio de la primera Asamblea de los Confederados”.

En otro orden de cosas, no está demás señalar que los principios enunciados por James Monroe el 2 de diciembre de 1823, estaban en contradicción con los postulados de unidad continental defendidos por Bolívar, máxime cuando él era partidario de que los países que formaron parte de la liga anfictiónica fuesen solo los que habían sido antiguas colonias españolas, con una lengua, religión y costumbres comunes. De allí que el Libertador, en un principio, se mostró adverso a que Estados Unidos participara en el Congreso Anfictiónico de Panamá. Por eso, el 26 de octubre de 1825, le confesaba a Santander: “No veo que los americanos deben estar en el Congreso del Istmo”, y poco después le reiteraba: “Jamás seré de opinión que los convidemos a nuestros arreglos americanos”. En cambio, a finales de junio de ese mismo año, el Libertador se mostró anuente para establecer una suerte de pro-

tectorado mediante una alianza entre la Gran Bretaña y la Confederación Americana.

Es un hecho conocido que el Congreso Anfictiónico se llevó a cabo en la antigua sala capitular del Convento de San Francisco, del 12 de junio al 15 de julio de 1826. Pero sólo asistieron delegados de la República de Colombia, Perú, México y Centroamérica, además del representante de la Gran Bretaña y otro de los Países Bajos. Sólo en último momento, el Vicepresidente Santander invitó a participar a Estados Unidos, aunque los delegados de este país, por diversos motivos, no pudieron estar presentes en esta Asamblea Continental.

Asevera J. Fred Rippe que: “nunca aparecieron más claramente las rivalidades entre las dos potencias anglosajonas que en relación con el Congreso que se reunió en Panamá en el verano de 1826”. Aunque los representantes del gobierno estadounidense John Sergeant y Richard Anderson no alcanzaron a participar en la Asamblea del Istmo, en las instrucciones impartidas por el Secretario de Estado Henry Clay, se denotó cuan importantes eran para la Nación del Norte algunos temas que podían ser objeto de deliberación en Panamá. Así, en el ámbito comercial, interesaba a Estados Unidos el sostenimiento del principio de la nación más favorecida y la definición de los derechos marítimos de los neutrales. Era primordial, asimismo, abrir el compás para que las exportaciones e importaciones de mercaderías en Hispanoamérica pudieran realizarse en buques de otras naciones del continente americano.

A los delegados estadounidenses también se les autorizó estimular a los nuevos Estados para que rechazaran la intromisión europea, tanto en el aspecto económico como en su sistema de gobierno. Para ello, en las instrucciones de Clay a los delegados estadounidenses, les indicó que propusieran en el seno del Congreso Anfictiónico que los Estados de América suscribieran una declaración obligatoria oponiéndose al establecimiento de nuevas colonias europeas en sus respectivos territorios. Este punto, por lo demás, estaba contemplado en la agenda del Congreso.

Similar trascendencia merecían, para Estados Unidos, asuntos como la abolición de la esclavitud, la posible liberación de Cuba y

Puerto Rico, el establecimiento de tratados bilaterales de Paz, Amistad y Comercio, a más de los posibles beneficios que se derivarían de un canal interoceánico por el Istmo de Panamá, como veremos en el próximo Capítulo. Por su parte, a la Gran Bretaña le interesaba mantener su hegemonía comercial en los mercados americanos para colocar sus productos manufacturados y extraer materias primas, conforme a los lineamientos de la Revolución Industrial. Por eso abogaba por el mantenimiento de sus normas marítimas y favorecía el establecimiento de monarquías en el Nuevo Mundo. El Imperio británico se inclinaba, además, por acciones conciliatorias entre las antiguas colonias de España con el régimen de Fernando VII y, por supuesto, recelaba del grado de influencia que podía ejercer Estados Unidos en las recién instauradas repúblicas. Esto se evidenció con claridad en el pliego de instrucciones del Ministro George Canning a Edward Dawkins, enviado especial de la poderosa Albión al Congreso de Panamá.

Dawkins debía pulsar la opinión de los distintos delegados hispanoamericanos respecto a las pretensiones estadounidenses y dejar claramente sentado que Inglaterra se opondría a cualquier liga encabezada por éstos, no así a la formada por los Estados que habían dependido de España. Habría de manifestar, además, que los principios del derecho marítimo practicados por la Gran Bretaña, en modo alguno sufrirían alteraciones por acuerdos que se concertaran en el Nuevo Mundo. Tampoco aceptarían la introducción de modificaciones en los pactos europeos.

Por último, Dawkins trataría de aumentar el prestigio de Inglaterra ofreciendo sus buenos oficios en el caso de la liberación de Cuba o en las disputas que se presentaran entre las naciones hispanoamericanas. A pesar del fracaso del Congreso Anfictiónico, el comisionado británico supo aprovechar la ausencia de sus homólogos norteamericanos para granjearse la buena voluntad de los plenipotenciarios y determinar hasta qué punto se inclinaban hacia los Estados Unidos, así como la imposibilidad de una expedición para independizar a Cuba, si bien no tuvo éxito en su política conciliatoria favorable a España.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

Bibliografía selecta

- ANTEI, Giorgio: Los Héroes Errantes. Historia de Agustín Codazzi, 1793-1822. Planeta Colombiana Editorial S.A. Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Biblioteca Nacional de Colombia. Santa Fe de Bogotá, 1993.
- ARAÚZ, Celestino Andrés: La Independencia de Panamá en 1821: Antecedentes, Balance y Proyecciones. Academia Panameña de la Historia. Panamá, 1980.
- ARAÚZ, Celestino Andrés y PIZZURNO, Patricia: El Panamá Hispano (1501-1821). Comisión Nacional del V Centenario Encuentro de Dos Mundos de España, Diario La Prensa de Panamá. Panamá, 1991.
- : El Panamá Colombiano (1821-1903). Primer Banco de Ahorros y Diario La Prensa de Panamá. Panamá, 1993.
- ARENDS, Tulio: Sir Gregor MacGregor. Un Escocés tras la aventura de América. Colección Tiempo de Venezuela. Monte Avila Editores, Caracas, 1988.
- BELL LEMUS, Gustavo: Cartagena de Indias: de la Colonia a la República. Colección Historia N°3, Fundación Simón y Lola Guberck, Santa Fe de Bogotá, 1991.
- BIERCK, Harold A.: Vida Pública de Don Pedro Gual. Serie del Sesquicentenario del Congreso de Panamá publicada por el Gobierno de Venezuela. Caracas, 1976.
- BURNS, E. Bradford: América Latina. Una concisa historia interpretativa. Editorial Universitaria, Panamá, 1979.
- DUARTE FRENCH, Jaime: Los tres Luises del Caribe. ¿Corsarios o Libertadores?. El Ancora Editores, Bogotá, 1988.
- HEREDIA, Edmundo A.: Los Estados Unidos de Buenos Aires y Chile en el Caribe. Editores Culturales Argentinos, Secretaría de Cultura, Ministerio de Educación y Justicia. Buenos Aires, 1984.
- KAUFMANN, William W.: La política británica y la Independencia de América Latina. 1804-1828. Ediciones de la Universidad Central de Venezuela. Caracas, 1963.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

- NICOLAU, Ernesto J.: "Cesión de España del Istmo de Panamá a cambio del reconocimiento de la República de Colombia". Revista Lotería, N°243-244, mayo-junio de 1976. Págs. 25-34.
- PERKINS, Dexter: Historia de la Doctrina Monroe. EUDEBA, Editorial Universitaria de Buenos Aires. Argentina, 1964.
- RIPPY, J. Fred: La Rivalidad entre Estados Unidos y Gran Bretaña por América Latina. (1808-1830). EUDEBA, Editorial Universitaria de Buenos Aires. Argentina, 1967.
- STREET, John: Gran Bretaña y la Independencia del Río de la Plata. Editorial Paidós, S.A. Buenos Aires, 1967.
- WHITAKER, Arthur Preston: Estados Unidos y la Independencia de América Latina (1800-1830). EUDEBA, Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1964.

Capítulo 6

Los proyectos de comunicación interoceánica hasta mediados del siglo XIX

1. El estado de la cuestión durante el Siglo de las Luces.

Durante el Siglo de las Luces se realizaron expediciones científicas a Hispanoamérica, algunas de las cuales como la de La Condamine recomendaron la construcción de un canal a través del Istmo de Panamá. En Francia surgió, hacia las postrimerías del siglo, un gran entusiasmo por la apertura de una vía interoceánica que, incluso, llevó al propio Thomas Jefferson, a la sazón Ministro de Estados Unidos en París, a hacerse eco de la idea. Por su parte, Inglaterra también ansiaba dominar alguna de las rutas canaleras, de manera que envió una expedición a Nicaragua con este fin.

Hacia finales de la centuria, el Precursor Francisco de Miranda le propuso a Gran Bretaña la construcción de una comunicación interoceánica por Panamá o Nicaragua, al tiempo que presentó un Plan Militar para liberar a América en el que le asignaba un papel destacado a Estados Unidos, no sólo en el campo militar sino también en el comercial. A comienzos del siglo XIX la idea de construir un canal por Centroamérica tenía muchos seguidores en Inglaterra, sobre todo en momentos que el comercio sufría los embates del bloqueo continental decretado por Napoleón.

Después que en 1600 Samuel de Champlain recomendara la construcción de un canal que uniera el río Chagres con el Océano Pacífico y del fallido intento escocés en el Darién dirigido por William Paterson en 1699, la cuestión del canal cobró nueva vida durante el siglo XVIII, cuando se produjo un resurgimiento de los estudios científicos en Europa. En este campo, fue Francia que llevó la delantera de los viajes de investigación cuando, en 1735, envió una expedición al mando de Charles Marie La Condamine con destino al Ecuador. Para alcanzar el Pacífico, La Condamine atravesó el Istmo de Panamá y, pese a su rápido examen del terreno, a su regreso recomendó a la Academia de Ciencias de Francia la construcción de un canal por Panamá. En esta expedición participó el científico español Antonio de Ulloa, quien varias décadas más tarde encabezaría otro viaje en compañía de Jorge Juan por encargo de la corona española, aunque en esta ocasión el asunto de la ruta interoceánica no fue tema de estudio. En 1744, el ingeniero Mr. Verguin estuvo en el Istmo para observar el camino que comunicaba el Chagres con la ciudad de Panamá, y arribó a las mismas conclusiones alcanzadas, en la mitad del siglo XVI, por los ingenieros flamencos enviados por Felipe II. Así, dictaminó que la obra del canal era impracticable en virtud de la irregularidad del terreno, por la vegetación de pluviselva que envolvía la región y por la diferencia de nivel de las aguas de los dos océanos, que de construirse una vía intermarina sería “de arriesgada salida e imposible entrada”.

Bien que las recomendaciones de La Condamine no fueron tomadas en consideración en Francia en aquel momento, en realidad la idea de construir un canal por Centroamérica no se olvidó y fue rescatada con fuerza en las postrimerías del siglo. En efecto, entre 1785 y 1791, se produjo una especie de fiebre canalera cuando cuatro particulares, sin relación alguna entre sí, elaboraron otros tantos proyectos para construir una vía intermarina por el istmo centroamericano y Panamá. Uno de estos planes para excavar un canal por nuestro territorio fue presentado por el ingeniero Mr. de Fer de la Noüerre, miembro de la Academia de Ciencias de Francia. El mismo contemplaba la construcción de una gran esclusa a la altura de la divisoria de las aguas, con suficiente

capacidad para la navegación extendida, con el fin de sortear los obstáculos que presentaba la geografía de la región. En opinión del Embajador español en París, el conde de Aranda, la idea de construir canales intermarinos, tanto en Suez como en Panamá, era muy popular en la Francia prerrevolucionaria. Por consiguiente, en 1786, recomendó a su gobierno no perder de vista a Mr. de Fer de la Noüerre ni desechar su proyecto, sino que por el contrario “sería bueno examinarlo, si hubiese algún proyecto grande en España con plano ya hecho y aún para formararlo o sino hubiese más que la idea; pero en ambos casos trasladándose al reconocimiento local y a la comprobación mediante las operaciones correspondientes”.

Ese mismo año, el Cosmógrafo Mayor de Indias Juan Bautista Muñoz, consultado respecto a la construcción de un canal por el Istmo, manifestó que era indudable que la obra despertaría “la emulación y la envidia de todas las potencias” que intentarían apoderarse de él, pero no por ello España debía renunciar a lo que calificó como la obra “mayor, la más gloriosa, y más útil del mundo”. Para ello se debía proteger adecuadamente las bocas del canal con fuerzas marítimas y terrestres para inhibir los ataques extranjeros. Consideraba que las utilidades derivadas de los derechos de pasaje, así como el progreso de las poblaciones adyacentes superarían con creces el costo de la obra. Concluía afirmando que: “Yo me inclino mucho a creer que la cosa es hacedora y ventajosa y que el beneficio será incomparablemente superior al gasto”.

Thomas Jefferson, a la sazón Ministro de Estados Unidos en París, también se sintió contagiado por el entusiasmo canalero, al punto que hacia 1787 le escribió a su homónimo en Madrid, con el fin de obtener detalles sobre los estudios realizados por España para construir un canal por Panamá. Pese a no obtener la información solicitada insistió aún ante su colega, al año siguiente, pues según los datos que había logrado recabar, la construcción de una vía por el Istmo de Panamá era “perfectamente practicable”, pero España no la había realizado por problemas políticos y no técnicos. Por su parte, esta nación había promovido durante el reinado de Carlos III, la realización de estudios en Nicaragua y Tehuantepec, aunque con resultados desfavorables.

Entretanto, Gran Bretaña también estaba interesada en dominar alguna de las posibles rutas intermarinas de manera que, en 1780, al declararse una nueva guerra con España, envió al entonces capitán Horace Nelson al mando de una expedición con órdenes precisas de apoderarse del Lago Nicaragua. Aunque los rigores climáticos obligaron a los ingleses a abandonar la región, Nelson consideró que Nicaragua era el Gibraltar de la América española, es decir, la puerta de entrada de las posesiones hispanas, y agregó: “Como dicho paso domina la única comunicación acuática entre los dos océanos su situación será siempre un puesto importante para asegurar el paso hacia el Mar del Sur, y con nuestra posesión la América española se divide en dos”. Incluso, pocos años después, se publicó en Inglaterra una obra titulada **Razón de los establecimientos de los españoles en América**, cuyos autores, Reid y Donaldson, planteaban la construcción de un canal interoceánico por el Darién. El libro recordaba la fundación de la colonia escocesa en el Golfo del Darién, así como el establecimiento de Nueva Edimburgo a finales del siglo XVII, al tiempo que describía las bondades del puerto y las facilidades para abrir una comunicación entre el Darién y el golfo de San Miguel sobre el Océano Pacífico. En opinión de Juan Bautista Muñoz, esta obra constituía un llamado de atención para la Gran Bretaña “de las riquezas que podría producirle el dominio del Istmo y de su utilidad de ocuparle si alguna guerra proporciona ocasión”.

Años más tarde, el propio Precursor Francisco de Miranda le propuso a Inglaterra la apertura de una vía interoceánica en Panamá o Nicaragua a cambio de ayuda para concretar la independencia de América. El 14 de febrero de 1790, el Primer Ministro británico William Pitt y el Precursor se entrevistaron en Hollyrood, donde éste le planteó “...la posibilidad de formar sin mayor dificultad un Canal de navegación en el Istmo de Panamá que facilite el comercio de la China y del Mar del Sur, con innumerables ventajas para la Inglaterra, América, etc...”. También le entregó un Plan Militar para liberar la América hispana, que incluía una descripción de la bahía de Panamá y el río Chagres. Años más tarde, en la **Instrucción o Acta de París**, del 22 de diciembre de 1797, suscrita por Miranda y otros hispanoamericanos,

se planteaba: “El paso o navegación por el Istmo de Panamá, que de un momento a otro debe ser abierto, lo mismo que la navegación del Lago de Nicaragua, que igualmente será abierta para facilitar la comunicación del Mar del Sur con el Océano Atlántico, todo lo cual interesa altamente a Inglaterra, le será garantizada por la América Meridional, durante cierto número de años, en condiciones que no por ser favorables lleguen a ser exclusivas”.

Interesantes también resultaron los planteamientos mirandinos, plasmados en este mismo documento, sobre el papel asignado a Estados Unidos. En este sentido, indicaba que si esta nación se avenía a firmar un tratado de amistad y alianza, se le garantizaría “la posesión de las dos Floridas y aún la de la Louisiana para que el Mississippi sea la mayor frontera que pueda establecerse entre la dos grandes naciones que ocupan el territorio americano”. A cambio, Estados Unidos debía suministrarle a la causa independentista un cuerpo de 5,000 hombres de infantería y 2,000 de caballería. Si bien, como vimos en el Capítulo 5, este plan cuando se llevó a la práctica en 1805 no recibió el apoyo oficial del gobierno norteamericano, aunque sí de algunos sectores del pueblo estadounidense y de los comerciantes de armamentos, resulta evidente, habida cuenta de los urgentes problemas que aquejaban a la nación, por qué el proyecto de Miranda no mereció la complacencia estatal. En efecto, debemos recordar que para entonces los objetivos de los “padres de la patria” eran fundamentalmente el fortalecimiento de la economía, preservar la unión de los Estados y mantenerse lo más alejado posible de los avatares de la política europea y de sus guerras. De manera que aunque la posesión de la Louisiana y de las Floridas sí encajaba perfectamente con los planes estadounidenses, el resto del plan mirandino era incompatible con la concepción nacional que manejaron George Washington y sus sucesores. Además, resultaba poco probable que Estados Unidos e Inglaterra pudieran transformarse, en 1790, en socios activos de la emancipación de la América hispana.

Pero Miranda fue aún más lejos cuando en el punto 12 del mismo documento expresaba que el paso a través del Istmo de Panamá y por el Lago Nicaragua sería franco “para todas las mercaderías de ciudada-

nos de los Estados Unidos; asimismo la exportación de los productos de la América del Sur podrá hacerse en los buques de aquella nación. Los americanos deben ser para nosotros lo que los holandeses han sido, por tanto tiempo, para las potencias del Norte, es decir, los que hagan de preferencia el comercio de cabotaje”. Es indudable que en buena medida estos planteamientos sí coincidían con el papel que Estados Unidos aspira a desempeñar y que años más tarde se plasmarían en el Tratado Mallarino-Bidlack de 1846.

Pese a la aparente indecisión británica por el asunto de la vía, Miranda no se dio por vencido y en 1803, volvió a insistir, al manifestar que podía construirse un canal de cinco leguas entre Cruces y la ciudad de Panamá “aprovechando el curso del río Trinidad, río que desemboca en el Chagres y es navegable hasta su desembocadura”. Finalmente, Miranda logró interesar a Pitt, gracias a la intervención de Popham y Melville, en momentos en que el comercio inglés sufría los rigores del bloqueo continental interpuesto por Napoleón. El 14 de octubre de 1804, como vimos en el Capítulo 5, en un Memorándum redactado por el propio Miranda y Popham para emancipar a la América Hispánica se indicaba que los puntos de ataque serían Venezuela y Buenos Aires, al tiempo que se realizarían desembarcos en Chile por tropas de Nueva Gales del Sur y en Panamá por cipayos de la India. Si bien el plan se puso en marcha con las invasiones inglesas al Río de la Plata en 1806 y 1807, el fracaso de las mismas, entre otros motivos, provocó la suspensión de la operación. Pero en Gran Bretaña no se perdieron de vista las ventajas de índole mercantil que resultarían de la emancipación de hispanoamérica, sobre todo por la apertura de “un paso navegable a través del Istmo de Panamá” que la Revista de Edimburgo definió en 1810 como “el acontecimiento más grandioso a favor del intercambio entre las naciones”.

2. Los planteamientos de Humboldt sobre el canal.

A inicios del siglo XIX, el científico alemán Alexander von Humboldt propuso nueve posibles rutas para la construcción de una comunicación intermarina en América, entre las que figura-

ba nuestro territorio. La publicación de las obras de Humboldt despertó mucho interés en Europa por el canal, al punto que incluso el anciano Goethe le dedicó varias páginas al asunto en las que sostenía que finalmente sería Estados Unidos la nación encargada de construir la comunicación interoceánica.

En opinión de Humboldt, las mejores rutas para la apertura de una vía eran: en primer lugar, Nicaragua; en segundo término, el Darién; en tercer lugar, el golfo de Tehuantepec; y en cuarto término, la ruta de Panamá por el valle del Chagres. Asimismo, se lamentó por la falta de estudios serios y profundos sobre la geografía de estas regiones y conminó a las naciones del mundo a encarar esta obra mediante la constitución de una compañía de acciones.

En 1799, Carlos IV concedió autorización al científico alemán Alexander von Humboldt y al naturalista francés Aimé de Bonpland para realizar exploraciones en varias regiones de América. Pese a que Humboldt permaneció cinco años en estas áreas realizando estudios y observaciones, no llegó a visitar el istmo centroamericano que era el lugar más apropiado para construir un canal. No obstante, recomendó nueve posibles emplazamientos para la localización de la ruta intermarina, ninguno de los cuales fue recorrido por su expedición. Esta limitación no fue óbice para que sus obras: **Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España** y **Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Continente**, plagadas de descripciones y relatos, tuvieran la virtud de estimular el interés de toda Europa en la construcción de un canal.

De las nueve rutas propuestas, como veremos, algunas eran impracticables y constituían una utopía. La primera atravesaba el territorio norteamericano y pasaba por los ríos Missouri-Mississippi y Peace Columbia; la segunda por los ríos Bravo y Colorado; la tercera por el istmo de Tehuantepec; la cuarta por el Lago Nicaragua y el río San Juan; la quinta por el río Chagres, en territorio panameño; la sexta por los ríos Atrato y Napipí; la séptima por la Quebrada de Raspadura; la octava por los ríos Callaga, y la novena por el Golfo de San Jorge, a

través de la Patagonia argentina. Humboldt recomendaba en primer término la ruta de Nicaragua y, a continuación la de Cupica-Napipí en el Darién, en tercer lugar el golfo de Tehuantepec y en cuarto, la de Panamá por el valle del Chagres. Respecto a ésta era de opinión que había que canalizar “el Chagres para emplear grandes buques de vapor estableciendo ferrocarriles; introduciendo los camellos de Canarias que habían comenzado a multiplicarse en Venezuela...”. Mas consideraba que antes de iniciar cualquier trabajo se debían profundizar los estudios sobre el terreno que eran incompletos. En este sentido se lamentó por el desinterés manifestado hasta entonces, pues a pesar de haber sido el Istmo la primera ruta para el tránsito de un mar a otro se conocía poco de su geografía. Incluso, expresaba que se ignoraban los niveles de los océanos y la altura de las montañas, aunque científicos de la talla de La Condamine, Jorge Juan y Antonio de Ulloa ya habían recorrido la región. Se sorprendía que ninguno de ellos se hubiese preocupado seriamente por la cuestión de construir un canal y sobre el particular, escribía: “Estos ilustres sabios permanecieron durante tres meses en aquella interesante región para el comercio del mundo, pero su permanencia añadió muy poco a las viejas observaciones que debemos a Dampier y a Wafer”.

Insistió que “el goce de esta obra hidráulica debe pertenecer a todas las naciones de ambos mundos que hayan contribuido a su ejecución por la compra de acciones”. Pero también manifestó que consideraba muy peligroso que una sola potencia intentara manejar el canal para su exclusivo beneficio pues de ello se derivaría un “horrendo conflicto”. Aunque aportó datos imprecisos sobre la geografía panameña, como que las montañas medían 390 metros de altura, propuso la construcción de un canal con un túnel o con esclusas. Concebía la acometida de la obra de la siguiente manera: “Los gobiernos locales de la América española podrían ordenar el reconocimiento de los lugares, la nivelación de los planos de intersección, la medida de las distancias, el sondeo de los lugares y de los ríos que será necesario atravesar, la evaluación de las aguas de las fuentes de la lluvia propia para alimentar los depósitos y estanques superiores. Estos trabajos previos... de-

berán ejecutarse de acuerdo con un plan uniforme para los istmos de Tehuantepec o Goazacoales, de Nicaragua, de Panamá, de Cupica o del Darién y de la Raspadura o del Chocó”. Una vez obtenidos y dados a conocer los mapas y planos derivados de estos estudios, se “facilitaría la formación de una compañía por acciones. Una discusión libre aclarará las ventajas y desventajas de cada localidad, y pronto se llegará a un acuerdo entre uno o dos puntos cuando más. La compañía haría someter a un segundo examen, más riguroso aún, las circunstancias locales; evaluará los gastos y la ejecución de esta importante obra confiada a ingenieros que prácticamente hayan concurrido a la ejecución de similares trabajos en Europa”.

A su criterio, la compañía debía buscar sus accionistas “entre aquellos gobiernos y ciudadanos que, insensibles al afán de lucro y cediendo a más nobles impulsos, se enorgullecerán ante la idea de haber contribuido a una obra digna de la civilización moderna”, pero de ningún modo descartaba la rentabilidad a mediano y largo plazo de las obras canaleras cuyas utilidades se habían demostrado ampliamente en Europa. Señaló que gracias a la construcción de un “canal de comunicación entre los dos océanos, los productos de Nootka Sound y de China quedarían 2,000 leguas más cerca de Europa y de los Estados Unidos. Sólo entonces podrían efectuarse cambios considerables en la situación política del Asia Oriental, porque esta lengua de tierra, barrera contra las olas del Océano Atlántico, ha sido por muchos años el baluarte de la independencia de China y Japón”.

Las publicaciones de Humboldt dieron base a que en 1814, las Cortes españolas dictaran una ley que aprobaba la construcción de un canal por Nicaragua. Pero la misma no prosperó, toda vez que la independencia de América se encontraba adelantada. Estos escritos también llegaron a influir profundamente en el anciano Goethe, quien dio a conocer sus puntos de vista sobre la obra que cautivaba la atención de Europa. Así, en 1827, profetizó que sería Estados Unidos la nación que materializaría la obra del canal. En este sentido, sentenció: “Hay una cosa cierta en todo esto: si por un corte en el Istmo pudiera conseguirse que buques de todas clases y tamaños pudiesen pasar li-

brememente del Golfo de México al Océano Pacífico, y viceversa, los resultados que de ello se derivarían para la raza humana en su totalidad, así civilizada como incivilizada todavía, serían incalculables. Yo por mi parte me sentiría muy sorprendido si los Estados Unidos desaprovechasen la oportunidad de ser ellos los que hiciesen la obra”. A continuación, agregaba: “Se puede prever que esta joven nación, con su decidida predilección por el Oeste, en treinta o cuarenta años habrá ocupado y poblado la mayor parte del territorio allende las montañas Rocosas. Se puede prever además que a lo largo de la costa del Pacífico, donde la naturaleza ha formado las más espacia-sas y abrigadas bahías, surgirían gradualmente importantes ciudades comerciales para el desarrollo de un gran intercambio entre la China, las Indias orientales y los Estados Unidos. En tal caso, no sólo será deseable sino necesario mantener tanto para barcos mercantes como de guerra una más rápida comunicación entre las costas del Este y del Oeste de Norteamérica de la que ha sido posible con el cansado, desagradable y costoso viaje por el Cabo de Hornos. Repito que será absolutamente indispensable para los Estados Unidos el abrir un paso del Golfo de México al Océano Pacífico y estoy seguro de que así lo efectuarán”. Y, en efecto, la historia demostró que Goethe estaba en lo cierto.

3. Las posibles rutas durante la primera mitad del XIX.

Desde finales del siglo XVIII se realizaron estudios de las rutas de Nicaragua, Tehuantepec, Atrato, Darién y Panamá para determinar la factibilidad de las mismas. A inicios de la siguiente centuria fueron principalmente compañías privadas inglesas y norteamericanas las que efectuaron la mayoría de las investigaciones, aunque también estuvieron presentes los holandeses y franceses. Los gobiernos de las nuevas Repúblicas surgidas después de la independencia le asignaron una creciente importancia al problema de la ruta y por ello otorgaron gran cantidad de permisos para la realización de estudios del terreno. También intentaron infructuosamente obtener préstamos en el extranjero

con el objetivo de construir una comunicación interoceánica de control nacional. Se hizo evidente por entonces la rivalidad existente entre las diferentes rutas, sobre todo Nicaragua y Panamá. Respecto a este último punto, a partir de 1835, la imposibilidad de autofinanciar la vía, llevó al gobierno neogranadino a otorgar sucesivamente a diversas compañías extranjeras concesiones para la construcción de una comunicación intermarina.

Así, al privilegio concedido al barón Charles de Thierry, le siguieron los del norteamericano Charles Biddle, de Salomón y Compañía, y Mateo Klein, ninguno de los cuales alcanzó el éxito.

a. La ruta de Nicaragua.

La publicación de las obras de Humboldt despertó el interés de las Cortes españolas, como ya señalamos, al punto que en 1814 éstas ordenaron la construcción de un canal a través de Nicaragua, así como la fortificación de San Juan del Norte (Greytown). Pero el proyecto fue tardío en virtud del avance del movimiento independentista que, poco después, privó a España del control de los territorios recomendados para practicar una vía interoceánica. Mas el entusiasmo canalero que produjeron los escritos del científico alemán no se limitaron a España, sino que alcanzaron toda Europa, de manera que no fue extraño que Guillermo I, Rey de Holanda, se interesara vívamente en el proyecto, máxime si tenemos en cuenta que poseía colonias en las Antillas y Guayana, así como en Oriente.

En 1826, el monarca holandés envió al general Werweer no sólo como observador al Congreso Anfictiónico convocado por el Libertador, sino también para realizar estudios en el Istmo centroamericano y determinar la viabilidad de la construcción de un canal. Werweer cumplió a cabalidad ambos cometidos y a su regreso a Holanda recomendó practicar un canal por Nicaragua. Con tal fin, en 1829, formó una compañía con el rey a la cabeza, e incluso llegó a firmar un contrato de concesión con el gobierno de América Central. Sin embargo, la empresa naufragó a raíz de la separación de Flandes y su posterior transformación en un reino independiente.

Cabe destacar que previamente, en 1825, la República de América Central había considerado, aunque sin éxito, la propuesta del norteamericano Aaron Palmer para canalizar Nicaragua. Pese a que el Congreso centroamericano firmó el contrato de concesión, Palmer transfirió los derechos a la **Central American and United States Atlantic and Pacific Canal Co.**, cuyos accionistas eran personajes de la talla del Gobernador de Nueva York De Witt Clinton. No obstante, esta compañía no logró reunir los cinco millones de dólares calculados para emprender la obra y el proyecto fracasó. El 13 de julio de 1834, **El Vijiá del Istmo** refería que en 1828 esta sociedad envió ingenieros a Guatemala con el fin de realizar las operaciones y cálculos preparatorios para la apertura de un canal por Nicaragua. Se estimó entonces que con el trabajo de 6,000 operarios la obra quedaría terminada en 18 meses, al tiempo que la empresa se comprometió a entregar al gobierno centroamericano la suma de dos millones para realizar trabajos de fortificaciones. A cambio, la sociedad recibía “la propiedad del canal por 20 años”. Pero las cosas no resultaron como se habían programado y la denominada Sociedad Atlántica se disolvió.

Hasta 1838, cuando la Confederación Centroamericana se dividió en cuatro Repúblicas independientes, se otorgaron varias concesiones que no cristalizaron. Incluso, un año antes el Presidente Francisco Morarán contrató los servicios del inglés John Bailey para que realizara estudios e investigaciones sobre la posible ruta canalera a través de Nicaragua. Bailey recomendó una ruta que iba de San Juan del Norte al lago de Nicaragua, vía el río San Juan, a través del Lago hacia el río de las Lajas y de allí a San Juan del Sur por el canal. Pero el estudio se archivó y nada se resolvió a este respecto.

Ya en 1835, el Presidente Andrew Jackson había nombrado al Coronel Charles Biddle para realizar estudios en Nicaragua y Panamá, pero la misión fracasó por varias razones, que estudiaremos más adelante. Bien que el proyecto se abandonó momentáneamente, el incremento del comercio de los Estados Unidos con el Pacífico y la necesidad de poseer una vía rápida de acceso a este mar llevaron, en 1838, al Alcalde de Nueva York y a otros socios a elevar un Memorial a la

Cámara de Representantes en el que planteaban el problema y presentaban la construcción de un canal como un asunto de vital importancia para la economía nacional. Esta instancia recomendó al Presidente Martin Van Buren proseguir las negociaciones con América Central y la Nueva Granada para la apertura de una comunicación interoceánica, interrumpidas a raíz de la misión de Biddle. Fue así que el primer mandatario envió a John Stephens a América Central para adelantar estudios. Stephens quedó profundamente decepcionado de esta ruta, aunque calculó en 25 millones de dólares el costo del Canal. Como sabemos, una década más tarde, Stephens se transformó en uno de los socios de la **Panama Railroad Company** lo que demuestra a las claras el escaso porvenir que vislumbraba para la ruta de Nicaragua. Pero entretanto, la inacción de Estados Unidos llevó al gobierno nicaragüense a buscar otros interesados en Europa.

Para ello se enviaron comisionados a la corte de Luis Felipe, quien no se mostró mayormente atraído por la obra. Pero la empresa ganó un gran admirador en el sobrino de Napoleón Bonaparte y futuro emperador Napoleón III, el joven Luis Napoleón, quien, prisionero en Ham, le solicitó al gobierno francés ser liberado a cambio de consagrar su vida a la construcción del canal y no regresar jamás a Europa. Aunque el rey no atendió su petición, una vez que logró escapar a Inglaterra escribió una monografía recomendando la construcción de un canal por Nicaragua, para lo cual solicitó el auxilio de la Gran Bretaña. Pese a esta vehemencia, cabe destacar, que una vez que llegó a ocupar la presidencia de su país y después que se transformó en Emperador no volvió a ocuparse del tema.

Como bien señala Gerstle Mack, a partir de finales de la década del 40, la concesión para la apertura de un canal por Nicaragua, vino a complicarse con la rivalidad anglo-norteamericana, sobre todo a raíz de la influencia británica en la costa de Mosquitia, así como por los problemas fronterizos entre Costa Rica y Nicaragua, temas que serán abordados en otro fascículo. Lo cierto es que por el momento, las concesiones solicitadas por William Wheelwright de la **Pacific Steam Navigation Company**, así como por el doctor David Tilden Brown, no prosperaron.

b. El Atrato, Darién y San Blas

Fue Alexander von Humboldt quien recomendó dos planes para construir un canal por el área del Atrato: el primero debía comunicar la bahía Cupica con el río Napipí, y el segundo consistía en ensanchar el canal de la Raspadura que, en apariencia, unía el Atrato y el río San Juan. Se suponía que este canal era el resultado de la hondonada del Raspadura realizada por los esfuerzos del cura de la aldea de Nóvita y sus feligreses en 1788, para unir las cabeceras del río San Juan de Chocó que desemboca en el Pacífico, con las de una quebrada que entra en el río Atrato que comunica con el Atlántico. Pero en realidad el mismo no era más que una zanja que en la época de lluvias permitía que canoas cargadas de cacao pasaran del Atlántico al Pacífico, como se comprobó años más tarde.

En 1824, el capitán inglés Charles Stuart Cochrane visitó el sitio de la Raspadura y dejó un vívido relato sobre el lugar. En efecto, escribió: “...llegué a un terreno elevado que divide este arroyo y la corriente del lado de Citará. Lo inspeccioné minuciosamente y encontré que la distancia de un arroyo a otro es de 400 yardas y la altura del terreno, de cerca de 70 pies. Pero después de excavar unos cuantos pies, usted entra en contacto con roca sólida, lo que haría costosa la empresa: además, sería preciso ahondar cada arroyo por cerca de una legua; de modo que el costo mínimo de hacer una buena comunicación entre el Atrato y el San Juan sería de 500 mil dólares”. Agregaba que en su opinión la obra no se iniciaría antes de 50 años, “a menos que el gobierno se volviera lo suficientemente rico, o que algunos extranjeros lo emprendieran. Los nativos no tienen suficiente capital, y si lo tuvieran son demasiado indolentes para intentar cualquier cosa que pueda presentar la menor incomodidad o dificultad: la rentabilidad futura no incentiva para la labor actual...”. De todos modos, consideraba que: “Mucho más importante es la comunicación del Mar Atlántico con el Pacífico a través del Istmo de Panamá, donde dos ríos, por medio de un canal de una milla y media en tierra plana, pueden ser adecuados para la navegación de embarcaciones de vapor”.

Si bien se realizaron varios estudios sobre estas rutas, las primeras concesiones recién las otorgó el Congreso de la Nueva Granada en 1851, aunque las mismas no obtuvieron resultados concretos y caducaron antes de que se iniciaran los trabajos. Lo interesante es que John C. Trautwine, uno de los futuros ingenieros de la **Panama Railroad Company**, recorrió la ruta del Atrato y calculó el costo de la obra del canal en más de 300 millones de dólares. Bien que el cálculo pareció exorbitante en su momento, resultó ser el más aproximado. También efectuaron estudios y se financiaron expediciones para determinar la practicabilidad del canal por el Darién, es decir, desde el puerto del Darién hasta la bahía de Caledonia, y en la región de San Blas, desde la desembocadura del río Chepo hasta la bahía de Mandinga, pero los mismos no prosperaron. En el primer punto, el principal obstáculo lo constituye la inaccesibilidad de la selva, los pantanos y las mismas montañas, en tanto que en la segunda región el máximo inconveniente es la cordillera que alcanza entre 1,000 y 1,500 pies de altura, así como la ancestral oposición de los indígenas cunas a la penetración en su territorio.

c. Tehuantepec

El golfo de Tehuantepec fue una de las rutas señaladas por Humboldt para la construcción de un canal, aunque ya desde antes se había establecido dicha posibilidad. En efecto, el hallazgo en el castillo de San Juan de Ulúa de unos cañones fundidos en Manila llevó al virrey de México, a finales del siglo XVIII, a iniciar investigaciones para determinar cómo habían atravesado el territorio mexicano. Las mismas arrojaron como resultado que los cañones habían sido transportados desde el Pacífico a la costa del golfo de México por la ruta de los ríos Chimalapa y Coatzacoalcos que Cortés había mandado construir, aunque había sido abandonada mucho tiempo antes. De manera que se hicieron estudios para establecer la practicabilidad de abrir el istmo de Tehuantepec, pero los informes fueron desfavorables.

Después de la independencia, el gobierno mexicano patrocinó estudios sobre esta ruta que revelaron, en 1824, dificultades prácticamente insalvables para excavar un canal. Los responsables de esta

empresa, el Coronel Juan de Orbegoso y Tadeo Ortiz, recomendaron en su lugar la construcción de un camino para carruajes entre los sectores de agua navegable más cercanos. Dos décadas más tarde, en 1842, se realizaron nuevos estudios con el fin de precisar la mejor ruta para la apertura de un ferrocarril o de un canal. Con este fin, el General Santa Anna le otorgó una concesión a José de Garay, pero fue poco lo que se adelantó. Garay contrató al ingeniero Gaetano Moro, quien después de estudiar el terreno concluyó que la mejor opción era construir un canal con 161 esclusas, que nunca se comenzó siquiera, pues la guerra con Estados Unidos paralizó el proyecto. En 1847, Garay vendió su concesión a dos ingleses que, a su vez, traspasaron sus derechos a la **Tehuantepec Railroad Company**, que no llegó a iniciar los trabajos en virtud de que poco después el Congreso mexicano declaró nula la concesión hecha a Garay e invalidó lo actuado.

d. Panamá

Ya vimos cómo en su célebre Carta de Jamaica de 1815, Simón Bolívar escribió sobre el Istmo de Panamá: “Esta magnífica posición entre dos mares, podrá ser con el tiempo el emporio del Universo. Sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia, y traerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo”. Con tal propósito, en la década del 20, envió un agente a Inglaterra para proponerle a los comerciantes y capitalistas londinenses “un plan de canal oceánico”. Pero aunque entonces no obtuvo el apoyo necesario, la idea no pasó desapercibida, pues aún en 1825, el Ministro de Colombia en Londres informó que existían varias firmas respetables de comerciantes ingleses interesadas en formar una compañía para construir un canal.

Entre 1822 y 1826, el gobierno colombiano recibió varias propuestas solicitando el otorgamiento de derechos de concesión para la construcción de un canal, tales como las del Coronel William Duane de Filadelfia, del capitán Charles Stuart Cochrane de la marina británica y del comerciante jamaicano Welwood Hislop, mas Bogotá los denegó, dado que imperaba la idea entonces que el canal debía permanecer

bajo el control absoluto de Colombia. Dentro de este contexto, en 1826, el temor de que la ruta se construyera en Nicaragua, llevó al Vice Presidente Francisco de Paula Santander a solicitar infructuosamente un préstamo a Gran Bretaña con el fin de construir un canal por Panamá. Por entonces, Santander intentó constituir una compañía con este fin. El costo de la obra se calculó en 10 millones de pesos, pero los accionistas buscaban que Bolívar se transformara en el protector de la Sociedad Industrial. Al respecto, el 22 de septiembre de 1826, Santander la escribía al Libertador: “Nuestro interés estriba en que sea una asociación colombiana la que tome a su cargo el negocio y no una sociedad extranjera... Como usted ha tomado tanto interés en la apertura de un canal, o mejor en la comunicación de los dos mares, yo he pensado que esta ocasión pudiera ser favorable a las vastas miras de usted en el particular. Los de Guatemala están tratando de unir los mares por medio del Lago Nicaragua, y es de nuestro orgullo nacional y de nuestro interés no dejarnos ganar de mano”. Pero el proyecto abortó producto tanto de la grave crisis que se suscitó ese mismo año por la defección del General Páez, como de las dificultades económicas, al igual que por las diferencias entre Santander y Bolívar. Debemos también tener en cuenta la descomunal deuda que Colombia mantenía con Londres y que se vio agravada por estos años con la quiebra de la Casa Goldschmidt que provocó que el gobierno colombiano no pudiera satisfacer las demandas de sus acreedores. Esto, en definitiva, bloqueó cualquier otorgamiento de crédito en el extranjero para la construcción de un canal.

En 1826, el Libertador incluyó en la agenda del Congreso Anfictiónico la discusión de la apertura de un canal, aunque el punto nunca llegó a tratarse. Sin embargo, en las instrucciones que el Secretario de Estado norteamericano Henry Clay le dio a los delegados de su país John Seargent y Richard Anderson, se consignaba la posición de Estados Unidos sobre este asunto. En efecto, el gobierno de John Quincy Adams era de opinión que: “Este vasto proyecto, si alguna vez se realiza, será de más o menos importancia para todas las partes del mundo, pero especialmente este continente derivará sus mayores be-

neficios. Sobre todo Colombia, México, la República Centroamericana, Perú y los Estados Unidos. Y sería de consecuencias ventajosas para toda la América si se hiciese por medios comunes y esfuerzos conjuntos y no se le dejara en manos de ningún país en forma aislada y sin ayuda alguna”. Pero agregaba que: “En el estado actual de nuestra información relacionada con la posibilidad de la obra y los gastos probables de la misma, no sería aconsejable hacer más que unos arreglos preliminares. Las mejores rutas se hallarán... en el territorio de México o en el de la República Centroamericana... Si acaso se realizara la obra, en forma tal que permitiese el tránsito de barcos de un océano a otro, los beneficios de la misma no debieran ser propiedad exclusiva de una sola nación, sino debieran extenderse a todos los confines del globo mediante el pago de una justa compensación o de los peajes razonables. Lo deseable en la actualidad es poseer los datos necesarios para la formación de un juicio correcto acerca de si ello es un asunto práctico y cuál sería el costo probable de la empresa a base de las rutas que ofrecen las más grandes posibilidades”. Les aconsejaba tener acceso a los estudios realizados, al tiempo que “expresar...que el gobierno de los Estados Unidos tiene vivo interés en la ejecución de la obra...”.

El interés por el canal interoceánico no decreció después del fracaso del Congreso Anfictiónico y, al año siguiente, el gobierno colombiano comisionó al ingeniero británico John Augustus Lloyd para realizar estudios científicos en el Istmo de Panamá, a fin de determinar la mejor ruta para una comunicación férrea o acuática. Lloyd y el capitán sueco Maurice Falmarc cumplieron su cometido y fueron los primeros en recomendar la bahía de Limón como terminal atlántico, al tiempo que propusieron la construcción de rutas mixtas terrestres y acuáticas. Pero una vez más los problemas políticos interfirieron con la aplicación de una política canalera coherente, cuando en 1830 la República de Colombia se escindió y poco después falleció el Libertador. Lo cierto es que por entonces, Bogotá no estaba en capacidad de asumir la responsabilidad de construir un canal a su propia costa, aunque dentro del Congreso existía una fuerte corriente que

sostenía que el canal debía ser excavado con capital nacional y, por tanto, se oponía a conceder privilegios a empresas y compañías extranjeras.

Un nuevo estudio se realizó en 1831 bajo la responsabilidad del capitán inglés George Peacock, quien trazó la ruta para la construcción de un canal desde Panamá a la bahía de Limón. Esta fue la línea que más se aproximó a la que adoptarían los norteamericanos en 1904 para abrir la vía acuática. Poco después también el bostoniano William Wheelwright observó que la ruta Chagres-Panamá era la más apropiada para excavar un canal, al que concebía con la adopción de unas pocas esclusas. Este William Wheelwright fue el mismo que por estos años propuso la adopción de la ruta por Panamá para comunicar el Pacífico sudamericano con Europa, desechando la vía del Cabo de Hornos, mediante el establecimiento de líneas navieras por el Mar del Sur y quien, finalmente, se transformó en uno de los fundadores y accionistas de la **Pacific Steam Navegaton Company**.

Por último, el Congreso neogranadino aprobó el 25 de mayo de 1834, un decreto que autorizaba al Presidente a contratar bajo privilegio la ruta de un camino de ruedas por el Istmo y dos días después el primer mandatario Francisco de Paula Santander decretó que las empresas o particulares, nacionales o extranjeras, podían presentar sus propuestas al gobierno antes del 15 de enero de 1835. La ley contemplaba que los concesionarios cobraran peaje por el uso del camino por un lapso no menor de diez años ni mayor de cincuenta. A la empresa se le reconocía la propiedad de 20,000 fanegas de tierras baldías en el Istmo, siempre que procediese a cultivarlas en el plazo de un año a partir de la fecha de concesión. En esas tierras se podían establecer colonias poblacionales de extranjeros sin pagar contribuciones sobre las fincas rurales y sus frutos por un período de veinte años, ni pudiesen ser llamados al servicio militar sino en caso de invasión extranjera.

Es indudable que la aprobación de esta ley obedecía a la presión realizada por los comerciantes panameños, tanto como al convencimiento de que la nación no estaba en capacidad de practicar la obra

con sus propios recursos y de que no resultaba tarea fácil obtener un empréstito en el extranjero.

d.1. La concesión de Charles de Thierry.

En mayo de 1835, el Presidente Santander concedió el privilegio para la construcción de una comunicación interoceánica al barón francés Charles de Thierry, quien se hacía llamar rey de Nueva Zelandia: “para abrir un canal por las aguas del Chagres, el río Grande y la bahía de Limón”. Esta concesión contemplaba el tránsito de “buques que no calasen más de diez pies”, por una vigencia de 50 años “y usar por ese tiempo del derecho exclusivo del paso por la nueva vía exceptuando las piraguas sin cubierta de los habitantes de la provincia de Panamá, que no condujesen pasajeros de puntos extraños al Istmo, ni mercaderías...”.

A más tardar en dos años, la obra debía comenzarse, es decir, en mayo de 1837, y quedar terminada en tres. El máximo de impuestos que se podía cobrar era 100 reales por tonelada y 32 por pasajero y aunque el gobierno de la Nueva Granada se comprometía a no gravar las mercaderías en tránsito, sí tenía derecho al 1% de las entradas del Canal. Se preveía que Thierry asumiera los gastos derivados de la defensa del Canal mediante la construcción de fortificaciones, así como el empleo de guarniciones militares cuya tropa debía ser granadina. El uso del canal quedaba prohibido a las naciones en guerra con la Nueva Granada. El gobierno se comprometía a no otorgar nuevos permisos para practicar otro canal dentro de veinte leguas marítimas a uno y otro lado del que Thierry construiría, ni a permitir que se construyese ningún ferrocarril dentro de una legua de la misma línea antes de los dos años de abierto el canal.

Desafortunadamente, Thierry no era más que un aventurero sin respaldo alguno. De manera que una vez obtenido el privilegio traspasó sus derechos por medio de su apoderado el cónsul francés en Panamá, Juan Bautista Feraud, a los banqueros Auguste Salomon y Joly Blason de Sablá. Pero esta concesión terminó caducando a finales de 1837 por la inoperancia de la empresa. Más adelante tendremos opor-

tunidad de ver cuál fue la reacción de nuestros compatriotas frente a este proyecto.

d.2. Charles Biddle y la compañía neogranadina

Entretanto, en Estados Unidos, el 3 de marzo de 1835, el Senado había aprobado una resolución autorizando al Presidente a entablar negociaciones para concertar un tratado con la República Centroamericana o con la Nueva Granada para la apertura de un canal, como ya señalamos. En el último año de su segundo mandato, Andrew Jackson acogió la idea de buena gana, aunque se limitó a enviar ingenieros para que realizaran investigaciones sobre el terreno y recomendaran la mejor ruta, pero de ninguna manera otorgó autorización para gestionar y obtener concesiones y privilegios para excavar un canal. Con esta misión, Jackson nombró al Coronel Charles Biddle, quien debía recorrer la ruta de Nicaragua desde San Juan del Norte hasta el lago Nicaragua y desde allí hasta alcanzar el Océano Pacífico. Se le ordenó visitar la ciudad de Guatemala donde debía obtener todas las leyes, convenciones, mapas, planos y estudios relacionados con el canal. Acto seguido, debía trasladarse al Istmo de Panamá con idéntico fin y después a Bogotá para tener acceso a los documentos relacionados con las investigaciones sobre el canal de Panamá.

Sin embargo, Biddle no acató las instrucciones recibidas y se trasladó directamente a Panamá. Después de realizar observaciones superficiales sobre el terreno concluyó que la mejor manera de hacer el tránsito a través de Panamá era la adopción de una vía mixta mediante el establecimiento de una línea de buques de vapor de poco calado desde la boca del Chagres hasta Cruces y construir un camino Mac Adams o, en su defecto, un ferrocarril de 15 millas de largo desde este punto hacia la ciudad de Panamá. En nuestro territorio, Biddle, como representante del gobierno norteamericano, fue agasajado como correspondía y tomó contacto con la Sociedad de Amigos del País, integrada por los notables, cuyo objetivo era la apertura de una vía transístmica, ya fuese terrestre o acuática. Este grupo en el que militaban, entre otros, José de Obaldía y Mariano Arosemena, le

propusieron a Biddle formar parte de un sindicato que se procuraba construir un ferrocarril y administrar una compañía de buques de vapor. Esto decidió al norteamericano a trasladarse a Bogotá para obtener del Congreso neogranadino la concesión para iniciar los trabajos.

Una vez en la capital de la República y pese a que estaba incurriendo en una flagrante extralimitación de funciones, obtuvo el apoyo del Coronel Robert B. Mac Affe, Encargado de Negocios de Estados Unidos en Bogotá. En abril de 1836, el Congreso comenzó la discusión del proyecto de Biddle que fue defendido por el doctor Francisco Soto, Secretario de Hacienda, mientras otros senadores se oponían tenazmente a concederle el privilegio en virtud de las enormes concesiones que solicitaba. Para ello, argumentaban que la Nueva Granada podía asumir la construcción de un canal sin tener necesidad de darle ingerencia a compañías extranjeras, máxime cuando aún no había caducado el privilegio otorgado a Thierry. Sostenían que la presencia de extranjeros terminaría conduciendo al alejamiento de Panamá de la Nueva Granada y, finalmente, a su independencia cuando estos mismos extranjeros instigaran una revolución para quedarse con el Istmo. Pero en este sentido, el propio Soto respondió: “Señores, los hombres, así como los pueblos, no pueden resistir el imperio de la naturaleza, y supongamos que por la misma naturaleza el Istmo de Panamá está llamado a ser independiente habrá de lograrse ya antes, ya después, más tarde o más temprano, de aquí a un siglo o de aquí a diez años, pero es seguro que si la Nueva Granada, a la que pertenecen los istmeños con gusto suyo, no adoptasen aquellas medidas de confianza y fraternidad, es claro, repito, que el gobierno de la Nueva Granada anticiparía lo que habría de suceder con el transcurso de muchos años; y entonces, el istmo vendría a ser independiente de la Nueva Granada, por aquellos medios como lo hemos sido nosotros de la España, declarando la guerra a muerte”. A renglón seguido agregó: “Una conducta fraternal y franca con los habitantes del istmo es la única que puede hacer eternamente duradera la unión de aquellos habitantes con la Nueva Granada”. Finalizaba recomendando al Congreso: “proteger a los istmeños

en sus reclamaciones, siempre que sean justas y no contrarias a los intereses generales de la nación; y de este modo cada uno de los istmeños conocerá que lejos de traerles cuenta la separación de la Nueva Granada, por el contrario su unión con ella es el único medio que tienen para ser felices; y entonces la unión que debería ser el resultado de la fuerza o de la violencia, vendrá a ser consecuencia necesaria de una verdadera amistad y de interés recíproco”.

No solo el Secretario Soto abogó por otorgar dicha concesión, sino que también José de Obaldía representante de Panamá ante el Congreso, indignado por la actitud de los detractores del proyecto, expresó: “...le puedo asegurar que si la política del gobierno continúa todavía en guerra contra los mejores intereses de sus ciudadanos marítimos y rechaza o hace nulas y vacías las innumerables peticiones que han afluído a esta casa, de esa misma manera llegará al fin la hora en que nos convirtamos en nación, y seguirá, es seguro la revolución...de los mismos ciudadanos de las descuidadas regiones y yo seré el primero en dar el ‘adelante’”. Como tendremos oportunidad de ver en el próximo apartado, la construcción de una comunicación interoceánica se vislumbraba como vital para la subsistencia del Istmo, sobre todo para los notables dedicados ancestralmente al comercio.

Sin duda, las argumentaciones de Soto y de Obaldía terminaron por inclinar la balanza a favor de Biddle dentro del Congreso, pero entonces se presentó una nueva solicitud de concesión para la apertura de un canal por parte de una compañía neogranadina, lo que llevó al Presidente Santander a vetar la concesión de Biddle por considerar que ponía en peligro la integridad nacional. La empresa nacional estaba dirigida por Vicente Azuero e integrada, entre otros, por Francisco Montoya, Diego Davidson, Joaquín Orrantía, el general José Hilario López, Juan Manuel Carrasquilla, José de Obaldía y Miguel S. Uribe.

El 6 de junio, el Congreso decidió abrir una nueva licitación para la construcción de un canal, carretera o ferrocarril por el Istmo de Panamá y ese mismo día, Santander estableció como plazo máximo para la presentación de los pliegos el 18 del mismo mes. Cuatro días después de cerrado el plazo límite, el 22, el Presidente otorgó el privilegio

a la empresa de Vicente Azuero con la que ya se había asociado Charles Biddle, gracias a las gestiones realizadas por José de Obaldía. Pero lo cierto es que ni los nueve socios norteamericanos ni los neogranadinos contaban con el capital necesarios para acometer la obra tal como se puso de manifiesto poco después. Pese a ello, el 23 de junio, Biddle y sus socios granadinos firmaron la escritura pública de la constitución de la sociedad denominada Compañía del Transporte entre el Atlántico y el Pacífico, en la que se consignó que los norteamericanos poseían las dos terceras partes de las acciones de la empresa, en tanto que el tercio restante era propiedad de Azuero y sus asociados. No obstante, fueron estos últimos quienes se comprometieron a facilitar la fianza requerida por el gobierno, que consistió en varias fincas y propiedades de algunos de los socios.

Poco después, Biddle se trasladó a Estados Unidos donde fue desautorizado por su gobierno y comenzó a recabar, por sus propios medios, el financiamiento necesario para la obra. Pero la tarea resultó infructuosa, toda vez que ya comenzaban a sentirse los síntomas de la grave crisis financiera que sacudió al país desde finales de 1836. Finalmente, falleció en Filadelfia en diciembre de ese mismo año, sin haber logrado su objetivo. Para entonces, el gobierno de Jackson pareció desentenderse del problema del canal pues ni siquiera manifestó su disgusto ante la actitud prepotente e imperialista de la Gran Bretaña a raíz del incidente Russell, cuando todo apuntaba que esta nación tomaría posesión del Istmo de Panamá. Con todo, una vez más, en 1839, el Congreso norteamericano, como ya tuvimos oportunidad de señalar al hablar de Nicaragua, instó al Presidente Martin Van Buren a entablar negociaciones canaleras. Pero al parecer, imperaba por entonces en Estados Unidos la idea de que la mejor ruta era Nicaragua, de manera que no se contempló la realización de conversaciones con la Nueva Granada. Entretanto, la posibilidad de que Nicaragua fuese elegido para abrir el canal condujo a la Nueva Granada a presentar una protesta formal al gobierno nicaragüense reclamando sus derechos al río San Juan por donde se pretendía abrir la comunicación.

Por su parte, los socios neogranadinos de Biddle enviaron a Francisco Montoya a Nueva York con el fin de obtener capitales, mas la gestión no fue exitosa y el emisario decidió trasladarse a Inglaterra donde su misión corrió igual suerte. Según consignó en su diario, el 30 de junio de 1837, José Manuel Restrepo: “Se dice, además, con bastante fundamento, ser cierto que el gobierno de los Estados Unidos pensaba tomar parte en la empresa, pero que habiéndolo presentido el gobierno inglés se opuso y que hubo un convenio secreto para que ninguno de los dos gobiernos se mezclara en la empresa. Varios aseguran que hay este convenio, de modo que por ahora no se podrá conseguir nada para el camino del Istmo”. Lo que, en definitiva, coincidía con algunos de los términos del Tratado Clayton-Bulwer firmado 13 años más tarde.

e. La concesión de Salomón y Compañía y los estudios de Garella.

Dijimos ya que la concesión del barón Charles de Thierry había sido trasladada a los banqueros Auguste Salomón y Joly de Sablá, por las gestiones del apoderado del supuesto noble francés, el cónsul Juan Bautista Feraud. Pese a que este privilegio había caducado, la compañía granadina de Vicente Azuero aún mantenía la concesión vigente que le había otorgado el Congreso en 1836, de manera que no fue extraño que ambas empresas decidieran asociarse. En virtud de este contrato, Salomón y Cía. retuvo el control de las dos terceras partes de la compañía que anteriormente habían pertenecido a Biddle. El 29 de mayo de 1838, la empresa obtuvo del Congreso la ampliación de las concesiones anteriores en términos más ventajosos. Así, el Senado dejaba en libertad a los asociados para elegir la clase de comunicación que consideraran más apropiada, al tiempo que podían trazar la ruta que quisieran, siempre que la misma finalizara en la ciudad de Panamá. También se amplió a 60 años el término del privilegio y se rebajó la participación del gobierno en las entradas de la empresa.

Bien que la Compañía realizó ingentes gestiones en Inglaterra para obtener el capital necesario, varios factores conspiraron contra la bue-

na marcha de los negocios. En efecto, a la dificultad para encontrar accionistas en Londres, se sumó el hecho de que, a finales de 1840, Panamá se separó de la Nueva Granada y se transformó en el Estado Libre del Istmo bajo la presidencia de Tomás Herrera, lo que sin duda también incidió negativamente para ganar inversionistas en Europa. Por último, otro elemento coadyuvó para entorpecer la consecución de capital cuando el cónsul francés en Panamá, influenciado por las ideas antisemitas en boga en su país, propagó el comentario que una obra de tales dimensiones como la comunicación interoceánica no podía estar bajo el control de un consorcio judío como el de Salomón. Esto provocó que resucitara la vieja concepción de que la vía intermarina debía ser construida con capital neogranadino. Para ello, una vez más, el gobierno intentó infructuosamente obtener un préstamo en Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia.

Vencido el plazo de la concesión el 15 de julio de 1843, el gobierno abrió una nueva licitación y realizó propuestas a las diferentes naciones europeas por intermedio del Encargado de Negocios en Inglaterra Manuel María Mosquera, con el propósito de que elevaran ofertas para la construcción de un canal. Otro tanto se hizo en Estados Unidos. Estas proposiciones debían tomar en consideración la utilización universal de la vía para el comercio gracias a la garantía de la neutralidad, así como el reconocimiento de la soberanía de la Nueva Granada sobre el territorio y la participación del gobierno con el 5% del producto hasta el reembolso del costo por los concesionarios y del usufructo total del Canal.

Al decir de Germán Cavelier, el **Foreign Office** se negó desde un principio a intervenir oficialmente en la construcción del canal, en tanto que Estados Unidos dilató su respuesta y Francia respondió que esperaba los resultados de la misión técnica que había enviado a Panamá para estudiar la practicabilidad de la vía interoceánica. Según este autor, Francia y Gran Bretaña intentaban excluir a los Estados Unidos de las negociaciones canaleras, máxime cuando las usurpaciones británicas en la Costa de Mosquitia y sus aspiraciones al Cantón de Bocas del Toro convertían a Inglaterra en la nación más propicia para construir un canal. No fue extraño entonces que, a finales de 1845, ante

una consulta del gobierno granadino sobre este tema, el **Foreign Office** respondiera que no tomaría parte alguna en la construcción de un canal por el Istmo de Panamá y que no garantizaría la neutralidad de la vía ni la integridad del territorio granadino. Como bien sabemos, esta actitud prepotente por parte de Gran Bretaña llevó a la Nueva Granada a caer directamente en los brazos de Estados Unidos, a cambio de la neutralidad del Istmo y de la protección de la soberanía granadina sobre el territorio panameño acordadas en el Tratado Mallarino-Bidlack a fines de 1846.

Entretanto, las protestas de Salomón por la caducidad de su privilegio, lograron captar la atención del Ministro de Asuntos Extranjeros de Francia François Guizot, quien, en septiembre de 1843, envió una misión de estudio encabezada por el ingeniero de minas Napoleón Garella y el de puentes y calzadas, Jacques Courtines. Las exploraciones de ambos ingenieros resultaron serias y precisas y sus investigaciones fueron de las pocas dignas de crédito que se realizaron por estos años. Garella informó que era viable la construcción de un canal de 34 esclusas y un túnel de 9 kms. de largo y 5.30 metros de alto. La vía debía partir de la bahía de Limón en lugar del Chagres y llegar hasta la ciudad de Panamá. Según sus cálculos, el costo total de un canal con 23 pies de profundidad y con 18 esclusas en el Atlántico y 16 en la vertiente del Pacífico tendría un costo aproximado de 26 millones de dólares, merced a lo cual consideraba que imponiendo un gravamen de dos pesos por tonelada se cubrirían los gastos de la obra y se obtendrían ganancias del 5% anual. Era de opinión que el comercio europeo se beneficiaría con creces por la construcción de un canal, pero no con las carreteras Mac Adams que era la propuesta más popular hasta entonces. Tampoco veía claras ventajas con la construcción de un ferrocarril que entrañaba el trasbordo de las mercaderías varias veces antes de arribar a su destino final.

Pese a este informe, por el momento, el gobierno francés no se pronunció respecto al caso Salomón, ni adoptó ninguna decisión. Este, por su parte, prosiguió intentando recuperar su concesión y, en un último esfuerzo, acusó a William Wheelwright fundador de la Compañía

naviera del Pacífico de haber influido sobre el Congreso neogranadino para imponer el monopolio de las líneas de navegación. Pero el Congreso no dio marcha atrás y Salomón hubo de buscar otras estrategias para no renunciar completamente a la construcción de una vía por Panamá. Así, en 1845, su abogado y agente Mateo Klein obtuvo autorización del Senado colombiano para construir y administrar un ferrocarril por 99 años. Mas la revolución liberal del 48 en Europa vino, una vez más, a entorpecer la consecución de capital para que la **Panama Company** comenzara operaciones, de manera que la concesión caducó sin que la empresa pudiera depositar la garantía requerida por el gobierno. El 12 de junio de 1849, por decreto ejecutivo, la concesión fue transferida a la **Panama Railroad Company** al frente de la cual figuraban los norteamericanos William Henry Aspinwall, John Lloyd Stephens y Henry Chauncey.

Mientras tanto, Francia que había iniciado su política colonizadora en el Pacífico estableciéndose en Tahití, consideró que las reclamaciones de Salomón podían serle de gran utilidad. Para ello, envió al Istmo a M. Marceschan, quien después de revisar buena parte de la documentación relacionada con la concesión y recabar la opinión del Gobernador de Panamá Anselmo Pineda, llegó a la conclusión que Salomón tenía razón, pues en realidad nunca había podido entrar en posesión de las tierras baldías a que tenía derecho, siendo la causa principal de esta dilación la guerra civil que condujo a la separación del Istmo de la Nueva Granada, en 1840. Con esto argumentos, el gobierno francés le ordenó a su Encargado de Negocios en Bogotá, el marqués de Siry, que reclamara oficialmente ante las autoridades pertinentes la devolución del privilegio de Salomón. Pero Inglaterra, opuesta a la política colonizadora de Francia, se resistió a aceptar el protectorado galo sobre Tahití y las Marquesas y, finalmente, el gabinete Guizot presionado, se vio obligado a abandonar sus ardides en Bogotá.

Por su parte, a inicios de la década del 40, comenzó a hacerse sentir con fuerza en Estados Unidos una corriente que abogaba por la construcción de una vía intermarina y que coincidió, como ya señalamos, con cierta inquietud en este sentido por parte del Congreso

que había llevado a autorizar al presidente a entablar negociaciones con el gobierno de Nicaragua. Así, en el N°7 **The New York World** de 1840 se reproducía el artículo de un grupo de ciudadano influyentes que señalaba "...los peticionarios están persuadidos de que ha llegado al fin la ocasión más oportuna para realizar esta empresa (el canal) tanto tiempo meditada que, evidentemente, es la más grande y conveniente para fomentar las benéficas y pacíficas relaciones entre todas las naciones que se hallan en las mismas circunstancias físicas del globo... Que en todas partes se observa un espíritu de empresa y adelanto que estimula a individuos, compañías o gobiernos a apresurarse a emprender la obra por su propia cuenta, sin concurrencia nuestra, y sin probabilidad de que nos hagan partícipes de los provechos de la misma, forzoso resulta que conforme al deber y a la política de nuestro gobierno, se empeñe éste sin más demoras en llevar a cabo los arreglos y convenios consiguientes con los otros gobiernos, para asegurar la ejecución de la obra por su cuenta y en interés mutuo, en un término conveniente ofreciendo al mundo entero el uso y beneficio de un Canal en condiciones razonables". Recomendaba al gobierno dar los pasos preliminares en este sentido: "especialmente el de remover por una científica indagación todas las dudas que puedan suscitarse aún sobre la posibilidad de hacer un canal de navegación a través del Istmo; cuáles son las proporciones de su utilidad; cuál podrá ser su costo; qué dirección deberá preferirse; bajo qué condiciones otorgará el permiso para su construcción el gobierno que manda en el país por donde pasa la ruta preferida". Agregaba que una vez obtenidos estos datos se debía buscar la cooperación de Gran Bretaña, Francia, Holanda y Rusia para "llevar a cabo esta gran empresa en un breve término, bien sea por la acción directa de los mismos gobiernos, o por una asociación particular bajo la protección y la garantía de las naciones comerciales. Así, nuestro gobierno aseguraría, no sólo a sus ciudadanos y a la posteridad una plena participación en los inmensos beneficios del proyecto, sino también, así mismo el honor y la satisfacción de haber sido el primero en formar un plan y en promover su ejecución".

4. Los panameños y la construcción de una vía interoceánica.

Para los notables del Istmo era de vital importancia la apertura de una vía interoceánica a través de Panamá, ya fuese terrestre o acuática, con el fin de perpetuar la función transitista de nuestro territorio. Virtualmente, desde los inicios de la unión a Colombia, los istmeños abogaron por impulsar el comercio por nuestro territorio para lo cual era fundamental contar con un buen camino transístmico. Si bien en los años 20 del siglo XIX se concebía la ruta intermarina como un camino carretero, la idea fue evolucionando hasta que hacia mediados de la centuria muchos notables vislumbraban la vía como un ferrocarril. Hasta 1835, nuestros compatriotas solicitaron insistentemente a Bogotá y realizaron otras tantas sugerencias y recomendaciones para la construcción de la ruta por el Istmo, aunque sin éxito alguno. A partir de entonces, se otorgaron una serie de concesiones que si bien despertaron enorme entusiasmo entre los comerciantes panameños, terminaron frustrando las esperanzas de los más optimistas. Personajes como Mariano Arosemena, su hijo Justo y Tomás Herrera, dejaron constancia por escrito de su opinión sobre el tema, así como de las vicisitudes de los panameños frente a las diversas concesiones otorgadas por el Congreso neogranadino.

Virtualmente, desde los inicios de la unión a la República de Colombia, los istmeños abogaron ante el gobierno central para que se les concediera una serie de beneficios destinados sobre todo a impulsar el comercio. Entre los puntos planteados ocupaba un lugar destacado la apertura de una vía interoceánica, ya fuese terrestre o acuática o mixta, que facilitara las comunicaciones entre los mares y gracias a la cual Panamá retomaría plenamente su función transitista. Así, no fue extraño que ya en la sesiones del Congreso, en abril de 1823, el Senador por el Istmo Manuel José Hurtado presentara un proyecto para la apertura de un camino carretero desde Gorgona a la ciudad de Panamá. En marzo de ese mismo año, “un ciudadano natural de Panamá” había elevado a la consideración del Congreso un “Proyecto para la forma-

ción de algunas leyes beneficiosas para el Istmo” en el que solicitaba, entre otras cosas, el nombramiento de una “Comisión de Geógrafos e Hidráulicos” europeos, a fin de construir un canal que comunicara las aguas del Río Grande con las del Chagres.

Ya en mayo de 1824, Mariano Arosemena definió las características de dicha comunicación interoceánica tal como la concebían nuestro compatriotas, cuando se opuso al proyecto de construir un canal propuesto por el General Juan D’Evereux. Consideraba que además de costoso, un canal eliminaba la necesidad de que los barcos se estacionasen en los puertos terminales lo que en definitiva perjudicaría “al comercio, a la población y a las riquezas naturales del Istmo”. No era partidario tampoco de la construcción de un camino carretero que en su opinión ocasionaría serias dificultades en la travesía de un océano a otro por nuestro territorio, sobre todo en la época de lluvias y acarrearía grandes pérdidas. En consecuencia, al igual que en la propuesta anónima de marzo de 1823, se inclinaba por una comunicación fluvial mediante la unión de los ríos Chagres y Grande, gracias a lo cual “...todas las naciones del mundo concurrirían a nacionalizar sus producciones y artefactos en el Istmo, dejándonos dinero, materias de lujo, civilidad y población”.

Por entonces, los notables buscaban colocarse bajo el amparo de las principales naciones marítimas como Gran Bretaña, Francia y Estados Unidos pasando a ser de esta manera un país hanseático y transformándose en un emporio del comercio mundial, para lo cual era necesario asegurar la construcción de la comunicación interoceánica por nuestro territorio. Mientras el Istmo languidecía bajo el dominio colombiano, los notables no cesaron de solicitarle al Congreso colombiano la apertura de los puertos, la libertad de comercio y la adopción de medidas para construir una vía de acceso entre los océanos. No obstante, veremos que conforme transcurría el tiempo, la concepción de la comunicación intermarina fue evolucionando hasta que hacia mediados del siglo imperaba, entre muchos comerciantes, la idea de que había que construir un ferrocarril.

Entretanto, a finales de la década del 20, la decadencia del Istmo era tan notoria que no escapaba a la observación de nadie. en 1829, H.

Ternaux de paso por Panamá escribió que la ciudad “ha perdido casi enteramente su antigua importancia desde que el Cabo de Hornos se ha convertido en la ruta ordinaria de las mercancías destinadas a la Mar del Sur. Esta ciudad puede tener alrededor de 6,000 almas y se encuentran a cada paso pruebas de su antiguo esplendor y de su decadencia actual”. Al igual que los notables era de opinión que la postración sólo sería superada con “la ejecución del plan de canalización del Istmo”. Para entonces, los Padres de Familia, comerciantes y vecinos de Panamá elevaron una Representación al Libertador en la que manifestaban que a ocho años de la independencia de España, el Istmo estaba sumido en la “más espantosa miseria” y que únicamente desaparecerían estos males “con la apertura de un camino franco o canal que comunicase el Atlántico con el Pacífico y con algunas reformas en el sistema de nuestra administración interior”. Por consiguiente, entre las proposiciones que planteaban para mejorar la situación se reiteraba en el punto 2 la necesidad de conceder “a una compañía de capitalistas extranjeros, la que ofrezca más ventajas, la apertura de un camino o canal que haga fácil y expedita la comunicación Norte a Sur del Istmo, imponiéndose un corto derecho municipal sobre las piezas que transiten por él”.

Los istmeños aspiraban a gozar de las ventajas alcanzadas por Cádiz en España y Valparaíso en Chile que habían sido declarados puertos libres para el comercio, pero también eran conscientes que cuanto más se dilatará la apertura de los puertos panameños, así como la construcción de la comunicación, menos posibilidades existían de alcanzar estos objetivos, pues el comercio del mundo buscaría otros centros y nuevas rutas. Sin duda, producto de esta convicción fue la insistencia de nuestros compatriotas, quienes incluso le llegaron a plantear a Bolívar la posibilidad de que enviara “2,000 hombres de tropas a este Departamento con los cuales se formaría una colonia militar en el territorio donde ha de abrirse el camino...”, pues “nada es más importante al Departamento del Istmo que la apertura de un camino...”.

Estos ruegos y solicitudes por parte de los notables tuvieron escasa repercusión en Bogotá hasta 1834 cuando, como ya indicamos, el Con-

greso autorizó al Presidente para contratar bajo privilegio la apertura de un camino de ruedas por el Istmo. Ese mismo año después de conocerse en Panamá los términos de la ley, Mariano Arosemena, Luis Lewis y Damián Remón en la **Memoria sobre Comercio presentada a la Sociedad Amigos del País** dejaron constancia de sus puntos de vista, al expresar que “Si la obra fuese nacional sería más segura y de mayor ventaja para la Nueva Granada, no se tocaría el menor inconveniente en los peajes, que podrían alterarse o disminuirse según conviniese...”. Eran de opinión que el gobierno podría obtener fácilmente en cualquier mercado europeo un empréstito por un millón y medio de pesos para la construcción del camino que pagaría hipotecando “los productos del peaje”. El camino iría de Portobelo a Panamá por un trayecto de 14 leguas y se construiría de arena, piedra de cal, arcilla y cascajo. Meses después, **El Vija del Istmo** publicó un proyecto anónimo en el que se proponía que México, Perú, Centroamérica y Colombia construyeran un camino carretero entre los dos océanos, para lo cual cada nación aportaría \$150,000 del costo total calculado en \$600,000. Por su parte, la Nueva Granada se comprometía a construir el camino, así como a proporcionar los carros y coches, al tiempo que debía cobrar “un corto peaje” destinado a la conservación y mantenimiento de la vía.

Pero lo concreto fue que en mayo de 1835, se le otorgó la concesión del camino al barón Charles de Thierry. Como era previsible la reacción de júbilo de los panameños no se hizo esperar, junto con las manifestaciones de impaciencia. Así, en el órgano **Los Amigos del País** del sábado 1º de agosto de ese mismo año, se leía: “...tendremos que esperar a voluntad del señor Thierry por dos años, sin saber si se lleva o no cabo tal empresa. Hubiéramos querido que se le obligase a dar una contestación positiva y terminante a lo más tarde dentro de nueve meses, sobre si entraba o no en el goce de su privilegio, para salir pronto de dudas. Séanos permitido excitar vivamente a los señores apoderados y agentes del Barón de Thierry en este país para que nunca la inercia y la apatía se apoderen de sus diligencias y operaciones, para que se acuerden que la suerte próspera o adversa de 90,000

istmeños está en sus manos: a ellos toca dar a este suelo el brillo a que lo llama su situación ventajosa en el globo...”. Como bien sabemos, Thierry no logró dar inicio a la obra, pero antes de que el desánimo se apoderara de nuestros compatriotas apareció en el Istmo el Coronel Charles Biddle.

Como ya indicamos, la **Sociedad Amigos del País** logró convencerlo que la mejor ruta para practicar una comunicación intermarina era Panamá, e incluso le proporcionaron el único plano que existía sobre el Istmo. Se trataba de un mapa levantado por Domingo López en ocasión de una exploración realizada entre Portobelo y Panamá, antes de la independencia de España, por encargo del Consejo Municipal. En esta oportunidad, una comisión integrada por Mariano Arosemena, José de Obaldía, José Agustín Arango, Joaquín Morro, Manuel Quesada, Pedro Juan Icaza, Juan Bautista Feraud, Tadeo Pérez de Ochoa y Sevillano, José de los Santos Correoso, Tomás Herrera, Luis Lewis y José Remón, le recomendó a Biddle la construcción de una comunicación mixta “aprovechando el río Chagres hasta Cruces para la navegación de vapor, y un camino de aquellas parroquias a esta ciudad, según el sistema de Mr. Adams para el tránsito de carros”, pues era el más económico y de más rápida ejecución. Por su parte, el médico norteamericano J. H. Gibbon que visitó el Istmo a finales de 1836 consideraba que el proyecto de comunicación mixta “es preferido por la gente más inteligente y mejor informada que reside en el país...”.

Pero una vez más, como vimos, los istmeños vieron frustradas sus esperanzas, a raíz de la imposibilidad de Biddle y sus asociados para obtener capitales. De allí que para 1838, cuando Salomón y Compañía obtuvo un nuevo privilegio por parte del Congreso, las expectativas de los panameños fueron tímidas y discretas. Pese a ello, en 1840, Mariano Arosemena confesaba que la inacción de esta empresa había llevado a los panameños al borde de la desesperación. No fue extraño entonces que dos años después en una carta dirigida al cónsul británico William Perry le planteara la posibilidad de canalizar el Darién, pues el país era propicio para la construcción tanto de canales marítimos como fluviales. Respecto a estos últimos indicaba que: “Mi teoría...está reducida

a emplear los ríos Mandinga y Bayano que desagua el primero en el Atlántico y el segundo en el Pacífico como base principal de esta canalización. El Cañitas y el Azúcar, tributarios de aquellos respectivamente, convendría unirlos por el arte, para tener menos terreno que romper y así se formaría un vehículo para la navegación de vapores de 100 o 150 toneladas o de más capacidad..”.

Entretanto, Justo Arosemena en el **Estado Económico del Istmo** 1839-40 al referirse a la ruta intermarina expresaba que una “fácil comunicación entre los mares” a través del Istmo fomentaría la exportación de las producciones nacionales del Pacífico. En su opinión la falta de competitividad de los productos tropicales panameños se debía sobre todo a la dificultad de transportarlos de Chagres a Portobelo, lo que encarecía notablemente su valor. Aunque consideraba que los granos, el ganado, el azúcar, el café, el cacao, el añil y el algodón nacionales eran de mejor calidad que los de otras regiones, los mismos eran mucho más caros y, por consiguiente, no encontraban mercados para su colocación. En consecuencia, éste era el principal obstáculo para la producción nacional. Por contrapartida, la construcción de una vía a través de nuestro territorio no solo serviría de estímulo a los agricultores para incrementar la producción, sino también para que todos los artículos europeos que se importaban a Sudamérica y viceversa pasaran por Panamá. Esta circunstancia acarrearía el aumento de la población, más demanda de trabajos, el incremento en la circulación de dinero, la existencia de más bienes de consumo, al tiempo que una mayor producción. Concluía que: “En una palabra habrá más todo, porque habrá más con qué comprarlo...”.

Bien que en esta oportunidad no definió qué tipo de ruta interoceánica consideraba la más apta para el Istmo, un lustro más tarde en 1845 en su ensayo **Examen sobre franca comunicación entre los dos Océanos**, se expuso ampliamente sobre el tema. Para entonces, había llegado a la conclusión de que un canal favorecería principalmente los intereses norteamericanos. En este sentido señalaba que de las “naciones comerciales y poderosas como la Gran Bretaña, Francia y los Estados Unidos” a la que más beneficiaría el Canal a través de

Panamá era a esta última por las características de la obra así como por su comercio y agricultura. A su criterio, “la Gran Bretaña no quiere la apertura formal del Istmo; ...la Francia no ha pensado en ella, y solo ha considerado su practicabilidad como una cuestión, en fin, que los Estados Unidos la desean pero que no se deciden a emprenderla fuera de su territorio...”.

Era de opinión que aún debían realizarse estudios profundos, serios y definitivos antes de construir un canal por el Istmo, dado que hasta entonces todas las exploraciones se habían realizado por la ruta Panamá-Portobelo, es decir, por el valle del Chagres, aunque había otras rutas. En este sentido, mencionaba la del Darién; Panamá-Bahía de Limón que pasaba por Gorgona; la ruta del río Coclé y Penonomé y aún una cuarta entre David y Bocas del Toro. Pese a ello sostenía que para los intereses del Istmo en aquel momento era preferible un camino, aunque no desechaba la construcción de un gran canal como una obra de porvenir con enorme futuro. Proponía, por consiguiente, abrir “un buen camino provisorio entre Portobelo y Panamá que permita a pasajeros y mercancías transitar cómodamente y a poca costa en dos días a lo más y dejemos a nuestros hijos la incumbencia de ofrecer a las potencias o compañías que lo pretendan el espacio más susceptible de cortarse por un canal marítimo, que haga inútil nuestro primer camino. No seamos ambiciosos ni visionarios. Dejemos que la naturaleza siga su curso propio, que consiste en empezar por lo simple y acabar por lo complicado. Probemos a experimentar si un camino basta o no para el comercio destinado a pasar por nuestro Istmo”.

No fue extraño entonces que hacia finales de 1845 se formara en Panamá la **Sociedad Amigos del Progreso Industrial** bajo la dirección de Mariano Arosemena, creada con el propósito de recabar los fondos necesarios para construir una comunicación interoceánica y, en enero del año entrante, se organizó la Compañía de Prestamistas. Esta debía recoger 40,500 pesos que el Istmo proporcionaría al gobierno nacional para construir un camino de caballería cuyo costo total estaba calculado en 81,000. Los restantes \$40,500 los aportaría el propio gobierno bogotano. Las dificultades de éste para reunir dicha suma

llevaron a Mariano Arosemena, en abril de 1846, a proponer que “todo lo que en adelante se recaude de la extinguida alcabala se preste al gobierno como parte del suplemento de 40,500 pesos y abonable su interés por el Tesoro Nacional a favor del Colegio de niñas”. Pero una vez más el proyecto no prosperó y aún hubo que esperar varios años más para que los norteamericanos materializaran la obra del ferrocarril.

Para entonces, muchos istmeños compartían la opinión que la interferencia mayor que enfrentaba la construcción de una comunicación intermarina era precisamente la situación de inestabilidad política del país, que inhibía la inversión extranjera en el proyecto. Debemos recordar que en 1830 se produjo la escisión de la República de Colombia, así como el movimiento secesionista de José Domingo de Espinar en nuestro territorio, seguido el año entrante por el levantamiento de Juan Eligio Alzuru. Asimismo, la guerra de los Supremos en Colombia en 1839 provocó la separación de Panamá, cuando Tomás Herrera secundado por los notables instauró el Estado Libre del Istmo. De manera que los cambios de gobierno, las revoluciones, las asonadas golpistas, los levantamientos armados y las separaciones constituían el principal obstáculo para concretar la obra.

Mientras tanto, el privilegio otorgado a Mateo Klein despertó escasas inquietudes entre nuestros compatriotas, máxime cuando a comienzos de 1848 Tomás Herrera le escribía al General Pedro Alcántara Herrán en Washington que había recibido noticias de Europa en el sentido “que esta compañía no cuenta con los fondos suficientes ni ha encontrado quien se los proporcione, y es claro que sin dinero, no puede moverse un pie...”. Por su parte, había dado instrucciones para que “una compañía de zapadores” reparara “los peores pasos afín de que el tránsito sea menos penoso para los pasajeros y con el servicio personal subsidiario estoy haciendo abrir tanto el Camino de Cruces como el de Gorgona y limpiar el río Chagres”. El camino de Panamá a Cruces se encontraba tan deteriorado que el viajero inglés Campbell Scarlett había recomendado, incluso una década atrás, construir uno nuevo, porque el existente era “tan malo y dificultoso que apenas si conviene

repararlo”. Proponía hacer el nuevo camino “más abajo, por los valles... o desde cerca de la confluencia del Trinidad con el Chagres”, pero aún a mediados de siglo la situación no había mejorado.

Sin embargo, Tomás Herrera consideraba que el gobierno neogranadino era capaz de construir una buena vía de comunicación entre Cruces y la capital destinando para ello el fondo de caminos. De lo contrario, pensaba que “sólo la veía yo cierta si la Compañía Real de Vapores del Atlántico la acometiera porque cuenta con suficientes recursos y además tiene un interés directo en el negocio”. Un año más tarde, en 1849, había llegado a la conclusión que el Istmo sólo progresaría gracias a la construcción de un ferrocarril y “que la obra ofrecería esperanzas ciertas de verla concluida cuando la emprendiera una compañía norteamericana porque es gente positiva y emprendedora y porque a ninguna nación le interesa tanto esta obra como a los Estados Unidos”. No debemos olvidar que para entonces este país no sólo había extendido sus fronteras continentales hasta el Pacífico, después de arrebatarle a México las tres cuartas partes de su territorio, sino que también ya se había hallado oro en California. Por consiguiente, más que nunca le urgía controlar la comunicación intermarina, para lo cual el Tratado Mallarino-Bidlack le venía como anillo al dedo, máxime cuando un cálculo aproximado realizado en 1836 sobre el volumen comercial del Pacífico indicaba que el 60% de todo el tonelaje pertenecía a Estados Unidos. Esta información nos lleva a concluir que más de una década después la nación nortea debía dominar ampliamente dicho tráfico. A ello se agregaba el hecho que: “Pieles valiosas que podrían ser expedidas rápidamente por el Istmo se echan a perder algunas veces durante el dilatado viaje por el Cabo de Hornos. Nuestros barcos balleneros se ven a veces detenidos varios años en el Pacífico para completar sus cargamentos; estos podrían ser enviados a nuestro país anualmente y se podría asimismo recibir con prontitud toda clase de productos por esta nueva vía”. En definitiva, todo indicaba que sería Estados Unidos el responsable de la construcción de la ruta interoceánica, como en efecto aconteció.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Bibliografía selecta

AROSEMENA, Diógenes: Historia Documentada del Canal de Panamá. Universidad de Panamá, 1962.

AROSEMENA, Justo: “Examen sobre franca comunicación entre los dos océanos” (1845). Revista Lotería. No7, Panamá, mayo de 1964.

AROSEMENA, Mariano: Apuntamiento históricos (1801-1840). Biblioteca de Autores Panameños, Ministerio de Educación, Panamá, 1949.

: Historia y Nacionalidad. Estudio preliminar de Argelia Tello Burgos. EUPAN, Panamá, 1979.

BUSHNELL, David: El régimen de Santander en la Gran Colombia. El Ancora Ed., Bogotá. 1984.

CAMPBELL, Scarlett: Viajes por América. A través de las Pampas y los Andes desde Buenos Aires al Istmo de Panamá. Ed. Claridad, Buenos Aires. 1957.

CASTILLERO REYES, Ernesto: Historia de la Comunicación Interoceánica. Municipalidad de Panamá, 1935.

CAVELIER, Germán: La Política internacional de Colombia. Tomo I. Ed. Iqueima. Bogotá, 1959.

CLARE, Horacio (Hijo): Correspondencia y otros documentos del General Tomás Herrera. Fundación Internacional José Gabriel Duque. Ed. La Estrella de Panamá, 1963.

COCHRANE, Charles Stuart: Viajes por Colombia 1823-1824. Banco de la República, Biblioteca V Centenario Colcultura. Bogotá, 1994.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

DÉNAIN, A.: Ensayos sobre los intereses políticos y comerciales del Istmo de Panamá. José María Bermúdez, Panamá, 1844.

DUVAL, Miles P.: Cádiz a Catay. La Historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá. Eupan, Panamá, 1973.

GIBBON, J. H.: "El Istmo de Panamá en 1836". Edición especial de la Revista Lotería. Panamá, 1961.

HUMBOLDT, Alexander von: Viaje a las regiones equinociales del nuevo continente. Monte Avila Ed., Caracas, 1985. Tomo V.

KEMBLE, John Haskell: The Panama Route 1848-1869. University of California Press Berkeley, 1943.

MACK, Gerstle: La Tierra Dividida. Estudio Introductorio de Carlos M. Gasteazoro. EUPAN, Panamá, 1978.

MORENO DE ANGEL, Pilar: Santander. Biografía. Planeta Colombiana ed. S.A. Bogotá, 1989.

REBOLLEDO, Alvaro: Reseña histórico-política de la comunicación interoceánica con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia. Ed. Hispano Americana, San Francisco, California, 1930.

Revista Lotería, Vol. X, 2ª época, Panamá, junio 1966.

RIVAS, Raimundo: Historia Diplomática de Colombia 1810-1934. Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. Bogotá, 1961.

RUIZ CHATAING, David: Miranda y la aventura de la libertad. Antología. Avila Ed., Caracas, 1991.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

STEWART, John: Narración de una expedición a la capital de la Nueva Granada y residencia allí de once meses. (Bogotá en 1836-37). Academia de la Historia de Bogotá. Ed. Tercer Mundo, 1989.

TELLO BURGOS, Argelia: Escritos de Justo Arosemena Biblioteca de la Cultura Panameña. Panamá, 1985.

: “Una idea en el siglo XVIII relativa a la construcción de un canal interoceánica a través del Istmo de Panamá”. Boletín de la Academia Panameña de la Historia. 3ª época. Panamá, octubre, noviembre, diciembre 1975; enero, febrero, marzo 1976. N°5-6

TERNAUX, H.: Panamá y Colombia 1829. Presentación de Edilcia Agudo. Serie Universidad y Nación. Vol. 3, Ed. Unidos, Quito 1993.

Capítulo 7

La expansión de Estados Unidos y de Gran Bretaña en América Latina (1824-1860)

1. Bosquejo de la historia de Estados Unidos entre 1824-1845.

Las dos décadas comprendidas entre 1824 y 1845 significaron para Estados Unidos una gran prosperidad y un desarrollo ininterrumpido, plasmado en la realización de obras públicas y en la expansión hacia el oeste. El período aparece dominado por la figura de Andrew Jackson, con quien se inaugura la denominada “democracia jacksoniana” que caracteriza al Partido Demócrata. La prosperidad económica de las dos administraciones de Jackson, entre 1828 y 1836, propició que el gobierno desplazara a los indígenas hacia el oeste, despojándolos de sus tierras, al tiempo que se concretaba la eliminación del Banco Nacional, pero también se puso de manifiesto las profundas e insalvables diferencias entre los Estados del Norte y del Sur. El sucesor de Jackson, Martin Van Buren, tuvo que hacerle frente a una gran crisis financiera originada en la especulación que había prevalecido desde la década del 30. Asimismo, digno de destacar en este período, es el florecimiento de la literatura con figuras relevantes como Fenimore Cooper, Herman Melville, Washington Irving, Walt Whitman y otros.

Estas dos décadas de la historia de los Estados Unidos se caracterizaron por el extraordinario desarrollo que alcanzó la nación en todos

los órdenes, así como por el nuevo auge que cobró la emigración hacia el oeste. Sin embargo, también fueron evidentes los signos de la grave crisis financiera que afectó al país hacia mediados de la década del 30, así como las insalvables diferencias entre los Estados del norte y del sur que adquirieron diversas manifestaciones por estos años y que finalmente desembocarían en la guerra civil de la década del 60.

Durante la administración siguiente a la de James Monroe, presidida por John Quincy Adams (1824-1828), se construyó el canal de Erie que se inauguró en 1825, y gracias al cual Nueva York se transformó en la primera ciudad del país y en la puerta de entrada al oeste. Igualmente, esta obra facilitó la emigración hacia el norte de Ohio, Louisiana e Illinois que hasta entonces se encontraban olvidadas. Esta época fue fecunda en la construcción de canales, carreteras y vías férreas que facilitaron las comunicaciones entre puntos remotos. Esta situación aceleró la integración de la nación, de manera que el algodón que producía el sur era manufacturado en nordeste y, a su vez, estas telas eran vendidas en el sur, que al mismo tiempo obtenía gran parte de su alimentación del medio oeste. También esta fue la etapa de las célebres ciudades-fábricas de Lowell en las que laboraban las hijas de los campesinos.

En las elecciones de 1828 triunfó Andrew Jackson, apodado el “Viejo Nogal” y a quien se recordaba como el héroe de Nueva Orleans y Florida. Su gobierno, que se extendió por dos períodos hasta 1836, pero en realidad su influencia perduró hasta la guerra civil. Según Morison y Commanger, la “democracia jacksoniana” fue un movimiento nacional porque se opuso a la desunión y propuso la construcción de caminos, canales y hasta ferrocarriles, pero fue antinacional, toda vez que era contrario a que el gobierno nacional se inmiscuyera en las operaciones. Jackson y sus seguidores buscaban una mayor igualdad, pero limitada a los blancos, así como la expansión hacia el oeste. En realidad el presidente era un hombre de pueblo, con una educación muy inferior a la de sus predecesores, de manera que la adopción del burro como símbolo del Partido Demócrata fue objeto de justificada mofa por sus opositores políticos los **whigs**.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

En consecuencia, no fue sorprendente que nombrara a sus amigos personales y a algunos periodistas en altos cargos gubernamentales, incluso como secretarios del gobierno, lo que llevó a que su gabinete recibiera la denominación de “gabinete de cocina”. No obstante, el Secretario de Estado Martin Van Buren constituyó la excepción y terminó transformándose en su sucesor.

Una de las primeras medidas adoptadas por el Presidente, en 1828, fue la destitución de buena parte de los funcionarios de nivel medio e inferior, conocido como el “sistema de despojos”. Asimismo, durante su administración hubo una gran prosperidad producto de un nuevo orden de capitalismo empresarial libre que abrió el camino a pequeños empresarios, así como al aumento de la población, la explotación de nuevas tierras y el desarrollo de la industria. Pero también se otorgaron préstamos sin garantía por parte de los Bancos del Estado, lo que atrajo a muchos especuladores que terminaron provocando una gran inflación que allanó el camino para la crisis financiera que caracterizó el gobierno de Martin Van Buren.

Otra medida adoptada por Jackson tendiente a obtener la igualdad fue la eliminación del Banco Nacional, para lo cual retiró del mismo, paulatinamente, los fondos públicos. Por otra parte, tuvo que hacer frente a la oposición de Carolina del Sur de acatar la ley de Aduanas de 1832, así como a la posición de su Vice Presidente Calhoun, que sostenía que los Estados podían decidir si un acto del Congreso era o no constitucional. Bien que Carolina del Sur amenazó con sublevarse y Jackson tuvo que enviar tropas a Charleston, lo cierto es, finalmente, el gobierno se vio obligado a reducir las tarifas. Esta confrontación llevó a Jackson a concluir que el problema de los aranceles no había sido más que un pretexto para que los Estados del Sur se escindieran de la Unión y declararan su independencia.

Este frenesí de actividad política que dividía a la nación en dos grupos políticos activos y antagónicos, exacerbado después de la creación del sistema bipartidista, llevó a Alexis de Tocqueville, en 1835, a escribir: “En cuanto se pone el pie en suelo norteamericano, queda uno asombrado por una especie de tumulto... casi el único placer que

conoce el norteamericano consiste en tomar parte en el gobierno y en discutir sus medidas”.

Para Jackson, los indígenas no representaban más que un obstáculo para el progreso de los blancos. Por tanto, no fue extraño que en 1830 se aprobara la Ley de Remoción Indígena, con el fin de desplazarlos hacia el oeste del río Mississippi. Un lustro más tarde, el Presidente declaró que la ley se había cumplido, excepto por unos cuantos indígenas. En realidad, los pueblos aborígenes del norte no opusieron resistencia a la política de remoción, merced a su propia debilidad. Pero en Illinois y Wisconsin estalló la guerra de Halcón Negro, durante la cual el gobierno masacró a mujeres y niños indígenas que buscaban escapar por el río Mississippi. Mientras tanto, en el sur, pese a la oposición inicial, los seminolas y los cheroquis lograron ser trasladados sin grandes dificultades.

Si bien los indígenas eran movidos hacia el oeste pese a su voluntad, los blancos seguían igual rumbo por propia iniciativa. Hacia 1830, un grupo de tramperos encabezado por Jeddiah Smith y William Sablette llevó las primeras carretas desde el Missouri hasta las Rocosas, descubriendo pasos y valles. En 1836, el capitán Bonneville condujo las carretas por el Paso del Sur y por el valle Snake, hasta el río Columbia. Asimismo, hacia 1842 y 1843, se produjo lo que se conoció como “la fiebre de Oregón” entre la gente de la frontera de Iowa, Missouri, Illinois y Kentucky, que arrojó como resultado que en pocos años entre 4 mil y 5 mil personas poblaron Oregón. Este territorio ubicado en el N.O. de los Estados Unidos, abarcaba los actuales estados de Washington, Oregón, Idaho, Montana y la Columbia Británica, y era rico en madera y pesca. Pero el territorio fue zona de litigio entre Inglaterra y su ex colonia, hasta 1846 cuando, como veremos, se delimitó la frontera entre Estados Unidos y el Canadá en el transcurso del gobierno de James Polk.

Otro asunto importante en política exterior fue el de Texas que se declaró República independiente de México, en 1836, y proclamó su anexión a Estados Unidos. Pero Jackson se mostró prudente y no tomó ninguna decisión al respecto. Para entonces, el territorio de California,

que le pertenecía también a México, se convirtió, a su vez, en un poderoso imán para los nuevos colonos, sobre todo después que las exploraciones de John Charles Frémont y Christopher Carson pusieron de manifiesto sus riquezas.

Pero la bonanza económica tocó a su fin en las postrimerías del segundo período presidencial de Jackson producto del descontrol especulativo de los años anteriores y la crisis financiera se hizo sentir con fuerza durante la siguiente administración presidida por Martin Van Buren. Para mediados de 1837, un tercio de la población activa de Estados Unidos estaba desempleada y los que aún tenían trabajo vieron reducidos sus salarios hasta en un 50%, al tiempo que los precios de todos los artículos se disparaban sin control. La crisis coadyuvó a que en 1840 se aprobara el Tesoro independiente del Estado y que se pusiera fin a la dependencia de bancos privados sin la solvencia necesaria para administrar el dinero de la nación.

La postración económico-financiera de la administración de Martin Van Buren llevó a que en las elecciones de 1840 el partido opositor **whig** se alzara con el triunfo. Sin embargo, el Presidente electo William Henry Harrison falleció al mes de asumir, en abril de 1841, y le sucedió John Tyler. Mas Tyler se oponía a algunos puntos del programa de su partido, en especial a la creación de un nuevo banco nacional, lo que provocó que su gobierno se caracterizara por interminables disputas políticas. Por otra parte, el Presidente defendía los derechos de los Estados y desaprobaba el Ejecutivo fuerte que había implantado Jackson. A ello se agregó el deterioro de las relaciones con Inglaterra, a raíz de la eliminación del comercio de esclavos negros. En 1842, las diferencias se zanjaron con la firma del Tratado Webster-Ashburton que estableció la vigilancia de cuatro patrullas conjuntas frente a las costas africanas para reprimir el comercio de esclavos. Durante estos años se organizaron asociaciones obreras y sindicatos como la **National Trades Union**, influenciados por las ideas de la revolución liberal del 48, al tiempo que las mujeres norteamericanas comenzaron a exigir igualdad de derechos frente a los hombres. Dentro de este contexto, se aprobaron las primeras leyes sobre el trabajo, como la jornada de diez horas diarias laborables.

En líneas generales, fue una época de enorme progreso que se transformó en la antesala del extraordinario expansionismo que inauguró el Destino Manifiesto expuesto por James Polk en 1845, y algunos de cuyos planteamientos ya había sentado Jackson, como veremos más adelante. También se produjo un despertar en el campo educativo, máxime cuando a inicios de los años 40 se calculaba que medio millón de norteamericanos blancos eran analfabetos. Las universidades se fortalecieron e incluso la de Harvard adoptó la libertad de cátedra a imitación de los centros alemanes. La educación gratuita tomó cuerpo y en Massachusetts se inauguraron las primeras escuelas para negros. Todo este empuje fue acompañado por programas adecuados para la preparación y formación de los maestros y profesores.

Característica de esta época fueron los grandes adelantos técnicos como la invención de la segadora y de la cosechadora, gracias a las cuales se comenzaron a tecnificar las labores agrícolas. Otros inventos que revolucionaron la industria y la vida en general fueron la máquina de coser, la prensa rotativa y el telégrafo. Pero por encima de todo, a partir de 1840, se produjo el auge de los ferrocarriles. Mientras el sur y el oeste desarrollaban el sector agrícola, el nordeste sentaba las bases para la revolución industrial y progresaba a ojos vistas en la industria textil, de enlatados y de la refrigeración. Asimismo, se mejoró el sistema de limpieza de las ciudades con la construcción de los primeros sistemas de cañerías y ductos de agua bajo tierra.

La inmigración europea se mantuvo a buen ritmo gracias a la disponibilidad de tierras baratas. Este incremento de la población sirvió, a su vez, para el crecimiento del mercado interno y de la demanda, al tiempo que los inmigrantes representaban mano de obra barata y en abundancia que multiplicaba la oferta. Por estos años, se produjo lo que se conoció como el Gran Despertar Religioso, cuando misioneros bautistas, metodistas y de otras denominaciones iniciaron una campaña agresiva de prédicas y conversiones, principalmente en la frontera occidental. También se dieron las primeras manifestaciones de los Mormones, que más tarde se instalarían en Utah. Incluso, fue la época del trascendentalismo con Emerson y Thoreau, y de las comunidades

utópicas, al tiempo que se producía un florecimiento literario, cuyas figuras más destacadas fueron Emily Dickinson, Nathaniel Hawthorne, Edgar Allan Poe, Fenimore Cooper, Herman Melville, Walt Whitman y Washington Irving, entre otros.

2. James K. Polk y el “Destino Manifiesto”

Bajo la presidencia de James K. Polk (1845-1849), el expansionismo territorial de Estados Unidos llegó a su máximo apogeo. A fin de ponerle freno a las pretensiones de Inglaterra y Francia en el continente americano, concretamente en Oregón, California y Texas, lugares donde Estados Unidos tenía intereses específicos, en su primer mensaje al Congreso, en diciembre de 1845, Polk reinterpretó la Doctrina Monroe. A la vez, Polk fue el principal exponente del “Destino Manifiesto” que justificó la “sed de tierras” con fundamentos místicos-religiosos y étnicos, arrogándose Estados Unidos el papel del pueblo escogido por la Divina Providencia para llevar la civilización a las naciones atrasadas.

Tras reiteradas solicitudes de anexión, en 1845, Texas fue incorporada a la Unión y al año siguiente Estados Unidos le declaró la guerra a México. El resultado final fue la concertación del Tratado Guadalupe-Hidalgo en 1848, mediante el cual Estados Unidos obtuvo una vasta extensión de territorios mexicanos a cambio de 15 millones de dólares. Es más, en 1853, por la “compra Gadsden”, adquirió la zona norte de Sonora y parte de Nuevo México y Arizona con garantías para el libre tránsito y derechos en una ruta interoceánica en Tehuantepec. Todo ello por la suma de 10 millones de dólares. En 1846, Estados Unidos negoció con la Gran Bretaña un tratado fijando los nuevos límites de Oregón poniendo término a una larga disputa. Por otra parte, el gobierno de Polk no ocultó las ambiciones de larga data de Estados Unidos para apoderarse de Cuba y ofreció al gobierno español cien millones de dólares por la isla, pero esta propuesta fue rechazada.

A. La reinterpretación de la Doctrina Monroe.

El creciente expansionismo territorial de Estados Unidos desde los inicios del siglo XIX a costa de Francia y España, como hemos visto en los capítulos anteriores, encontró su máxima adalid en la figura del Presidente James K. Polk, quien asumió el poder en marzo de 1845. Mientras internamente el nuevo mandatario se caracterizó por importantes logros como la reducción de las tarifas aduaneras y el restablecimiento de la tesorería independiente, en el ámbito de la política exterior, se mostró opuesto a la intromisión europea en América con el supuesto propósito de establecer el “equilibrio de poder” y reiteró la posición de su antecesor James Monroe, tal como lo plasmó en el mensaje anual que elevó al Congreso en diciembre del año mencionado.

Polk recordó, en este documento, que el gobierno norteamericano jamás se había inmiscuido en los asuntos del Viejo Mundo y, por lo tanto, tenía derecho a reclamar que el continente americano quedara igualmente “eximido de toda intervención europea”. Generalizando, puntualizó que las naciones de América eran tan independientes y soberanas como las de Europa y gozaban de los mismos derechos, “libres de toda interferencia europea para hacer la guerra, concertar la paz y regir sus asuntos internos”. Por eso, Estados Unidos no podía ver con indiferencia como las potencias europeas intentaban entrometerse “en el desempeño autónomo de las naciones del Continente”. Afirmó, además, reiterando la posición Monroe, que el sistema norteamericano de gobierno era totalmente distinto del europeo y de allí que no podía permitirse el denominado “equilibrio de poder” en el Continente americano y particularmente, en Estados Unidos.

En una clara alusión al caso de Texas, Polk adujo que se debía salvaguardar siempre “el principio de que los pueblos de este continente tienen derecho de resolver su destino por sí solos. Si una parte cualquiera de ellos, constituida en estado independiente, resolviera unirse a nuestra confederación, la decisión quedaría exclusivamente librada a ellos y a nosotros, sin interferencia extranjera. Nunca podremos permitir que las potencias europeas obstaculicen semejante unión

por temor a que ésta perturbe el ‘equilibrio de poder’ que ellos desean mantener en este Continente”.

A continuación, Polk citó textualmente la parte del mensaje de Monroe donde señalaba que: “A partir de ahora, dada la condición libre e independiente que han asumido y mantienen los continentes americanos, ninguna potencia europea podía considerarlos aptos para una futura colonización”. Advirtió que este principio se aplicaría “con mucho mayor vigor si cualquiera potencia europea intentara instalar alguna colonia en América del Norte”. Sostuvo que en las circunstancias por la que entonces atravesaba el mundo, consideraba que era la oportunidad apropiada “para reiterar y reafirmar el principio que enunció el señor Monroe y para declarar mi cordial coincidencia con su sabiduría y su sana política”. Aclaró que en el momento actual, la ratificación de dicho principio, especialmente en lo referente a la América del Norte, no implicaba sino “la promulgación de una política respecto de la cual ninguna potencia europea deberá albergar ilusiones de resistencia”.

Por último, Polk advirtió: “Se respetarán los derechos existentes de toda nación europea, pero tanto nuestra seguridad como nuestros intereses exigen que la protección de nuestras leyes se extienda sobre todos nuestros límites territoriales, y que proclamemos claramente ante el mundo que en virtud de nuestra política oficial, en el futuro no se podrá implantar ni establecer con nuestro consentimiento en ninguna parte del Continente norteamericano, colonia o dominio europeo alguno”.

Como observa con acierto Frederick Merk, un lector atento habría percibido diferencias entre el mensaje de Polk y el de Monroe. En efecto, el de Polk abarcaba un área menor, en tanto que Monroe desplegó el proteccionismo estadounidense sobre todo un continente. El primero incluso se concentró en áreas inmediatamente contiguas a Estados Unidos, como eran Oregón, California y México, donde la Unión tenía intereses propios. “Era allí donde deseaba mantener a raya a Europa”.

B. El expansionismo territorial.

Polk encarnó el denominado “Destino Manifiesto” mediante el cual Estados Unidos, escogido por la Divina Providencia, se arrogaba una

misión civilizadora hacia los demás pueblos atrasados del Continente americano. Todo ello con un trasfondo étnico y cultural, o sea, “la superioridad del hombre blanco”, para justificar la expansión territorial a expensas de aquellos. Se dice que la frase fue usada por primera vez por el editorialista John L. O. Sullivan en el periódico **Morning News** de Nueva York, a finales de 1845, cuando con motivo de la anexión de Texas afirmó: “Es nuestro destino manifiesto esparcirnos por el Continente que nos deparó la Providencia para que en libertad crezcan y se multipliquen anualmente millones y millones de norteamericanos”.

B.1 Los casos de Texas y Oregón.

Uno de los territorios más codiciados por Estados Unidos en su desenfadada “sed de tierras”, era Texas. Aunque, como vimos, a raíz del Tratado Adams-Onís de 1819, concertado con España, las ambiciones estadounidenses sobre esta extensa región se atenuaron, lo cierto es que cuando la misma pasó a manos de México en 1821, y se fomentó la venta de tierras a bajos precios, muchos colonos norteamericanos poblaron Texas. Ante el desmedido aumento de esta población extranjera, que en los años treinta alcanzó los 20,000 colonos blancos dueños de 1,000 esclavos negros dedicados al cultivo del algodón, el gobierno mexicano adoptó medidas prohibiendo la inmigración y destinó tropas para que se acatará la ley. No obstante, la abrumadora presencia estadounidense en Texas demandó la expedición de legislaciones especiales al gobierno central y se rebeló abiertamente cuando el Presidente Antonio López de Santa Anna disolvió el Congreso Nacional y abolió la constitución federalista. De este modo, a principios de marzo de 1836, Texas proclamó su independencia de México bajo el liderazgo de Samuel Houston y el mexicano Lorenzo Zavala, quienes fueron designados Presidente y Vice Presidente de la nueva República, respectivamente.

Pese a que el ejército mexicano masacró a los texanos en El Alamo, poco después fue, a su vez, vencido en San Jacinto y aunque Santa Anna renunció a la Presidencia, México no reconoció la independen-

cia de Texas. Así, el estado de guerra continuó durante nueve años más, si bien de manera intermitente.

Desde un principio, el pueblo de Texas se inclinó por la incorporación a Estados Unidos. La llamada “República de la Estrella Solitaria”, encabezada por Samuel Houston, solicitó formalmente la anexión, pero el Presidente Andrew Jackson postergó el reconocimiento y su sucesor Martin Van Buren rechazó la solicitud ante la negativa de ocho estados de la Unión que se oponían al régimen esclavista imperante en Texas. Ésta, entonces, buscó y obtuvo el reconocimiento de Francia, en 1839, e Inglaterra al año siguiente. Lo mismo hicieron poco después Bélgica y Holanda. Cabe observar que el gobierno británico postergó esta decisión, mientras buscaba influir sobre México, para que concertara la paz con Texas y evitar así que la misma “no se echara en los brazos norteamericanos empujada por el miedo a la invasión”. Por ello, el Tratado de reconocimiento y comercio entre Texas y Gran Bretaña incluía la búsqueda de un armisticio con México a cambio de que aquel Estado eliminara el tráfico marítimo de esclavos mediante una convención.

Durante la Presidencia de Mirabeau B. Lamar, elegido a finales de la tercera década, los texanos intentaron expandirse apoderándose de los territorios mexicanos del pacífico septentrional. Al efecto, se envió una expedición a Nuevo México para capturar Santa Fe, pero la misma resultó un total fracaso. En su segunda Presidencia, hacia 1844, Samuel Houston tuvo en miras apropiarse de todo el norte de México, incluyendo California y el territorio de Oregón. Para entonces, los texanos reiteraron sus peticiones de anexión a Estados Unidos y con tal finalidad se celebraron negociaciones secretas con el gobierno de John Tyler, quien acusó a los británicos de entrometerse en Texas con la intención de abolir la esclavitud y convertir a la nueva República en un satélite inglés. En consecuencia, el Secretario de Estado John C. Calhoun elaboró un tratado para la incorporación de Texas, que fue rechazado por el Senado al considerársele como una maniobra proesclavista. Pero el Presidente Tyler insistió y logró que se aprobara la anexión mediante una resolución conjunta de ambas cámaras, el 28 de febrero de 1845, justo el último día de su mandato.

De esta forma, el nuevo Presidente de Estados Unidos, James J. Polk, le tocó promulgar el decreto que incorporaba a Texas como otro Estado de la Unión. Polk aspiraba, además, anexionar California y Nuevo México. Inicialmente, por intermedio del Senador John Slidell, ofreció 25 millones de pesos a cambio de Nuevo México y otra cifra similar por la Alta California, a más de pedirle a México que reconociera al Río Bravo como frontera de Texas. Como era de esperar, México rechazó todas estas propuestas y en abierto acto de provocación, Polk envió al general Zacharias Taylor que incursionara por el territorio mexicano más allá del río Nueces. La guerra fue inevitable y en el transcurso de la misma, las tropas mexicanas, encabezadas por López de Santa Anna, que había retornado al poder gracias al apoyo de los estadounidenses, sufrieron una serie de reveses. Inclusive, Veracruz fue bombardeada y el general Winfield Scott irrumpió en la capital mexicana el 13 de septiembre de 1847. Finalmente, el 2 de febrero del siguiente año, se firmó el Tratado Guadalupe-Hidalgo, mediante el cual México cedió Texas con fronteras en el río Bravo, California y Nuevo México, a Estados Unidos. En retribución, recibió 15 millones de pesos y asumió el pago de las demandas de los ciudadanos estadounidenses por un total de 3.25 millones de pesos.

De esta manera, Estados Unidos perpetró a costa de México un enorme despojo y se convirtió en una nación continental pues adquirió alrededor de 1,500,000 kilómetros cuadrados de territorio, sin descontar estratégicos puertos en el Pacífico como eran San Francisco, Monterrey y San Diego. Por si ello fuera poco, en 1853 se llevó a cabo la “compra de Gadsdens”, gracias a la cual Estados Unidos obtuvo la zona norte de Sonora y parte de los territorios de Nuevo México y Arizona. Además, México le concedió a Estados Unidos garantías de libre tránsito, trato preferencial y derechos para extender su protección para un ferrocarril o canal a través del Istmo de Tehuantepec. Todo ello, por diez millones de dólares.

Oregón fue otro de los espinosos asuntos que Polk heredó de sus predecesores en la presidencia de Estados Unidos. A juicio de los expansionistas del partido demócrata, los británicos eran unos intrusos

en esa región e insistían en que Polk rechazara la oferta de éstos para llegar a un arreglo negociado manteniendo la ocupación conjunta fijando la frontera en el paralelo 49. Por último, a mediados de 1846, a propuesta de los ingleses, se concertó un tratado que fue ratificado por el Senado estadounidense por medio del cual se extendió el límite a lo largo del paralelo 49 y por el canal principal al sur de la isla Vancouver. Pero este arreglo ocasionó descontento entre los partidarios de la anexión total y como apunta Merk: “Este sentimiento se consolidó en el norte a medida que se hacía cada vez más patente la fidelidad de Polk a los programas sureños de expansión esclavista y más tarde contribuyó a lanzar a los dos sectores de la Unión a la guerra civil”.

3. Ambiciones estadounidenses sobre Cuba.

Ciertamente, el interés de Estados Unidos por Cuba se evidenció desde muy temprano. En 1805, Thomas Jefferson sostenía que Cuba era necesaria para la defensa de Louisiana y ya vimos en el capítulo 5 como el principal comercio de Estados Unidos en el Caribe era con esta isla, durante la segunda década del siglo. No resulta extraño que en 1823, John Quincy Adams aseverara que su anexión era “indispensable para la perduración e integridad de la misma Unión”. A Estados Unidos le preocupaba sobremanera que alguna potencia europea le arrebatara Cuba a España. Por su posición estratégica, próxima a Estados Unidos, situada frente al Golfo de México, Cuba podía abrir o cerrar todo el valle del Mississippi y además dominaba el Istmo de Tehuantepec donde se proyectaba construir un canal interoceánico. En palabras de Adams: “Cuba, violentamente desgajada de su propia condición antinatural con España, e incapaz de autosustentarse, solo puede gravitar hacia la Unión norteamericana que por la misma ley de la naturaleza no puede arrojarla de su seno”. Adams incluso llegó a considerar a la isla como “apéndice natural del continente”.

Si bien Cuba era la mayor productora de azúcar en el mundo, ello se debía al uso de la mano de obra esclava africana. Debido a la existencia de tratados entre España e Inglaterra para eliminar el tráfico negrero, se temía por parte de algunos plantadores que, en un determi-

nado momento, se aboliera la esclavitud y, en consecuencia, se mostraron partidarios de la anexión a Estados Unidos. Esto implicaba, por ende, una sublevación contra España y podría traer consigo, a su vez, el riesgo de una rebelión de los esclavos para obtener su libertad, tal como había ocurrido en Haití. La gran mayoría de los plantadores no estaba dispuesta a correr semejante riesgo para sus intereses.

Con todo, en 1822, un agente de los plantadores de La Habana, “Mr. Sánchez”, presentó al gobierno de James Monroe un plan para amotinar a Cuba y después de la rebelión proclamar la anexión a Estados Unidos. No obstante, se decidió no adoptar ninguna medida que pudiera provocar una guerra con Gran Bretaña que tenía también sus ojos puestos en la isla. Por consiguiente, se optó por dejarla en manos de España, siguiendo la política de “la retención de la prenda en manos del débil” y la “espera paciente”.

Durante la tercera década del siglo XIX, siguieron latentes las pretensiones anexionistas de Cuba y cobraron mayor fuerza en los años de la guerra entre Estados Unidos y México. En julio de 1847, en el diario **Sun** de Nueva York, cuyo propietario era Moses Y. Beach, “un conspicuo adalid del Destino Manifiesto”, en un artículo titulado “Cuba bajo bandera de Estados Unidos”, se indicaba, entre otras cosas: “Por su posición geográfica, por necesidad y derecho, Cuba pertenece a Estados Unidos, puede y debe ser nuestra. Ha llegado el momento de colocarla en nuestras manos y bajo nuestra bandera”. Se añadía, no sin exageración, que Cuba estaba en venta y que si Estados Unidos ofrecía al gobierno español cien millones de dólares por la isla, los habitantes de ella recaudarían y pagarían esa suma íntegra.

Al concluir la guerra con México, se urdieron diversos planes para comprar, liberar o anexionar la codiciada isla. El Presidente Polk, por intermedio del Ministro norteamericano en Madrid Romulus M. Saunder, le propuso al gobierno español la cesión de Cuba a cambio de cien millones de dólares. A esto respondió el Secretario de Relaciones Exteriores de España Pedro J. Pidal: que la consideración de semejante propuesta superaba aquello a lo que un Ministro podría atreverse, que él pensaba que el país “prefería ver la isla hundida en el Océano que verla transferi-

da a cualquier potencia”. Saunder fue inmediatamente destituido de su alto cargo y la prensa estadounidense poco después se ocupó del intento fallido de la compra de Cuba, atacando la administración Polk y dando a conocer secretos del Departamento de Estado.

Al fracasar esta gestión oficial para adquirir Cuba pagando una astronómica suma de dinero, durante la administración de Zacharias Taylor, se llevaron a cabo otras actividades tendientes a liberar y anexionar la isla a Estados Unidos mediante expediciones filibusteras que no contaron con el aval del gobierno norteamericano.

La rivalidad entre Estados Unidos y Gran Bretaña por Centroamérica y el Istmo de Panamá.

Pese a la promulgación de la Doctrina Monroe, durante los años veinte y treinta del siglo pasado, Estados Unidos no hizo nada para impedir las agresiones imperialistas de la Gran Bretaña y Francia contra algunos países latinoamericanos, en particular Argentina, México y la Nueva Granada. Mientras tanto, la agresiva presencia británica en Centroamérica y el Istmo de Panamá amparando los supuestos derechos posesorios del Rey Mosquito, hizo que la República de Colombia primero y la Nueva Granada después, adoptaran medidas para salvaguardar sus intereses en la Costa de Mosquitia y en Bocas del Toro. Para entonces, era incuestionable la supremacía comercial de la Gran Bretaña en Hispanoamérica, incluso en la propia Colombia y en el Istmo de Panamá. Esto, como era lógico, suscitó los recelos del gobierno estadounidense, máxime cuando los Tratados de Amistad, Comercio y Navegación que las dos naciones anglosajonas celebraron con la república sudamericana beneficiaron más a los británicos.

Por otra parte, la influencia política de la Gran Bretaña en Panamá quedó en evidencia cuando en septiembre de 1830 se descubrió un complot urdido por algunos notables ciudadanos tendiente a anexionar al Istmo a aquella potencia, lo cual constituyó

uno de los motivos que llevó a José Domingo de Espinar a efectuar nuestro segundo movimiento separatista de Colombia. Seis años después, el “incidente Russell” deterioró las ya tensas relaciones entre la Nueva Granada y la Gran Bretaña, al punto que barcos ingleses bloquearon el puerto de Cartagena y sólo se retiraron al ser puesto en libertad Russell y recibir el comandante inglés la irrisoria suma de cinco mil pesos como compensación. Con todo, en esta ocasión se temió que Inglaterra tuviese en miras apoderarse del Istmo de Panamá para controlar allí una futura vía interoceánica.

Después de las inútiles gestiones del gobierno neogranadino para lograr una garantía internacional de neutralización del Istmo de Panamá en la que participaron Estados Unidos, Francia e Inglaterra, los temores ante el expansionismo de esta última potencia, lo llevaron a concertar con su homólogo estadounidense el Tratado Mallarino-Bidlack que colocó al territorio panameño bajo la protección estadounidense. Sin embargo, al agudizarse las pugnas entre Estados Unidos y la Gran Bretaña en Centroamérica, les fue preciso establecer una solución de compromiso por medio del Tratado Clayton-Bulwer de 1850, que ambas partes incumplieron en los años subsiguientes.

La presencia inglesa en la costa de mosquitos y Bocas del Toro.

Precisa advertir que Estados Unidos no invocó la Doctrina Monroe durante la tercera y cuarta décadas del siglo XIX cuando Inglaterra, en 1833, tomó posesión de las Islas Malvinas o **Falkland** que hasta entonces pertenecían a Argentina y no hizo nada cuando años después los buques franceses bloquearon los puertos de la Nueva Granada a raíz del caso Barrot. Tampoco se esgrimió la Doctrina Monroe ante las medidas de fuerza adoptadas por Gran Bretaña contra la Nueva Granada, a finales de 1836 y principios del año siguiente, como resultado del incidente Russell del que nos ocuparemos en detalle más adelante. Asimismo, Estados Unidos guardó silencio en 1838 frente al bloqueo de las costas mexicanas y el desembarco de tropas

de Francia en Veracruz, al igual que en Buenos Aires para proteger el comercio de sus súbditos. Es más, en 1845, ingleses y franceses bloquearon Buenos Aires y ocuparon la isla de Martín García en el estuario del Río de la Plata, sin que Estados Unidos recordara el mensaje de Monroe.

Como hemos visto en capítulos anteriores, la presencia inglesa en Centroamérica que se remontaba a principios del siglo XVII, logró consolidarse durante la siguiente centuria, principalmente en Belice y en la denominada Costa de Mosquitia, comprendida entre el Cabo Gracias a Dios y **Blue Fields** que luego se extendió al Río San Juan, al norte de Nicaragua, e incluso hasta el río Chagres en el Istmo de Panamá. Debemos recordar que la mencionada Costa de Mosquitia y las islas de San Andrés y Providencia en virtud de una Real Cédula en 1803 pasaron a formar parte del Virreinato de la Nueva Granada, pero los británicos a fin de justificar sus intereses coloniales y expansionistas pusieron a aquel territorio bajo la jurisdicción del Rey Mosquito, lo cual ocasionó controversias no sólo con España, sino con la República de Colombia que heredó el espinoso problema. En marzo de 1822, el Vice Presidente Francisco de Paula Santander, encargado del Poder Ejecutivo, expidió un decreto prohibiendo el comercio entre Jamaica y las denominadas “costas incultas” colombianas, específicamente la Mosquitia. Esta medida ocasionó las protestas del agente confidencial de Inglaterra en Colombia John Potter Hamilton. Más aún, en el transcurso del primer lustro de los años veinte, la República de Colombia dictó un buen número de decretos sobre las transacciones mercantiles y la organización de la Costa de Mosquitos y Gran Bretaña no presentó ningún reclamo contra tales disposiciones. Para impedir la construcción del Canal por Nicaragua, en 1824, Santander dictó un decreto declarando ilegal toda empresa de colonización en la Costa de Mosquitos, a la vez que instruyó al Plenipotenciario en Londres Manuel José Hurtado, que protestara contra la organización de la empresa británica que se proponía realizar la obra en Centroamérica. En 1825, Colombia y la Confederación Centroamericana celebraron un tratado regla-

mentando sus límites y prohibiendo colonizaciones de aventureros desautorizados en sus respectivos territorios. En esta ocasión, Inglaterra tampoco protestó.

Cuando se dio a conocer el mensaje de Monroe en 1823 y en las dos décadas posteriores, Gran Bretaña mantenía su supremacía comercial en Hispanoamérica y abrigaba pretensiones expansionistas en Centroamérica y en el Istmo de Panamá. Al decir del viajero francés Gaspard Mollien, en 1823, los ingleses tenían consulados en la Guaira, Maracaibo, Cartagena y Panamá. Aseveraba que algunos barcos franceses y de Estados Unidos con cargamentos de harina, bacalao y maderas le hacían la competencia a los británicos y que los buques de estos últimos, “después de descargar las telas que traen, se vuelven con lastre de oro y plata despojos de América”. Anotaba que las exportaciones de los ingleses a toda la América ascendían cada año a aproximadamente 275 millones de francos y que el total de las mercancías de Europa que importaba la región no alcanzaba la tercera parte de esa suma. Según Mollien, en el el Istmo de Panamá, el puerto de Chagres, a pesar de su aspecto miserable, era el principal centro de la actividad comercial de los ingleses e incluso los barcos estadounidenses se abastecían de algunos artículos en Jamaica para introducirlos hacia el Pacífico sudamericano.

A. El predominio político y comercial inglés en Colombia y Panamá.

Por estas fechas, la República de Colombia había negociado grandes empréstitos con casas inglesas y la presencia de los británicos se hacía sentir con fuerza en otros renglones de la economía del país, sobre todo en la explotación de las minas de oro y plata. El propio Mollien denunciaba: “esos metales toman el camino de Jamaica con tal rapidez y tan gran cantidad que muy pronto en el país del oro no se encontrará una molécula si no fuera porque los ingleses imprimen la mayor actividad posible a la explotación de sus minas”.

Dentro de este contexto, no resulta extraño que, a principios de 1824, el Agente Confidencial de Estados Unidos en Bogotá Charles S.

Todd le comunicaba sus aprehensiones al Secretario de Estado John Quincy Adams acerca de “los frustrados designios del gobierno británico sobre el Istmo de Panamá en 1820” (posiblemente se refería a la fallida expedición libertaria de MacGregor) y lo que probablemente podían ser “las miras sobre la costa de los Mosquitos”. Añadía que no le sorprendería si estas ambiciones inglesas se extendían a Guayana, Maracaibo y las orillas del Río Orinoco y Colombia tendría “precisamente que ser una colonia británica”.

Estos temores del funcionario del gobierno de Estados Unidos con respecto a las intenciones del expansionismo británico no carecían de fundamento y en las décadas posteriores la rivalidad entre las dos naciones anglosajonas fue en aumento. En el caso de Colombia y el Istmo de Panamá, se manifestó en pugnas de carácter comercial. Importa recordar que, a principios de octubre de 1824, la República sudamericana concertó con Estados Unidos un Tratado de Amistad, Comercio y Navegación, también conocido como Tratado Gual-Anderson. En el mismo no se pactaron estipulaciones particularmente ventajosas para la Nación del Norte, excepto que sus ciudadanos pudiesen residir y comerciar en Colombia sin pagar más derechos de aduana que los que les correspondía satisfacer a los súbditos de las naciones más favorecidas en cuanto a las transacciones mercantiles y la navegación. Mas esto no significó que se pactó la igualdad de tratamiento para los buques de las dos naciones. En cambio, esto último sí se estableció en el Tratado Gual-Hamilton-Campbell que Colombia celebró con Gran Bretaña el 18 de abril de 1825. De allí que en los años sucesivos hasta 1846, Estados Unidos se empeñó en obtener la rebaja o la abolición de los derechos diferenciales en el comercio con la Nueva Granada.

Mientras tanto, en 1826, los súbditos británicos Daniel y Tadeo Brown, a fin de evadir las fuertes contribuciones establecidas por las autoridades granadinas en San Andrés y Providencia, emigraron con sus esclavos negros a Bocas del Toro. A estos primeros emigrantes pronto se sumaron otros ingleses y esclavos africanos procedentes de Jamaica y San Andrés, e incluso algunos ciudadanos estadounidenses

poblaron el primitivo asiento de Bocas del Toro y se dedicaron a la pesca de tortugas y la recolección de la concha de carey que vendían a las goletas de Jamaica. No está demás señalar que el rey Mosquito cobraba tributos a los habitantes del lugar por lo que el 18 de diciembre de 1836, a fin de que prevaleciera la autoridad de la Nueva Granada, el gobernador de Cartagena tomó posesión de Bocas del Toro.

Mas la agresiva presencia británica no solo constituía una amenaza para la Nueva Granada en territorios alejados de la zona de tránsito, sino que también se hacía sentir la influencia política inglesa en la propia capital del Istmo de Panamá. En septiembre de 1830, algunos vecinos ciudadanos denunciaron ante el General José Domingo de Espinar que “un corto número de individuos de esta ciudad (...) han solicitado la protección inglesa a nombre del Departamento para sustraerse de la República de Colombia, comprometiéndose a un nuevo coloniaje y esclavitud”. Al parecer, los principales comprometidos con el complot anexionista eran los notables Juan José Argote, Agustín Tallaferro, José Agustín Arango, José de Obaldía y Mariano Arosemena. Unos fueron encarcelados y otros fueron desterrados del país. Esta confabulación supuestamente contaba con la anuencia del Cónsul británico Malcolm MacGregor y se elevó representación al Almirante de Jamaica para que tomara las providencias del caso. Aunque los testimonios probatorios se perdieron en un naufragio en el Chagres, lo cierto es que este complot fue uno de los motivos que esgrimió Espinar para separar al Istmo de Panamá el 23 de septiembre de 1830.

Al respecto, el Ministro de Estados Unidos en Bogotá Thomas Moore, a finales de octubre del año mencionado, le comunicó sus temores al Secretario de Estado Martín Van Buren, indicándole que “el pueblo de Panamá había implorado la protección del gobierno británico ofreciéndole solemnemente la soberanía de esa parte del país”. A su juicio, debido a la actual y creciente importancia comercial de Panamá, ello sería “una adquisición valiosa” para el gobierno inglés “y su espíritu de monopolio”. Consideraba que la constante y activa intromisión de los británicos en los asuntos internos del país constituían

“indicios poderosos (...) de una disposición para adquirir injerencia a él”, lo cual sería fatal “para la independencia y prosperidad y del todo incompatibles con los intereses de cualquier nación” que tuviese relaciones con el Istmo de Panamá. Incluso Moore afirmó que si bien la administración de Joaquín Mosquera estaba a favor de Estados Unidos y de las instituciones republicanas, era a la vez demasiado tímida para contrarrestar la facción probritánica en su gabinete. En consecuencia, se quejó de la marcada influencia inglesa en la economía colombiana y demandó cambios en la política comercial de este país con respecto a Estados Unidos. Aunque en esa ocasión se rebajaron los aranceles de importación a la harina y se adoptaron otras medidas que beneficiaron a los productos estadounidenses consumidos en Colombia, Moore no logró el acuerdo comercial que pondría a Estados Unidos en idéntica posición que Gran Bretaña en el abastecimiento del mercado del país sudamericano.

Desde los primeros años de la Unión a Colombia, como vimos en el capítulo anterior, los istmeños abogaron para que Panamá se convirtiera en un país hanseático bajo el amparo de las principales naciones marítimas y comerciales de la época. Estrechamente vinculado con este objetivo estaba el proyecto para la construcción de una ruta interoceánica acuática, terrestre o mixta. En 1826, se formó una asociación de comerciantes de la ciudad de Panamá, con el propósito de construir un camino a fin de transportar mercaderías entre este puerto y Portobelo. Al respecto, recurrieron al cónsul británico Malcolm MacGregor para el posible apoyo financiero de Londres al proyecto. MacGregor, por su parte, opinaba que lo único que podía sacar al Istmo del atraso en que entonces se encontraba era “la apertura de intercomunicación entre los dos océanos”.

Sólo en parte, esta posición de los británicos era compartida por los estadounidenses. Así, cuando en 1834, el Congreso de la Nueva Granada promulgó una ley que permitía el tránsito por carretera a través del Istmo de Panamá, esto se recibió con reservas por los representantes del gobierno de Estados Unidos en Bogotá. El Encargado de Negocios norteamericano en esta ciudad, Robert McAffe opinó que el

proyecto debía comprometer a todos los gobiernos del continente y no constituirse en el monopolio de una empresa o nación, a menos que esa nación fuese Estados Unidos.

B. El Incidente Russell.

A principios de 1836, las hasta entonces buenas relaciones que existían entre Gran Bretaña y la Nueva Granada sufrieron un gran deterioro, a raíz del “incidente Russell” que puso en evidencia la prepotencia del gobierno de Londres cuando surgían conflictos con las repúblicas del continente americano que afectaban sus intereses. Una riña personal del cónsul inglés Joseph Russell con el comerciante istmeño Justo Paredes en la ciudad de Panamá, dio lugar a una trifulca en la que ambos resultaron heridos, sobre todo el primero que recibió un bastonazo del Juez Cantonal Juan Antonio Diez. Como Russell fue el agresor inicial se le encarceló y el Archivo Consular fue cerrado. Ante la dilación del proceso judicial, el nuevo Cónsul británico en Panamá Thomas Turner puso en conocimiento del caso al Ministro de S.M.B. en Bogotá William Turner, quien presentó la respectiva queja al gobierno presidido por Francisco de Paula Santander.

Pese a que, a finales de octubre de 1836, el Tribunal de Apelaciones del Magdalena falló a favor del recurso interpuesto por Russell contra el auto que lo condenó a cumplir seis años de cárcel y se ordenó retornar el caso a primera instancia, esto no satisfizo al gobierno británico. Por instrucciones de Lord Palmerston, el Ministro Turner exigió a Bogotá: 1º) la inmediata puesta en libertad de Russell; 2º) la remoción de aquellas autoridades que habían actuado mal en el asunto; 3º) la devolución de la oficina consular británica junto con los archivos y sellos pertenecientes al Consulado. Se advirtió, asimismo, que dicha devolución debía hacerse al Cónsul de S.M.B. “con la solemnidad debida y del modo más público y respetuoso, dándose al mismo tiempo a S.M. una completa y amplia satisfacción”; y 4º) que se pagara a Russell la cantidad de mil libras esterlinas “por vía de compensación por las crueles ofensas que se le han irrogado”.

Además de estas exigencias, William Turner advirtió que “por el supremo gobierno se transmitan a las autoridades de Panamá órdenes para la completa ejecución de todas las condiciones”. Agregó que el Almirante de la Estación Naval de las Indias Occidentales había sido instruido para transmitir el despacho de Lord Palmerston al Cónsul Thomas Turner por medio de uno de los buques de guerra de S.M.B., cuyo Comandante debía permanecer en la costa panameña hasta tanto se le informara sobre el resultado de su gestión. En una amenaza directa se indicó que el Almirante Sir Peter Halckett tenía “órdenes de obrar en la manera que considera más oportuna para hacer efectivo el sometimiento a las justas demandas del gobierno de S.M.” y que se habían dado instrucciones análoga a los comandantes de los buques británicos en el Pacífico.

Por medio del Ministro de Relaciones Exteriores Lino de Pombo, el gobierno de la Nueva Granada rechazó de plano las demandas de Gran Bretaña, excepto la entrega del Archivo Consular inglés en Panamá. Aclaró, no obstante, que para dictar las órdenes pertinentes se aguardaba a que se explicara qué quería decir la frase “del modo más público y respetuoso” como exigencia a la devolución de los papeles. Al mismo tiempo, Lino de Pombo le comunicó a William Turner que le tocaba a él, como enviado de S.M.B., decidir si había llegado el caso de realizar “las medidas correctivas y hostiles” por medio del Almirante Halkett y los comandantes de los buques de guerra en el Pacífico, o si podía dar lugar a que por los trámites establecidos en la legislación colombiana se podría dar al gobierno británico las satisfacciones que justamente merecían. Como quiera que fuese, el gobierno neogranadino debía y podía exigir que se le participara sin demora la determinación que se tomara “a fin de saber si se halla en el caso de improvisar las medidas de defensa correspondientes a una agresión súbita”.

El 12 de diciembre de 1836, el Presidente Francisco de Paula Santander emitió una proclama a la ciudadanía alertándola sobre la grave situación existente con Gran Bretaña que, pese a sus anteriores pruebas de amistad ahora sorpresivamente se presentaba “reclamando

contra ofensas imaginarias, pidiendo satisfacciones desmedidas apoyadas en la fuerza y cerrando los oídos a toda discusión...”. Finalizaba señalando: “No hemos ofendido a la Gran Bretaña (...) se nos desprecia y se nos pretende humillar, porque el tiempo no nos ha proporcionado escuadras, riquezas y poder (...) acreditamos al mundo que si carecemos de valor material para medir nuestras fuerzas con la Gran Bretaña, sabemos respetar los derechos de la humanidad, la razón pública, la ley escrita y nuestro propio honor”.

Desde Jamaica, a finales de enero de 1837, el almirantazgo británico declaró que las costas de la Nueva Granada quedaban en estado de bloqueo “interno y externo”. En consecuencia, dos navíos de guerra bajo el mando del Comodoro Payton se situaron frente a Cartagena para cuya defensa el Presidente Santander designó al General José Hilario López. Mientras tanto, como también pendía la amenaza sobre las costas del Istmo de Panamá, los habitantes de Portobelo, Cruces, La Chorrera, Panamá y Veraguas dieron a conocer sus respectivos manifiestos de apoyo al gobierno central y su disposición a empuñar las armas. Santander nombró al general Pedro Alcantara Herrán, Jefe de Operaciones en Panamá, pero aquí el bloqueo no se llevó a cabo.

Finalmente, la acción intimidatoria del imperialismo británico contra la Nueva Granada se suspendió, después que Russell fue puesto en libertad y el gobierno de Santander convino en pagar la suma de 5,000 pesos como compensación. Pese a lo insólito del “incidente Russell” y su extraño desenlace entre finales de 1836 y principios del año siguiente, se temió en Bogotá que los ingleses tuvieran en miras apoderarse del Istmo de Panamá e incluso circularon rumores que una escuadra de Jamaica y Barbados tenían como objetivo “ocupar el Istmo por la fuerza (...) para echar por tierra la contrata celebrada este año sobre comunicación de los dos mares y tener en la América del Sur un Gibraltar”, según lo señalaba Juan U. Quintana a Santander, en noviembre de 1836. Similares puntos de vista expresó, al año siguiente, el Encargado de Negocios de la Nueva Granada en Washington, Domingo Acosta, quien le confió al Secretario de Estado Forsyth las sospechas de su gobierno

de que Gran Bretaña tenía proyectado apoderarse del Istmo de Panamá. Por ello, urgió al gobierno norteamericano a fin de que se opusiera a las pretensiones inglesas. Pero Washington, en esa ocasión, no sacó a relucir la Doctrina Monroe.

C. Acercamiento momentáneo de la Nueva Granada y Gran Bretaña.

Según los datos del Cónsul británico Joseph Cadi en su informe del 1° de junio de 1838, sobre el comercio del Istmo de Panamá, las importaciones provenientes de Inglaterra y Jamaica sumaron un total de 68,278 dólares, en tanto que la de Estados Unidos apenas alcanzaron los 38,331 dólares y para el resto de las mercaderías que venían de Saint Thomas, Ecuador, Centroamérica, Perú y Chile, no especificó las cifras, al igual que las procedentes de Francia que ocupaban un renglón importante en el consumo del limitado mercado istmeño. De Inglaterra se importaron “impresiones”, cheques, muselina, platillos, pañuelos, taladros, sábanas, herramientas, papel, cerámica, hierro y sombreros. De Estados Unidos, como era lo acostumbrado, se traía sobre todo harina, jabón, velas, pinturas y brea, en tanto que de Francia venían lino, cintas, seda, joyería, medias de mujeres, brandy, vino y otros artículos.

Cuando en 1839, los británicos propusieron el establecimiento de correos marítimos entre el Atlántico y el Pacífico utilizando como enlace la vía terrestre del Istmo de Panamá, esto provocó reacciones negativas en Washington. Se protestó en Bogotá alegando que una empresa norteamericana tenía idéntico propósito. Lo cierto es que al año siguiente, dos vapores de la empresa británica **Pacific Steam Navigation Company** inauguraron un servicio comercial en el Pacífico entre Valparaíso y Panamá. No obstante, el norteamericano William Wheelwright era quien en realidad dirigía esta compañía. En 1842, la **Royal Mail Steam Packet Company** dio inicio al transporte de pasajeros, carga y correos entre Inglaterra y las Indias Occidentales. La empresa, como vimos en el capítulo 6, se interesó por el tránsito en el Istmo de Panamá y su superintendente colonial W. B.

Eliot, tras investigar sobre el terreno, descartó la construcción de un canal interoceánico y, en cambio, recomendó la construcción de una carretera entre Panamá y Portobelo, pero el proyecto no cristalizó a pesar de que los comerciantes de Londres se interesaron en el mismo. Ello no fue impedimento para que la **Royal Mail**, en 1846, comenzara un servicio mensual de vapores en el puerto de Chagres e hiciera reparaciones en el camino transístmico, a la vez que estableció un transporte temporal de canoas y mulas que suspendió cuando el ferrocarril inició sus funciones. Tres años antes, de acuerdo con los informes del Cónsul británico en Panamá William Perry, el gobierno de Estados Unidos había comenzado a enviar correos hacia el Pacífico a través del Istmo de Panamá, utilizando rápidas goletas de guerra que zarpaban de Pensacola y arribaban al Chagres mensualmente. De esta manera, surgió la competencia entre las compañías británicas y estadounidenses, de lo que nos ocuparemos en el próximo capítulo.

Mientras tanto, las relaciones entre la Nueva Granada y Gran Bretaña habían dado un nuevo giro cuando esta potencia, durante la guerra civil de 1839 a 1841, brindó su apoyo al gobierno de José Ignacio Márquez contra los rebeldes en la costa atlántica, e incluso el bergantín inglés **Charibdes** tuvo activa participación en la batalla naval de Cispotá. Es más, ante la anarquía que durante esos años amenazaba a la Nueva Granada, altos funcionarios de las administraciones de Herrán y Márquez acariciaron la idea de obtener el protectorado de Inglaterra y establecer una monarquía constitucional con el consentimiento del Ministro británico en Bogotá W. Pitt Adams. Mas este plan abortó debido a las imprudentes declaraciones del General Tomás Cipriano de Mosquera, que según el Cónsul en Panamá Steward, puso en alerta a los agentes de los gobiernos de Francia y Estados Unidos que se dispusieron a estorbarlo.

Contra la intervención inglesa en la guerra civil neogranadina protestó el Ministro de Estados Unidos en Bogotá, el General James Semple, quien advirtió que ello era contrario a la Doctrina Monroe y constituía un peligro para la paz y seguridad de los países hispanoame-

ricanos. La cancillería neogranadina negó que existiera tal intervención y le recordó a Semple que el gobierno norteamericano no había hecho nada cuando los barcos franceses e ingleses bloquearon las costas de la Nueva Granada, a raíz de los incidentes con los Cónsules Adolfo Barrot y Joseph Russell.

D. En busca de la neutralidad del Istmo de Panamá.

Por estas fechas, ante la importancia estratégica y comercial que cada vez más adquiría el Istmo de Panamá como posible ruta de un canal interoceánico, la Nueva Granada buscó el respaldo internacional para mantener allí su soberanía. En este sentido, la opinión nacional, según el jurista colombiano Germán Cavelier, estaba dividida entre los que se inclinaban por un acercamiento con las potencias europeas, a fin de contrarrestar el creciente poderío de Estados Unidos y aquellos que eran partidarios de que esta nación fuese la encargada de salvaguardar el Istmo.

A finales de 1839, el gobierno neogranadino instruyó a su agente diplomático en Londres para que pulsara la opinión del Secretario de Estado Lord Palmerston sobre la neutralidad del Istmo de Panamá mediante una convención que debía contar con la aquiescencia de los gobiernos de Francia y Estados Unidos. Pero Palmerston consideró que este proyecto era irrealizable porque resultaba extraño establecer la neutralidad de una parte del territorio de una nación, lo que no tenía precedentes en el Derecho Internacional y podía traer conflictos con la propia Nueva Granada.

Precisa recordar que el 18 de noviembre de 1840, bajo el liderazgo del General Tomás Herrera, los istmeños proclamaron por tercera vez su separación de la Nueva Granada, a la que se reincorporaron a finales de diciembre del año siguiente. Así las cosas, en 1841, el Ministro de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada, Mariano Ospina, firmó un acta con el Ministro de Gran Bretaña W. Pitt Adams, mediante la cual esa potencia se comprometía a proteger la soberanía de la nación sudamericana en el Istmo de Panamá. Esto, como era lógico, provocó la protesta del representante de Estados Unidos en Bogotá que consi-

deró tal medida como una violación a la Doctrina Monroe. Por su parte, el gobierno jefaturado por Tomás Herrera designó a Guillermo Radcliff como agente confidencial en Estados Unidos. Su misión era obtener la neutralización permanente del Estado del Istmo por medio de la garantía conjunta de su independencia por parte del gobierno del primer país mencionado, así como también de Gran Bretaña y Francia. Al decir del Secretario de Relaciones del Estado del Istmo, Mariano Arosemena: “el mundo comercial está interesadísimo en que el Istmo sea independiente y permanentemente neutral para que venga a figurar como punto inaccesible a la guerra y como un lugar de paz para todos los habitantes del globo que quieran atravesarlo o hacer transitar sus propiedades de uno a otro mar”. Incluso, el gobierno del Estado del Istmo trató de obtener de Gran Bretaña y Francia la neutralización propuesta, pero Radcliff no pudo adelantar nada en Washington porque el Presidente John Tyler estaba de gira por la Unión cuando intentó entrevistarse con él.

Con todo, en abril de 1842, el Cónsul británico en Panamá, William Perry, le indicaba a Lord Aberden que tenía copias de cartas del Secretario de Estado norteamericano Webster Fletcher. Éstas demostraban la intención del gobierno estadounidense de reconocer la independencia del Estado del Istmo y que aquella vez un agente estuvo a punto de partir para Panamá con ese propósito y solo desistió ante la noticia sobre la reincorporación del Istmo a la Nueva Granada. Al respecto, el propio Fletcher remitió una nota al Encargado de Asuntos Exteriores de Estados Unidos en Bogotá William M. Blackford, informándole del fracasado intento de los “Estados de Panamá y Veraguas para formar una entidad independiente denominada el Estado del Istmo”. Se refirió, además, al agente que se iba a enviar para el reconocimiento y sobre el marcado interés del gobierno estadounidense sobre “el libre uso” del ferrocarril en Panamá, “en condiciones iguales a los ciudadanos o súbditos de otros países comerciales”.

Todavía, en 1843, la Nueva Granada insistió ante Gran Bretaña para que junto con Estados Unidos, Francia, Holanda y España acometieran la empresa del canal interoceánico en el Istmo de Panamá, reservándose

la nación sudamericana la soberanía del territorio y un porcentaje del producto de los derechos de tránsito. Si esto no prosperaba, entonces se procuraría concertar con dichos gobiernos un tratado para garantizar la neutralidad de la ruta intermarina, ya fuese ésta terrestre o acuática. De nuevo, el **Foreign Office** se negó a intervenir en la construcción del Canal, mientras que Estados Unidos dilató su respuesta y Francia adujo que estaba a la espera de los informes de los ingenieros que entonces hacían estudios en el Istmo, como ya vimos en el capítulo anterior.

E Nuevo deterioro de las relaciones entre la Nueva Granada y Gran Bretaña.

Difícilmente estas gestiones del gobierno neogranadino en Londres podían dar resultados positivos, porque para ese tiempo Gran Bretaña había puesto en marcha una agresiva política imperialista que tenía como propósito apoderarse nuevamente de la Costa de Mosquitos e incluso del territorio de Bocas del Toro para aprovecharse de la estratégica y amplia bahía de Almirante. Para ello esgrimió, como era costumbre, los supuestos derechos del Rey Mosquito, Robert Charles Frederick, quien, en 1841, acompañado del Superintendente de Belice y de su confidente Peter Sheppard realizó una visita de reconocimiento de sus dominios en Bocas del Toro y alentó a los habitantes del lugar para que desconocieran a las autoridades de la Nueva Granada allí establecidas. Al año siguiente, hubo otro desembarco de hombres y armas de un bergantín inglés en Bocas del Toro. Aunque el gobierno de la Nueva Granada protestó por estas usurpaciones, Gran Bretaña adujo que reconocía la independencia del reino de Mosquitia que se hallaba desde hacía tiempo bajo su tutela en condición de aliado. Agregó que Inglaterra no pretendía nada que fuese contrario a los justos derechos de los Estados vecinos.

Esta tensa situación entre la Nueva Granada y Gran Bretaña se agravó aún más cuando esta última comunicó al gobierno de Bogotá que se había nombrado a Patrick Walker, residente en Mosquitia, como consejero del Rey Mosquito al cual se continuaría brindándole protección. A la vez, Londres protestó contra cualquiera usurpación de la

Nueva Granada sobre la Costa de Mosquitos y pidió entrar en una negociación acerca de los límites. En su respuesta al Encargado de Negocios de S.M.B., el Secretario de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada Joaquín Acosta dijo que su gobierno “no reconocía ni ha reconocido nunca dentro de sus territorios la existencia independiente de ninguna nación de indígenas salvajes; que ha sostenido y sostiene el señorío y dominio de la República sobre todos los territorios que le corresponden por haber sido adquiridos legítimamente por la España, en cuyo derecho se ha subrogado; que no ha admitido ni admitirá jamás el derecho de intervención de una potencia extraña en las relaciones subsistentes o que puedan subsistir, entre el gobierno nacional y los indígenas que habitan algunos de los territorios incultos; y que protestaba contra cualquiera o cualesquiera actos que tiendan a menoscabar la soberanía de la Nueva Granada y su dominio absoluto e indisputable sobre todas y cada una de las partes de sus territorios”.

Aunque la administración de Tomás Cipriano de Mosquera en un principio se propuso llegar a un arreglo con Gran Bretaña y celebrar un tratado de límites renunciando a los derechos de la Nueva Granada sobre la costa de Mosquitos, la Coronación del nuevo Rey Mosquito en Belice por parte de un comisionado del Obispo de Jamaica, a mediados de 1846, hizo que Bogotá se opusiera nuevamente a las pretensiones imperialistas de Gran Bretaña. En consecuencia, se protestó en Londres por “este nuevo agravio irrogado a la República en desconocimiento de su soberanía sobre una importante posesión de su territorio”. Como era de esperar, esta protesta tampoco surtió efecto alguno ante el gobierno británico, que indicó que “no alteraría en nada la cuestión, con tal que las cosas permanecieran en statu quo”.

F. El Tratado Mallarino-Bidlack

Fue así como, al decir de Germán Cavelier, “la Gran Bretaña con su agresiva actitud y sus miras imperialistas sobre Panamá, llevó a la Nueva Granada a buscar para el canal una garantía en los Estados Unidos”. Por lo demás, durante la administración de James K. Polk,

cobró interés el asunto de una ruta interoceánica en Nicaragua y Panamá. Si ello servía para atajar las pretensiones inglesas en Centroamérica y Panamá, tanto mejor. En virtud de lo anterior, el 12 de diciembre de 1846, Estados Unidos y la Nueva Granada firmaron el Tratado General de Paz, Amistad, Navegación y Comercio, mejor conocido como Tratado Mallarino-Bidlack. Mediante este pacto, se concedió a Estados Unidos la abolición de todas las tarifas preferenciales en el comercio y la navegación, que había solicitado insistente e inútilmente durante los últimos veinte años. Se destaca el artículo 35, por medio del cual se estipuló que los ciudadanos, buques y mercancías de Estados Unidos disfrutarían en los puertos de la Nueva Granada, incluyendo los del Istmo de Panamá, de todas las franquicias, privilegios e inmunidades en lo relativo al comercio y la navegación en igualdad de condiciones que los ciudadanos neogranadinos, sus buques y mercancías. Esto se haría extensivo a los pasajeros, correspondencia y mercancías de Estados Unidos que transitaran de uno a otro mar. De mayor significado fue el compromiso adquirido por el gobierno de la Nueva Granada de garantizar al de Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación existentes entonces o que en lo sucesivo pudieran abrirse, estaría “franco y expedito” para los ciudadanos y el gobierno de Estados Unidos, y para el transporte de cualesquiera artículos, productos, manufacturas o mercancías de lícito comercio. Tampoco se cobrarían a estos, derechos, peajes o contribuciones de ninguna clase, sino los que pagaban los ciudadanos neogranadinos. A cambio de estos privilegios y facilidades, los Estados Unidos garantizaban “positiva y eficazmente” a la Nueva Granada, “la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar”. Asimismo, garantizaban “los derechos de soberanía y propiedad” que la Nueva Granada tenía y poseía sobre aquel territorio.

De este modo, se estableció una alianza que, como veremos en un capítulo posterior, dio lugar a diversas intervenciones militares

de Estados Unidos en Panamá durante la segunda mitad del siglo XIX, solicitadas o no por el gobierno colombiano. Lo cierto es que ambas partes recurrieron al Tratado Mallarino-Bidlack, acorde con sus intereses que no necesariamente coincidieron todas las veces. Por esta razón, las controversias diplomáticas estuvieron a la orden del día.

G. El Tratado Clayton-Bulwer y sus consecuencias inmediatas.

Cuando la Nueva Granada adelantaba las gestiones para la ratificación del Tratado Mallarino-Bidlack, por parte del gobierno de Estados Unidos, según Germán Cavellier, Inglaterra intentó sin éxito también obtener de éstos una garantía sobre la Mosquitia. A la vez, buscó concretar sus aspiraciones de dominio sobre una ruta interoceánica en Centroamérica para detener la expansión de los intereses estadounidenses en el área. En 1847, Lord Palmerston instruyó a los representantes británicos en Bogotá, Centroamérica y en Mosquitia, a fin de que recomendaran los límites apropiados para el nuevo Estado de Mosquitia. Debían notificar, además, “que el gobierno de su Majestad no veía con indiferencia cualquier intento de inmiscuirse en los derechos o territorios del Rey Mosquito, quien está bajo la protección de la Corona británica”. El Cónsul de Gran Bretaña en la América Central, Frederick Chatfield, le hizo saber al gobierno de Nicaragua que el terminal oriental del proyectado canal interoceánico, o sea, la desembocadura del río San Juan, estaba comprendido dentro de la jurisdicción del reino de Mosquitia. Poco después, la Junta de Estado del rey Mosquito le dio un ultimátum al gobierno de Nicaragua comunicándole que desalojara el área de San Juan, a más tardar en enero de 1848. Aunque Nicaragua recurrió a Estados Unidos y adoptó medidas defensivas apresando a algunos ingleses que ocuparon el puerto, el 12 de febrero de ese año, dos naves de guerra británicas bombardearon el pueblo y se apoderaron del disputado lugar al que le cambiaron el nombre por el **Greytown**. Tal como era de esperar, acto seguido, Gran Bretaña extendió la frontera meridional del reino de Mosquitia hasta el Colorado, un ramal del río San Juan, con lo que se despojó a Nicaragua de ambas márgenes del proyectado canal. De este

modo, la poderosa Albión respondía al “Destino Manifiesto” de Estados Unidos que recién acababa de expandir su territorio a expensas de México mediante el tratado Guadalupe-Hidalgo.

A pesar de las usurpaciones británicas en Nicaragua y de las súplicas del gobierno de este país pidiendo la protección de Estados Unidos, el Presidente Polk demoró en atender estas peticiones. Al fin nombró a Elijah Hise, Encargado de Negocios en la América Central. Tenía la misión de reunificar a los Estados Centroamericanos con el propósito de que formaran un frente común contra las pretensiones británicas y firmar tratados de Amistad y Comercio. El Secretario de Estado James Buchanan advirtió a Hise que Gran Bretaña perseguía el control de la ruta interoceánica en Nicaragua y que si se toleraba tal intromisión, ello pondría en peligro la independencia de las repúblicas del área, si bien la división imperante en éstas imposibilitaba a Estados Unidos actuar para impedir la injerencia europea. Cuando Hise arribó a Centroamérica a finales de 1848, encontró la región en estado caótico por las intrigas de Frederick Chatfield, y el 31 de mayo del año siguiente, negoció con el gobierno de Nicaragua el Tratado Hise-Selva. Por este pacto se le otorgaba a Estados Unidos o a una compañía de ciudadanos norteamericanos, el derecho a perpetuidad del tránsito por un canal, ferrocarril o carretera, así como la autorización para construir fortificaciones, al tiempo que se encargaría de proteger y defender la integridad de Nicaragua. No obstante, este tratado no prosperó porque fue repudiado por el gobierno de Nicaragua y ni siquiera llegó a considerarse en el Senado norteamericano. Es más, Hise fue cesado en sus funciones por la nueva administración de Zacharias Taylor que lo reemplazó por Ephraim George Squier.

Pese a las maquinaciones de Chatfield, el nuevo enviado del gobierno estadounidense logró negociar con Nicaragua, el 27 de agosto de 1849, un tratado de comercio y amistad en el que se estipuló la garantía para la independencia del país centroamericano y la neutralidad del futuro canal interoceánico. Aunque este pacto prescribió al no ser ratificado, Squier también propició que la **American Atlantic and Pacific Ship Canal Company**, dirigida por el Comodoro Cornelius

Vanderbilt y otros empresarios norteamericanos, celebrara un contrato con el gobierno de Nicaragua comprometiéndose a iniciar las investigaciones y la construcción de un canal en el plazo de doce años. Mientras esto ocurría, Vanderbilt obtuvo el derecho de vía interoceánica, así como también el monopolio de navegación para barcos de vapor que transportaran pasajeros, correos y mercancías en el río San Juan y los lagos Nicaragua y Managua, cuya ruta comenzó a cobrar importancia ante el descubrimiento de las minas de oro en California, como veremos en el próximo capítulo.

Squier también negoció con Honduras, en septiembre de 1849, un tratado mediante el cual esta República le cedió a Estados Unidos la isla Tigre, durante 18 meses y el establecimiento de una base naval en el Golfo de Fonseca. La reacción de Inglaterra fue inmediata. Por instrucciones de Chatfield, a mediados de octubre de ese mismo año, el Capitán T. A. Payter, de la marina británica, se apoderó de la isla Tigre y se mantuvo allí, pese a las protestas de Squier. Sólo se retiró en diciembre, cuando el funcionario norteamericano le envió un ultimátum dándole un plazo de seis días para el desalojo, después de lo cual Estados Unidos consideraría la ocupación como una agresión enemiga. Como bien señala Miles P. Duval: “A este punto estuvieron al borde de la guerra los Estados Unidos y Gran Bretaña en 1850. Ambas naciones estaban complicadas, más por las actuaciones de sus agentes que por los deseos de sus gobiernos o de sus pueblos”.

Ante tal estado de cosas, Gran Bretaña y Estados Unidos optaron por las medidas diplomáticas, a fin de establecer un equilibrio de poderes en Centroamérica. El resultado fue el tratado Clayton-Bulwer, del 19 de abril de 1850, por medio del cual determinaron “sus miras e intenciones respecto de cualquier medio de comunicación por un canal para buques que se construyera entre el Atlántico y el Pacífico por la ruta del río San Juan y los lagos Managua y Nicaragua”. Ambas naciones se comprometieron, en consecuencia, a no ejercer ningún predominio exclusivo sobre dicho canal, a no construir fortificaciones para defenderlo y abstenerse de colonizar a Nicaragua, Costa Rica o la costa de Mosquitos. Tampoco asumirían ni ejercerían ningún dominio

sobre esos países ni en parte alguna de la América Central y no se valdrían de alianzas con ningún estado o gobierno, por cuyo territorio pasara el canal, a fin de obtener beneficios exclusivos en el comercio y la navegación por la vía interoceánica. Se estipuló, además, que las partes contratantes brindarían su apoyo a los individuos que contaran con la autorización del gobierno o de los gobiernos locales para construir el canal, si esta obra se emprendía “bajo condiciones aparentes y equitativas”. Igualmente, se valdrían de cualquiera influencia que tuvieran sobre algún estado o gobierno, con el propósito de facilitar lo relativo a la vía intermarina y mostraron su interés de establecer puertos libres en las entradas de la misma.

Gran Bretaña y Estados Unidos convinieron, asimismo, en que concluido el canal, lo protegerían “contra toda interrupción, embargo o confiscación injusta y garantizarían su neutralidad para que éste estuviese siempre abierto y libre y seguro al capital invertido”. No obstante, esta protección y garantía se concederían condicionalmente y podrían ser retiradas por ambos gobiernos o por uno de ellos, si se juzgaba que las personas, compañías, empresarios o directivos adoptaban o establecían reglamentos relativos al tráfico que estuviesen en pugna con el tratado Clayton-Bulwer. A la vez, las partes contratantes se comprometían a invitar a los demás Estados para que celebraran con ellos convenios semejantes, a fin de que cooperaran en la obra del canal. Lo mismo se haría con los Estados de la América Central. El objetivo era llevar a buen término la construcción, mantenimiento y protección del canal “como una vía de comunicación para buques entre los dos océanos, a beneficio de la humanidad y en condiciones iguales para todos”.

Por último, en el Tratado Clayton-Bulwer se especificaron las condiciones bajo las cuales las personas o compañías podrían construir el canal y se estipuló como principio general que los gobiernos de Estados Unidos y Gran Bretaña extendieran su protección, por medio de tratados, “a cualesquiera otras comunicaciones practicables, sean por canal o por ferrocarril, a través de los Istmos que unen la América del Norte y la del Sur, y especialmente a las comunicaciones interoceánicas que sean practicables, ya por la vía de Tehuantepec o por la de Pana-

má”. Todo ello, siempre que los que construyeran tales canales o ferrocarriles no impusieran otros gravámenes y condiciones de tráfico que los que aprobaran como justos y equitativos Gran Bretaña y Estados Unidos, así como también las facilidades igualitarias a los ciudadanos de estos países o de cualquier otro Estado que le diese protección a dichas vías de comunicación, tal como se había establecido en el Tratado Clayton-Bulwer.

En verdad, aunque este pacto representó en la letra un entendimiento que por un lado le ponía freno al expansionismo y colonialismo inglés en Centroamérica, también representaba una cortapisa para el “Destino Manifiesto” de Estados Unidos en el área y un sacrificio de la Doctrina Monroe. Es más, ello no significó que ambas partes contratantes lo cumplieran a plenitud. Así, los británicos no se retiraron de inmediato de la América Central y tampoco dejaron de apoyar al Rey Mosquito en sus desmedidas ambiciones políticas que solo paulatinamente abandonó. A su vez, Estados Unidos negoció nuevos tratados con Nicaragua y Colombia para la construcción de un canal interoceánico por su sola iniciativa, si bien, como veremos en otro capítulo, estos pactos no prosperaron.

4. El Filibusterismo, otra fase del “Destino Manifiesto”

Sin duda alguna, el filibusterismo constituyó otra de las fases del Destino Manifiesto, durante los años comprendidos entre 1850 a 1860. Consistía en la acción emprendida por grupos de soldados de fortuna estadounidenses y de otras nacionalidades para apoderarse de territorios de algunos países hispanoamericanos, proclamándolos independientes y luego, si era posible, anexarlos a Estados Unidos. Si bien estas expediciones no contaron con el apoyo oficial de los gobiernos de Washington durante ese período, sí tuvieron el respaldo de prominentes hombres públicos ligados a las altas esferas administrativas, al igual que de comerciantes y expansionistas de los Estados del Sur y del Norte.

Entre las incursiones filibusteras que partieron desde el territorio de Estados Unidos, se destacaron las efectuadas por el

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

general venezolano Narciso López en Cuba y la del aventurero francés, el Conde Gastón Raousset-Boulbon, en Sonora. Ambas culminaron en un rotundo fracaso y sus cabecillas fueron ejecutados.

Esta última expedición paradójicamente pretendía oponerse a los designios del “Destino Manifiesto” en México. Mención especial merece la fallida incursión del más famoso filibustero estadounidense de entonces, William Walker, en Baja California y Sonora entre 1853 y 1854, al igual que la que realizó en Nicaragua al año siguiente donde logró imponerse y ocupar la Presidencia de la República. No obstante, la reacción de los gobiernos centroamericanos y el decidido apoyo que les brindó el comodoro Vanderbilt, antiguo aliado y ahora enemigo de Walker, precipitaron la caída del filibustero, tras cruentos enfrentamientos. Luego de otro fracasado intento de tomarse Nicaragua, Walker finalmente fue capturado en Honduras por los británicos, quienes lo entregaron a las autoridades de este país que ordenaron su ejecución. El célebre filibustero fue fusilado en Trujillo, el 12 de septiembre de 1860. De este modo, se cerró el ciclo de incursiones filibusteras estadounidenses en Hispanoamérica, entre cuyos propósitos estaba la expansión del régimen esclavista.

Acorde con los postulados del “Destino Manifiesto”, entre 1850 a 1860, se organizaron en Estados Unidos una serie de expediciones compuestas por soldados de fortuna o filibusteros, cuyo propósito era apoderarse de los territorios de algunos países hispanoamericanos como México, Cuba, Nicaragua y Honduras, independizarlos y luego, de ser posible, anexarlos a la Unión Federal Americana. Aunque precisa aclarar que estas incursiones armadas no contaron con la autorización del gobierno estadounidense, sí gozaron de la simpatía de algunos prominentes hombres públicos del país y de comerciantes y expansionistas del Norte y del Sur, principalmente de éstos últimos, quienes estaban interesados en extender el régimen esclavista fuera de las fronteras de Estados Unidos.

Se considera a “Alex” Bell como uno de los primeros filibusteros estadounidenses, quien, en 1850, al mando de unos doscientos cincuenta hombres reclutados en San Francisco, se dirigió al Ecuador, haciendo escala en Panamá, donde se le unieron aventureros españoles y partidarios del General Juan José Flores. El objetivo de éste último era recuperar la Presidencia en el país sudamericano, pero las discordias que surgieron entre los propios expedicionarios una vez llegaron a Quito, hicieron fracasar el audaz proyecto y Bell tuvo que regresar a California.

Cuando fallaron los intentos de comprar a Cuba por parte del Gobierno de James K. Polk, algunos exiliados cubanos, comerciantes de Nueva York y ricos plantadores sureños conformaron un activo movimiento destinado a liberar la isla por la fuerza y anexarla a Estados Unidos. Con este objetivo, en 1849, se recaudaron tres millones de dólares y reclutaron cinco mil hombres que se pusieron bajo las órdenes del general venezolano Narciso López, quien el año anterior había participado en un fallido complot revolucionario en Cuba. No obstante, las autoridades federales en **Round Island**, cerca de Nueva Orleans, hicieron abortar la proyectada incursión filibustera. Pero los planes expedicionarios continuaron y en mayo de 1850, López, con el respaldo de acaudalados extremistas de Nueva Orleans y unos quinientos filibusteros, efectuó el primer intento para invadir Cuba que culminó en un rotundo fracaso. Retornó a principios de agosto del año siguiente en compañía del Coronel norteamericano William Crittenden y poco más de cuatrocientos aventureros y tras enfrentarse a las tropas españolas, fue derrotado nuevamente. Crittenden y cincuenta filibusteros fueron fusilados, en tanto que a Narciso López se le ejecutó aplicándole la pena del garrote. A partir de entonces, no se organizó ninguna otra expedición para invadir a Cuba desde territorio estadounidense hasta la Guerra Hispanoamericana de 1898.

Otro de los puntos objeto de la atención de los filibusteros era Sonora, situado en la frontera entre Estados Unidos y México, en virtud de los nuevos límites trazados en el tratado Guadalupe-Hidalgo. Inicialmente, aventureros franceses, atraídos por el estímulo brindado por el gobierno

mexicano para la colonización extranjera, a fin de detener el expansionismo estadounidense y reprimir las correrías de los belicosos apaches, llegaron a la región y pretendieron apoderarse de ella para dedicarse a la libre explotación de las minas de oro y plata. Se destacaron, en este sentido, Charles de Pindray y el Conde Gastón Raoul De Raousset-Boulbon. Este último, con filibusteros enrolados en San Francisco, encabezó dos fallidas expediciones a mediados de 1852 y principios de 1854. Finalmente, fue capturado por las autoridades mexicanas quienes ordenaron su ejecución, en Guaymas, en agosto del último año mencionado. Similar suerte le cupo al filibustero norteamericano Henry A. Crabb, quien en 1857, con noventa hombres incursionó por Sonora y tras ser vencido por los mexicanos en el pueblo de Caborca, fue fusilado junto con la gran mayoría de sus acompañantes.

Mención especial merecen las actividades filibusteras de William Walker, conocido también como “el predestinado de los ojos grises”. Oriundo de Nashville, Tennessee, donde nació el 8 de mayo de 1824, muy joven se graduó de doctor en Medicina y después como abogado. Ejerció el periodismo y si bien al principio combatió las ideas expansionistas, terminó sumándose a los defensores del “Destino Manifiesto” y del régimen de la esclavitud. De baja estatura y complexión débil, Walker demostró tener un carácter fuerte desde los días en que se desempeñó como periodista en los diarios **Daily Crescent**, de Nueva Orleans, y **San Francisco Daily Herald**. Con el propósito de liberar Sonora, en octubre de 1853, Walker zarpó de San Francisco en el bergantín **Caroline** con cuarenta y cinco filibusteros. Pronto se cercioró que con semejante fuerza difícilmente podría enfrentarse con éxito a la guarnición mexicana de Guaymas y decidió cambiar el rumbo hacia Baja California. En forma sorpresiva desembarcó en La Paz, hizo prisionero al gobernador, arrió la bandera mexicana y el 3 de noviembre de ese año, proclamó la independencia de Baja California de la República de México. Luego de algunas escaramuzas con las tropas mexicanas, se trasladó a otro punto de la costa más cercano a Sonora, cuya independencia también dio a conocer el 18 de enero de 1854. Pese a que recibió algunos refuer-

zos precedentes de Estados Unidos, la escasez de provisiones y la hostilidad de los mexicanos lo hicieron desistir de tan descabellada empresa. A principios de mayo de ese mismo año, optó por entregarse al ejército estadounidense cerca de San Diego. Se le acusó de infringir la ley de neutralidad de Estados Unidos y tuvo que enfrentar un juicio del cual salió bien librado y con gran popularidad, principalmente en California.

A comienzos de 1855, influido por Byron Cole, editor y propietario del diario **Commercial Adviser** de San Francisco, William Walker decidió probar fortuna en Nicaragua. Con cincuenta y ocho filibusteros, conocidos después como “los inmortales”, partió de San Francisco a bordo del **Vesta** que arribó al puerto de El Realejo a mediados de junio de ese año. Nicaragua entonces atravesaba por otra de las tantas guerras civiles entre los legitimistas o conservadores encabezados por el Presidente de la República Fruto Chamorro y cuyo baluarte de operaciones era Granada, y los demócratas o liberales liderizados por Francisco Castrellón que tenían como sede a León.

Aunque en un principio Castrellón vio con buenos ojos la presencia de Walker, pronto surgieron desavenencias entre ellos, máxime cuando los filibusteros sufrieron una humillante derrota en Rivas por la defeción de sus aliados nicaragüenses. Pero a mediados de octubre de 1855, Walker se tomó Granada y poco después puso fin a la guerra civil. Patricio Rivas fue nombrado Presidente Provisional de Nicaragua, en tanto que Walker quedó como Comandante en Jefe del ejército nacional. Mas la drástica decisión de éste último ordenando el fusilamiento del general legitimista Ponceano Corral y la aplicación de otras severas medidas, provocaron el distanciamiento con Rivas. A partir de entonces, Walker se convirtió de hecho en el Jefe del Gobierno de Nicaragua y en junio de 1856, después de destituir a Rivas y reemplazarlo por Fermín Ferrer, ordenó que se celebraran elecciones en las que tras un proceso fraudulento, el propio filibustero resultó electo como Presidente de la República, cargo del que tomó posesión el 12 de julio de ese año.

Mientras tanto, el Ministro de Estados Unidos en Nicaragua John H. Weller, amigo y admirador de Walker, no tardó en reconocer al nuevo

gobierno, pero Washington anuló esta medida que consideró precipitada y reprendió a aquel funcionario. Incluso, el Secretario de Estado William Marcy se negó a recibir al enviado de Walker, Parker H. French. Pero el otro comisario del filibustero, el sacerdote Agustín Vigil, sí logró reunirse con Marcy y obtener el reconocimiento del gobierno presidido por Ferrer, si bien poco después se anuló esta decisión.

Hasta entonces, Walker había recibido nuevos reclutas procedentes de Estados Unidos a través de la Compañía Accesorio de Tránsito de Cornelius Vanderbilt, pero una vez en el poder, el filibustero decidió ponerle una serie de obstáculos a esta empresa favoreciendo a los rivales del magnate estadounidense Charles Morgan y Cornelius K. Garrison que intentaron arrebatarle al comodoro el control de la ruta de Nicaragua. Vanderbilt se convirtió entonces en el principal enemigo de Walker y colaboró eficazmente con la coalición de las fuerzas armadas integradas por Costa Rica, Guatemala, Honduras, El Salvador y Nicaragua, con el objetivo de enfrentar la amenaza que para la estabilidad de la región representaba el filibustero. Éste, después de duros enfrentamientos, entre cuyas trágicas consecuencias estuvo el incendio de Granada, se rindió el 1 de mayo de 1857, ante el Comandante Charles H. Davis de la marina de guerra de Estados Unidos, quien los condujo a Panamá con algunos de sus allegados y luego se les trasladó a Nueva Orleans.

De nuevo en Estados Unidos, Walker fue recibido como un héroe y a mediados de noviembre de 1857, con 270 hombres en el vapor **Fashions**, el tenaz filibustero se dirigió otra vez a Nicaragua. Pero al llegar a San Juan del Norte, a principios de diciembre, fue detenido por el Comodoro Hiram Paulding, de la marina de guerra norteamericana y obligado a retornar a Estados Unidos. Después de enfrentar otro juicio por violación a la ley de neutralidad del que salió absuelto, una vez más, Walker emprendió lo que sería su última incursión en Centroamérica. En junio de 1860, zarpó de Mobile en la goleta **J.E. Taylor** con un centenar de hombres con la intención de invadir Honduras. Luego de apoderarse del fuerte de Trujillo, los filibusteros se vieron asediados por la falta de provisiones y en una salida desespera-

da decidieron rendirse ante el Capitán Norwell Salmon, del barco de guerra británico **Icarus**, con la promesa de que en condición de prisioneros quedarían bajo la garantía de la bandera de S.M.B. Pero poco después, Salmon entregó los filibusteros a las autoridades hondureñas que ordenaron la ejecución de Walker. El célebre filibustero fue fusilado el 12 de septiembre de 1860 y de esta manera se cerró otro capítulo del “Destino Manifiesto” en Centroamérica, cuya regeneración de “aquella mezcolanza de razas” y “americanización” perseguía Walker, según sus propias palabras.

Bibliografía selecta

- ARAÚZ de ZÚÑIGA, Belinda: Informes consulares británicos sobre el Comercio y Aspectos socio-políticos de Panamá, años 1826-1863. Trabajo de Graduación, Universidad de Panamá, Panamá, 1979.
- ARAÚZ, Celestino Andrés y PIZZURNO, Patricia: El Panama Colombiano (1821-1903). Primer Banco de Ahorros y Diario la Prensa de Panamá, Panamá, 1993.
- BOLAÑOS GEYER, Alejandro: William Walker, el Predestinado. Impresión Privada. Saint Charles, Missouri, U. S. A., 1992.
- CAVELIER, Germán: La Política Internacional de Colombia. Tomo I, 1820-1860. Editorial Iqueima, Bogotá, Colombia, 1959.
- DUVAL Jr., Miles P.: Cádiz a Catay. La Historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro. Editorial Universitaria, Panamá, 1973.
- GUERRA, Ramiro: La expansión territorial de los Estados Unidos. A expensas de España y de los países hispanoamericanos. Editorial de Ciencias Sociales, Instituto Cubano del Libro, La Habana, 1973.
- MERK, Frederick: La Doctrina Monroe y el expansionismo norteamericano. 1843-1849. Editorial Paidós, S.A. Buenos Aires, 1966.
- MORALES PADRÓN, Francisco: Historia de unas relaciones difíciles (EEUU - América Española). Publicaciones de la Universidad de Sevilla, Manuales Universitarios. Sevilla, s.f.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

- MORISON, Samuel Eliot; STEELE COMMAGER, Henry y LEUCHTENBURG, William E.: Breve Historia de los Estados Unidos. Fondo de Cultura Económica, México, Tercera Edición, 1987.
- PERKINS, Dexter: Historia de la Doctrina Monroe. EUDEBA, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Argentina, 1964.
- RANDALL, Stephen J.: Aliados y Distantes. Historia de las Relaciones entre Colombia y E.E.U.U. desde la independencia hasta la guerra contra las drogas. Tercer Mundo Editores. Ediciones Uniandes. CEI, Bogotá, 1992.
- RIVAS, Raimundo: Historia Diplomática de Colombia. (1810-1934). Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.
- ROSENGARTEN Jr., Frederic: William Walker y el ocaso del filibusterismo. Editorial Guaymuras, Honduras, 1997.
- SCROGGS, William O.: Filibusteros y Financieros. La Historia de William Walker y sus asociados. Colección Cultural, Banco Nicaraguense, Serie Histórica. Managua, s.f.
- TINDALL, George B. y SHI, David E.: Historia de los Estados Unidos. Tomo I. Tercer Mundo Editores, Colombia, 1995.

Capítulo 8

La fiebre del oro y el ferrocarril transístmico

1. El descubrimiento de oro en California y las compañías navieras.

Ya, desde antes del descubrimiento de oro en la California, se había organizado un servicio de correo marítimo, con el fin de comunicar la costa Este con las regiones de Oregón y la propia California. Pero, una vez que James Marshall dio a conocer su hallazgo, el servicio se amplió y comenzaron a operar nuevas compañías navieras, a fin de satisfacer la creciente demanda. Mas, en realidad, éste nunca fue suficiente, pues la llamada fiebre del oro o “**gold rush**” atrajo a miles de aventureros que buscaban llegar en el menor tiempo posible y por cualquier medio a San Francisco. Nuestro territorio se transformó en el centro de operaciones de muchas de estas empresas navieras que organizaban viajes desde Nueva York o Nueva Orleans, hacia el Chagres y después que los viajeros atravesaban el Istmo, abordaban en Panamá un barco de la **Pacific Mail Steamship Company**, con destino a California. Las condiciones de la travesía eran deprimentes y a ello se unió una feroz competencia entre las diferentes compañías de vapores.

Hacia mediados de la cuarta década del siglo XIX, el auge que cobró la conquista del Oeste, sobre todo de los territorios de Oregón y California, determinó que el gobierno estadounidense aprobara el es-

tablecimiento de líneas navieras encargadas del correo, con el fin de comunicar periódicamente aquellos territorios con la costa atlántica. Ello vino a completar el intenso movimiento marítimo que se venía gestando desde finales de los años 30, no sólo entre el Norte y el Sur del continente, sino también con Europa, gracias al incremento del volumen en las transacciones comerciales. Así, ya en 1840, la **Pacific Steam Navigation Company** inauguró servicios entre Valparaíso y Panamá, destinando para ello a los buques “Perú” y “Chile”. Dos años más tarde, la **Royal Mail Steam Packet Company** estableció una línea de correo, pasajeros y carga, entre Inglaterra y las Indias Occidentales, a lo que en 1846, le adicionó un servicio mensual de buques de vapor hacia el puerto de Chagres, en el Istmo de Panamá. Como se buscaba una comunicación expedita entre ambos mares, la **Royal Mail Steam Packet Company** realizó algunas reparaciones provisionales en el Camino de Cruces, e incluso, según Mack, mantuvo un sistema temporal de canoas y mulas a través del Istmo, hasta que en 1855, el ferrocarril lo reemplazó. Por estos años, el interés principal de las compañías navieras era reducir el tiempo del tránsito transistmico, así como minimizar las molestias del viaje, de manera que con justa razón Tomás Herrera señaló en su correspondencia, como ya vimos en el capítulo 6, que, en su opinión, únicamente estas empresas navieras tenían verdadero interés y estaban en capacidad de construir un ferrocarril en Panamá.

En 1847, se organizó la **United States Mail Steam Line**, que estableció un servicio mensual entre Nueva York, Nueva Orleans y Chagres, y que al año siguiente se combinó con la **Pacific Mail Steamship Company**, presidida por William Henry Aspinwall, que unía la ciudad de Panamá con Astoria en Oregón, previa escala en San Francisco, que poco después se convirtió en el punto terminal, merced a la gran afluencia de viajeros. De manera que, cuando el 24 de enero de 1848, James Marshall descubrió oro en la propiedad del suizo John Augustus Sutter, en California, el servicio marítimo estaba relativamente bien organizado y sólo hubo que ampliarlo porque rápidamente se tornó insuficiente. El transporte de pasajeros se transformó, a partir de 1849, en uno de los

negocios más rentables y la **Pacific Mail** resultó ser la compañía más favorecida. En consecuencia, le surgieron, en poco tiempo, una serie de empresas navieras rivales, que se vio obligada a adquirir o que terminó por arruinar. Este cuasi monopolio se interrumpió en 1851, cuando el entonces poderoso Comodoro Cornelius Vanderbilt, como veremos, inauguró una línea de vapores en Nicaragua y el tránsito a través de esta nación comenzó a representar un serio competidor para la ruta de Panamá. La lucha a brazo partido entre ambas empresas se mantuvo hasta 1855, cuando entró en funcionamiento el ferrocarril de Panamá. Una década más tarde, en 1865, la **Pacific Mail** compró no sólo la compañía de Vanderbilt, sino también la **United States Steam Line** e inició un servicio permanente entre Nueva York y San Francisco.

Durante los primeros años de la fiebre del oro, el servicio de pasajeros por el Pacífico resultó insuficiente para la enorme demanda que se produjo. Inicialmente, sólo seis vapores realizaban el viaje Panamá-San Francisco, con una frecuencia de aproximadamente 14 travesías anuales. Con posterioridad, la compañía se vio obligada a asignar 21 vapores con una frecuencia de 41 viajes al año. En consecuencia, al principio, cientos de viajeros que atravesaban el Istmo desde Chagres a Panamá debían esperar varias semanas la llegada de los barcos de la **Pacific Mail** que los conduciría a la California, previa escala en Acapulco. No fue extraño entonces que los desesperados viajeros, así como algunos inescrupulosos aventureros en busca de rápida fortuna, rescataran goletas, navíos y veleros en desuso con el fin de hacer la travesía hasta San Francisco. Pero mientras los vapores demoraban aproximadamente 13 ó 15 días hasta el puerto californiano, un barco de vela podía emplear más de 45 entre Panamá y Acapulco. A finales de 1848, el capitán del vapor “**California**” observó que había 45 embarcaciones de todo tipo en la Bahía de Panamá, listas para zarpar con destino a San Francisco. Aunque el viaje costaba al principio entre 150 y 300 dólares, la gran demanda provocó una especulación sin precedentes y los pasajes llegaron a venderse a 1,000 en pocos meses.

La travesía era sumamente incómoda y desagradable. Los barcos iban sobrecargados, de modo que muchos pasajeros se vieron obliga-

dos a dormir en la cubierta. Como es natural, el agua y los alimentos escaseaban, lo que unido al hacinamiento general provocó muchas enfermedades y no pocas defunciones. Es más, con el tiempo, el número de pasajeros tendió a crecer anualmente, al extremo que mientras en 1849 se transportaron 3,959 viajeros, en 1850, el número se disparó hasta 7,718. Ninguna de las penalidades era suficiente para que los aventureros desistieran de llegar a California, e incluso, se dio el caso de barcos que, una vez que echaban anclas en San Francisco, no podían volver a zarpar por carecer de tripulación, pues ésta desertaba para probar fortuna.

A comienzos de 1848, la ciudad de San Francisco no era más que una aldea con sus escasos 800 habitantes. No obstante, para finales del año siguiente, alojaba cien mil aventureros procedentes de todos los rincones del mundo. Este crecimiento vertiginoso trajo aparejado una serie extraordinaria de inconvenientes, tales como el alza de los precios de los escasos alimentos y de las pocas viviendas. Así, el valor de la comida se centuplicó al punto que un huevo llegó a costar un dólar. Otro tanto ocurrió con la propiedad inmueble que incrementó diez veces su valor, lo que provocó el enriquecimiento de los propietarios de bienes raíces. Pero, en realidad, había tan pocas viviendas que los viajeros se acomodaban veinte en una misma habitación y otros dormían a la intemperie cubiertos con lonas. La ciudad no era más que un campamento improvisado, donde: “Montones de basura se acumulan a las puertas de las casas. En verano, el polvo y las emanaciones son intolerables. En invierno, las calles se convierten en ríos de lodo que se intentan atravesar con la ayuda de tablas, con peligro de ahogarse”. De manera que las calles que en Europa se anunciaban pavimentadas de oro, no eran más que senderos de tierra, en las que en tiempos de lluvia se formaban enormes boquetes por los que llegaban a desaparecer personas y mulas. A la ciudad de “lona y barro” de 1849, le sucedió, al año entrante, una ciudad de madera que fue creciendo en medio del más absoluto desorden y desaseo, al punto que una epidemia de cólera provocó ese mismo año un verdadero colapso y cobró un sinnúmero de vidas. Pese a este aspecto, San Francisco se transformó

en la “París del Pacífico”, gracias a la abundante circulación de dinero. Los más prestigiosos banqueros franceses, como Rothschild, Lazard y Delessert, abrieron oficinas en la ciudad y las empresas de importación prosperaron rápidamente, al tiempo que se inauguraron todo tipo de tiendas que vendían sus productos y mercaderías a precios exorbitantes. La avalancha humana provocó también la desestabilización del Concejo Municipal encargado del gobierno local que llevó a que San Francisco careciera de ley y orden. La anarquía llegó al extremo que, en determinado momento, coexistieron tres concejos. Recién en octubre de 1850, California fue admitido como el trigésimo primer Estado de la Unión y se logró organizar el gobierno, aunque por el momento, no se solucionó el problema de la inseguridad ciudadana.

En Europa, donde los acontecimientos de la revolución del 48 y la represión que se desató poco después, conmocionaron al Viejo Mundo, el viaje a la California ofrecía la doble ventaja de proporcionar una excusa para abandonar el continente, al tiempo que la posibilidad de enriquecerse. Francia fue uno de los países más profundamente afectados por el **gold rush** e, incluso, se formaron compañías privadas para la emigración, algunas de las cuales terminaron estafando a los incautos viajeros. Sólo en 1849, 16,000 europeos atravesaron el Cabo de Hornos para llegar a San Francisco después de seis meses de travesía. Por la ruta de Panamá, cruzaron otros 6,500 y 50,000 por los Grandes Llanos. Pero la locura del oro californiano afectó por igual a toda Europa, excepto a Inglaterra, poco alterada por la agitación revolucionaria. Así, en Alemania, Irlanda, Escocia, Italia, Bélgica, Suiza, Holanda, Dinamarca, Suecia y en todos los países de la Europa Central, se organizaron compañías que vendían con extraordinario éxito el sueño dorado de la California americana.

2. Rumbo a la California.

La fiebre del oro se inició propiamente a finales de 1848, después que el gobierno norteamericano dio a conocer oficialmente la noticia del descubrimiento de las minas auríferas en California. A partir de entonces, una avalancha humana intentó

por todos los medios llegar a San Francisco. Para ello se utilizaron principalmente cinco rutas, a saber: atravesando los Grandes Llanos norteamericanos; navegando por el Cabo de Hornos; cruzando el Istmo de Tehuantepec; por territorio nicaragüense, y a través del Istmo de Panamá. Pero fueron particularmente estas dos últimas rutas las más utilizadas y donde el servicio estuvo mejor organizado. Entre ambas se entabló una fuerte competencia en los años previos a la inauguración del ferrocarril de Panamá. Nicaragua ofrecía algunas ventajas sobre nuestro territorio que el Comodoro Vanderbilt supo explotar hábilmente, pero también presentaba claros inconvenientes, sobre todo por la falta de sincronización de los barcos que operaban en ambos mares, que fue precisamente lo que trataron de reforzar las compañías navieras que operaban en Panamá.

Bien que Marshall descubrió oro en enero de 1848, la fiebre del oro o **gold rush** no comenzó sino hasta el 5 de diciembre de ese año, cuando el Presidente James Polk, en su Mensaje anual al Congreso, no sólo dio a publicidad la noticia, sino que también aprovechó la oportunidad para acallar las voces que le reprochaban el costo de la reciente guerra con México: “Sabíamos en el momento de adquirir California que allí se encontraban yacimientos de metales preciosos, pero los últimos descubrimientos demuestran que esos yacimientos son más ricos y más extensos de lo previsto: los informes que se han recibido sobre la abundancia de oro son de una naturaleza tan extraordinaria que costaría trabajo darles crédito, si no estuvieran corroborados por informes auténticos de funcionarios responsables.” Esta breve declaración fue la voz de alerta para que el país y el mundo entero se pusieran en movimiento, dando inicio a un éxodo hacia la California que no se detuvo en varios lustros.

Cinco rutas principales fueron utilizadas para llegar a San Francisco en los años subsiguientes: la primera cruzaba los Grandes Llanos del territorio norteamericano; la segunda, era a través del Cabo de Hornos por el Estrecho de Magallanes, en una travesía marítima lenta y onerosa; la tercera, era por el Istmo de Tehuantepec en territorio

mexicano; la cuarta atravesaba el territorio nicaragüense por el lago Nicaragua y el río San Juan, y la quinta, preferida por los viajeros, cruzaba el Istmo de Panamá. Pero dependiendo del lugar de origen, también se utilizaron otras rutas. Así, los australianos cruzaban el Pacífico haciendo escala en Hawai, desde donde bajaban hasta San Francisco. Otro tanto hicieron los grandes contingentes de orientales, sobre todo chinos.

a. Las rutas de los Grandes Llanos y el Estrecho de Magallanes.

La emigración del 49, como se dio en llamarla, llegó a California procedente de todos los confines del mundo. Las caravanas procedentes del Este de Estados Unidos alcanzaban las estribaciones de la Sierra Nevada y luego de salvarlas por diferentes pasos y corredores, llegaban a la vertiente occidental siguiendo los torrentes de los ríos. Había que contar como mínimo cuatro meses para llegar a la California por esta ruta. Para entonces, ya se utilizaban con cierta regularidad los cuatro o cinco pasos conocidos. Uno de ellos era el **Oregon Trail** hasta el valle del Snake, que enlazaba con el **California Trail** en el sudoeste o con el **Santa Fe Trail**, que era poco utilizado pues terminaba en California del Sur. Estos pasos atravesaban extensas regiones desérticas desconocidas y peligrosas, en las que escaseaba el agua. Según Robert Lacour-Gayet: “Se marchaba indefinidamente por espacios vacíos y ardientes donde la vida no estaba representada más que por rebaños de antílopes y de gamos, por jaguares, coyotes y zorros, y sobre todo por innumerables escorpiones, serpientes y lagartos”. Sin olvidar que no pocas veces las caravanas eran atacadas por los indígenas y otras desaparecían al intentar atravesar los caudalosos ríos.

Un trayecto más directo y menos peligroso era por Colorado y Utah, pero contaba con el inconveniente de atravesar el territorio mormón, cuyo jefe Brigham Young había condenado entregarse a “la embriaguez del oro”. En represalia les cobraba a los viajeros tres veces el valor de los alimentos, el agua y el pago de peajes por el paso de los vados. El otro camino empleado fue el **Southern**

Overland Trail, que salía de San Luis, cruzaba territorio indio, atravesaba El Paso, bordeaba la frontera mexicana y vía Los Angeles llegaba a San Francisco.

Además de los peligros naturales, estas rutas entrañaban otros riesgos. En efecto, los viajeros se veían condenados a padecer enfermedades como el cólera o la tuberculosis. Pese a ello, los mayores focos de infección eran los centros urbanos donde los emigrantes se veían obligados al hacinamiento antes de emprender la travesía, pero una vez que las caravanas se internaban por las regiones desérticas y montañosas, el riesgo disminuía sensiblemente. Al rebasarse el Fuerte Laramie, en Wyoming, el peligro de contraer enfermedades prácticamente desaparecía.

La ruta por el Cabo de Hornos y el Estrecho de Magallanes estaba mejor organizada, pero era más costosa y el viaje era igualmente dilatado, consumiendo casi 160 días. Sobre todo, los ingleses y en general los europeos, utilizaron esta vía. En 1850, un promedio mensual de 30 barcos zarpaban de Nueva York y Boston y bordeando el continente arribaban a San Francisco. Se buscaba insistentemente un tipo de embarcación más veloz que acortara las distancias y pareció encontrarse en el velero **cliper** que por estos años invirtió apenas 97 días en el viaje entre Nueva York y San Francisco, lo que resultó todo un **récord**. Este tipo de buque de vela se había proyectado para el comercio del té, entre China y Nueva York, iniciado a mediados de la década anterior. De manera que el comercio con Oriente se combinó con el viaje a la California, pues los **cliper**, después de hacer escala en San Francisco, seguían hasta los puertos chinos.

b. El Istmo de Tehuantepec.

Los primeros buscadores de oro, en su premura por llegar a la California lo antes posible, convencidos que las vetas de oro podían agotarse de un momento a otro, utilizaron también la difícil ruta de México. La Compañía **New England Pioneers** llevaba gente por tren desde Boston hasta Charleston en Carolina del Sur, y desde allí en barco hasta el puerto mexicano de Veracruz. En este lugar desembar-

caban y por tierra se llegaba a San Blas donde abordaban otra embarcación hasta Mazatlán. Aquí transbordaban a otra nave que los dejaba en el puerto de San José, en el Pacífico mexicano, desde donde partían por tierra rumbo al norte hasta San Diego, en una travesía que duraba 51 días.

Pero en marzo de 1850 se dio a conocer la apertura de una nueva ruta que partía de San Francisco a Tehuantepec. Se atravesaba por tierra 110 millas por el Istmo de Tehuantepec hasta Minatitlán donde los pasajeros abordaban el vapor “Alabama”, hacia Nueva Orleans. El viaje en primera clase costaba 50 dólares, en segunda 45, y en tercera 30, y la compañía aseguraba que el viaje podía realizarse en 24 horas, siempre que existiesen suficientes mulas, caballos y alimentos para todos los pasajeros. Según David Folkman Jr., el primer viaje del “Alabama” se realizó el 5 de diciembre de aquel año. El barco salió de Nueva Orleans y llegó a Veracruz el 16, desde donde prosiguió viaje a Minatitlán y de aquí a Suchil donde desembarcaron los pasajeros. En este lugar alquilaron caballos, mulas o carretas para recorrer las 117 millas que los separaban de Ventosa en la costa del Pacífico. Pese a que el viaje ya no entrañaba tantas dificultades como al principio, en realidad la afluencia de pasajeros por la ruta del Golfo de Tehuantepec nunca fue muy numerosa.

c. El tránsito por Nicaragua.

En 1849, la compañía naviera **Gordon’s Passenger Line** comenzó a realizar el viaje desde Nueva York al puerto nicaragüense de San Juan del Norte, con el fin de que los pasajeros alcanzaran la California después de atravesar Nicaragua y abordar un barco en El Realejo por el lado del Pacífico. Desde San Juan del Norte se remontaban las 122 millas del río San Juan hasta el puerto de San Carlos en el Lago Nicaragua, y desde allí se dirigían a Granada en un viaje de 120 millas. Desde esta ciudad, por tierra, recorrían otras 134 millas que los separaban del puerto de El Realejo. Pero la dificultad mayor se presentaba en este punto, pues como no había sincronización entre los buques que operaban en ambos océanos y el tránsito aún estaba desorganizado, la

mayoría de las veces los pasajeros debían esperar semanas y meses para abordar un barco hacia la California. El boleto en el navío “**Mary**” de la **Gordon’s Passenger** tenía un valor de 130 dólares, desde Nueva York hasta San Juan del Norte, pero la Compañía le garantizaba a los pasajeros el reembolso de 75 dólares y comestibles para 60 días si no conseguían lugar en los vapores de la **Pacific Mail** desde El Realejo a San Francisco. Este viaje no gozaba de mucha popularidad en Estados Unidos, pues a las incomodidades ya anotadas se sumaban los escasos medios de transporte para atravesar el territorio nicaragüense, así como lo dilatado de la travesía.

No obstante, a partir de 1850, la prensa norteamericana comenzó a publicitar las excelencias de la ruta por Nicaragua en comparación con la de Panamá, sobre todo haciendo énfasis en el clima más benigno, la abundancia de comestibles y lo económico del viaje. A esta propaganda se unió, en mayo de 1850, **El Correo del Istmo** de la ciudad de León, destacando que lo que en Panamá costaba un dólar, en Nicaragua valía 0.25 centavos y que un grupo de medio centenar de personas podía atravesar el istmo nicaragüense por la módica suma de 9 á 11 dólares por cabeza. A partir de entonces, las nuevas compañías navieras del Pacífico, como la **Howard and Sons y Law and Company**, comenzaron a promover las ventajas de la ruta por Nicaragua, lo cual contribuyó para que el tránsito se incrementara rápidamente.

Así, entre el 8 y 30 de noviembre de 1850, 1613 pasajeros atravesaron Nicaragua rumbo a California y el número continuó creciendo sin interrupción. Si bien la ruta adquirió popularidad para llegar a San Francisco, no sucedió lo mismo con el viaje de regreso, pues era frecuente que los buscadores cargados de oro, que volvían a la costa Este de Estados Unidos, se vieran obligados a esperar semanas enteras en San Juan del Norte la llegada de los navíos del Atlántico. Muchos de ellos no resistían la demora y terminaban abordando uno de los barcos ingleses con destino al Chagres o a Colón, desde donde podían regresar a territorio norteamericano en forma expedita.

El pasaje desde Nueva Orleans a San Juan del Norte y desde San Francisco a El Realejo oscilaba entre 70 u 80 dólares en primera clase,

y 40 ó 50 en segunda. Aunque el viaje era más dilatado que por Panamá, muchos pasajeros consideraban que era más saludable, económico y seguro. Los alimentos eran abundantes y baratos y se podía comer al día por 0.25 ó 0.30 centavos. El alquiler de una mula o caballo para llegar a Granada era de 5 ó 10 dólares y una carreta tirada por bueyes con capacidad para ocho personas costaba 20. De El Realejo sobre el Pacífico a Granada se demoraba entre cuatro a siete días y en la época de las lluvias se sufrían las mismas incomodidades que por Panamá. En Granada, los viajeros abordaban bongos o canoas que los llevaban por el Lago Nicaragua y por el río hasta San Juan del Norte. El alquiler de un bongo para 25 pasajeros costaba 80 dólares y el trayecto hasta el Atlántico duraba otros tres días aproximadamente. San Juan del Norte, bajo influencia británica y con el nombre **Greytown**, pertenecía al rey Mosquito y allí ondeaba su bandera.

El éxito extraordinario adquirido por las compañías navieras que operaban en Panamá a raíz de la fiebre del oro, despertó el interés de uno de los más grandes hombres de empresa norteamericanos de aquella época, el Comodoro Cornelius Vanderbilt. De manera que a mediados de 1840, Vanderbilt y sus socios Joseph White, Daniel Allen y Nathaniel Wolfe, obtuvieron del gobierno de Nicaragua una concesión canalera a favor de la **American Atlantic and Pacific Steamship Canal Company** con derecho exclusivo para construir un ferrocarril o un camino de carruajes y para operar una línea de vapores por el Lago Nicaragua y el río San Juan, según fuesen necesarios para el funcionamiento del Canal. La concesión contemplaba que en caso de que el canal no se construyese, la Compañía se comprometía a establecer una línea férrea o un camino para carruajes con el fin de asegurar una comunicación rápida entre los dos océanos. A partir de entonces, Vanderbilt quedó autorizado para habilitar una ruta de tránsito por Nicaragua, competitiva con la que ya operaba exitosamente por Panamá. Para ello, el Comodoro, quien contaba con el visto bueno de la Casa Blanca, apoyó las negociaciones para la firma del Tratado Clayton-Bulwer que frenaba el avance de Gran Bretaña en Centroamérica y, sobre todo, que esta nación construyera un canal en forma exclusiva.

De inmediato, Vanderbilt contrató un cuerpo de ingenieros para profundizar los estudios que existían sobre la ruta canalera y, a mediados de 1850, inauguró el servicio naviero de Granada a San Juan del Norte por el Lago y el río, con el objetivo que los pasajeros que regresaban de California alcanzaran sin dilación la costa Atlántica. Allí abordaban otro vapor de su propiedad con destino a Nueva York. Inicialmente, el Comodoro enlazó las rutas de Nicaragua y Panamá para evitar que los barcos fueran vacíos y así el viaje que se ofrecía incluía San Juan del Norte y Chagres. Un año después, creó la Compañía Accesorio del Tránsito, que se encargaba del transporte de pasajeros a través de Nicaragua, servicio por el que se cobraba 40 dólares adicionales. De esta manera, logró monopolizar el tránsito nicaragüense.

Al comprobar el éxito de Vanderbilt, las compañías navieras que operaban en Panamá comenzaron a desanimar a los viajeros que utilizaban Nicaragua, dándole amplia difusión a las dificultades del tránsito por esta ruta, al tiempo que la **Pacific Mail Steamship Company** y la **United States Steamship Company** rebajaron el precio de los pasajes. En el contexto de esta campaña de desprestigio, el **Panama Star** publicó, en octubre de 1851, con evidente exageración: “Tenemos muy fundadas razones para creer que de aquí a seis semanas todo eso habrá terminado y que los viajeros... preferirán los servicios confortables, las facilidades, la seguridad y lo económico de la ruta de Panamá y no -por querer ahorrarse un par de días en un viaje de más de cinco mil millas- correrse el riesgo de morir de hambre o quedarse sin un centavo o muy probablemente perder quince días, afrontar en un rancho de cañas y de palmas un sitio de gente enemiga del que para poder escapar uno tendría que abrirse paso por entre una horda de semibárbaros para quienes nada significa hundirle a uno 35 bayonetas por no decir nada de tener que sufrir horribles mutilaciones para acabar con la vida de un ser humano...”.

Pese a esta campaña, la popularidad de la ruta de Nicaragua se vio fortalecida, al punto que hubo que aumentar el número de barcos que prestaban servicio. A ello se agregó que, a inicios de 1852, el Coronel Orville Childs entregó su informe final sobre la construcción de un

canal por el río San Juan, el Lago Nicaragua, el Istmo de Rivas, hasta la bahía de Brito, un poco al norte de San Juan del Sur. El canal tendría 17 pies de profundidad, 50 de ancho en el fondo y 118 en la superficie, y podría concluirse en seis años a un costo de 31,538,319 dólares. Pero este proyecto tenía el grave inconveniente que no permitía el tránsito de grandes barcos. No obstante, se buscó el financiamiento en Inglaterra, pero la casa **Baring Brothers** no tardó en responder que los capitalistas no mostraban entusiasmo por la obra, no sólo por sus limitadas dimensiones, sino también porque la mayor parte del comercio europeo no utilizaría esta vía, ya que la distancia entre Europa y el Cabo de Buena Esperanza era 1,500 millas menor que por el Canal proyectado. Además, se consideró disparatado el monto de tres dólares por tonelada que se pensaba cobrar como peaje. Después de este dictamen, Vanderbilt comprendió que era temerario emprender la obra sin financiamiento exterior y el proyecto se archivó. Prefirió, entonces, ampliar el lucrativo negocio del tránsito por Nicaragua para lo cual aumentó la frecuencia de las líneas y adquirió nuevos barcos. Es más, en 1852, se construyó una carretera macadamizada de doce millas a un costo de 126,000 dólares, que unía la localidad de las Virgen con San Juan del Sur y que agilizó notablemente el tránsito.

Por estos años, la rivalidad entre ambas rutas ístmicas alcanzó su clímax, al extremo que el 14 de septiembre de 1853, **El Panameño** publicó: “Es general la queja de los habitantes y de los jornaleros por la disminución que se observa en el número de pasajeros y en el movimiento mercantil. Varias casas y establecimientos están cerrados por falta de moradores. ¿Cuáles son las causas de esta decadencia? Muchas y muy conocidas. La Compañía de San Juan del Norte de Nicaragua se compromete a transportar el pasajero desde Nueva York a California, por una cantidad fija que comprende también el transporte del equipaje. La Compañía de Panamá no ofrece esta cómoda y útil ventaja. Los gastos por San Juan son moderados, por Panamá muy elevados”. Así, mientras en 1851 pasaron por Panamá 15,464 viajeros, la ruta de Nicaragua sólo fue utilizada por 1,931, en tanto que en 1855, los registros indicaban 15,210 y 11,293, respectivamente. Pese

a ello, la rivalidad entre ambas rutas no se prolongó más allá de este último año, cuando se inauguró el ferrocarril de Panamá y el tránsito transístmico se redujo a cuatro horas. No fue extraño entonces, que tres años después, en 1858, 17,637 pasajeros recorrieran la ruta de Panamá, contra 250 que atravesaron Nicaragua. Ello coincidió, además, con los problemas que afrontó Vanderbilt a raíz de la competencia que le entablaron Charles Morgan y Cornelius K. Garrison, empeñados en quitarle el control de la ruta.

d. La fiebre del oro en Panamá.

A partir de 1849 se dejó sentir en Panamá el **gold rush** o fiebre del oro, cuando cientos y miles de viajeros comenzaron a utilizar esta ruta para llegar a la California. Ya tuvimos oportunidad de mencionar las líneas navieras que operaban en nuestro territorio y las condiciones deprimentes que caracterizaban el viaje, de manera que ahora veremos cómo se realizaba el tránsito transístmico y qué transformaciones se produjeron en Panamá a raíz de este fenómeno.

Se ha repetido hasta la saciedad y con justa razón que el Istmo no estaba preparado para recibir la avalancha de viajeros que de la noche a la mañana comenzaron a cruzarlo. No existían suficientes medios de transporte, ni alojamientos adecuados, ni alimentos en abundancia, de modo que la situación fue caótica en los primeros tiempos. Los nativos que se vieron sorpresivamente invadidos por una legión de viajeros cobraron precios abusivos por servicios deficientes, lo que creó resentimientos y provocó enfrentamientos entre ambos grupos, máxime cuando los norteamericanos respondieron a esta situación con prepotencia y desprecio por los naturales. Al decir de Gerstle Mack, hasta los caminos estaban en tan mal estado que eran “casi intransitables aún para las mulas”. En consecuencia, el tránsito era lento, dificultoso, plagado de sorpresas desagradables y de penalidades.

Los norteamericanos trataron de sacar partido de la situación y abrieron establecimientos para brindar alojamiento y comida, así como empresas de transporte de equipajes, como la que fundó, con muy bue-

na acogida, Cornelius K. Garrison que, como vimos, también trató de beneficiarse con el tránsito por Nicaragua. Es más, había bateleros norteamericanos en el río Chagres, así como grandes tiendas estadounidenses y francesas e, incluso, se hablaba de “un lado americano del río” sobre la margen izquierda, frente al fuerte de San Lorenzo, donde prosperaba a ojos vistas una ciudad extranjera en suelo panameño. Allí flameaba la bandera de Estados Unidos y acampaban las tropas y ciudadanos estadounidenses. El poblado era más moderno y confortable que el panameño sobre la ribera derecha, y contaba con almacenes, restaurantes y hoteles. Se le conocía como **American Town** o la “Furnia”.

Otra característica de la fiebre del oro fue la inseguridad ciudadana a que dio origen. Desde el principio, el viaje transístmico fue una aventura arriesgada y peligrosa. La Nueva Granada no poseía una fuerza policial destinada a vigilar la ruta de tránsito y pese al Tratado Mallarino-Bidlack, Estados Unidos no tomó cartas en el asunto. De manera que los viajeros eran víctimas del expolio de los malhechores que invadían la ruta de tránsito. Inicialmente, eran los propios nativos que robaban a los pasajeros, pero una vez que estos comenzaron a regresar a Estados Unidos cargados de oro, se organizaron bandas de extranjeros y nativos que operaban entre Panamá y Chagres. El gobierno neogranadino impotente para dominar la situación junto con la Compañía del Ferrocarril, creó un Comité y una Junta de Vigilancia integrada por comerciantes que tendría a su cargo un cuerpo policial comandado por el coronel tejano Ran Runnels, junto con Carlos Zachrisson y Rafael Neira. Este cuerpo logró imponer el orden desbaratando a las bandas y ajusticiando a sus integrantes, pero el Istmo no logró recobrar plenamente su antigua tranquilidad.

Otra medida adoptada por el gobierno para frenar los atracos y minimizar los abusos en el transporte de equipajes y pasajeros fue el decreto de mediados de 1850 que establecía la adopción de dos matrículas: una de bogas por el río Chagres y otra de arrieros del Camino de Cruces o de Gorgona. Los alcaldes debían llevar un registro en el que constara el nombre y apellido, edad, estatura, color del cabello, cejas,

barba, frente, ojos, nariz, boca y demás señales “que marquen perfectamente y hagan bien conocido a cada matriculado especificando si es para boga o arriero”. Cada canoa debía poseer un número, en tanto que las recuas además del número se designaban con el nombre de su dueño. Pese a estas disposiciones el tránsito transístmico continuó siendo una aventura arriesgada, máxime cuando el gobierno norteamericano no aceptó la propuesta neogranadina de que todos los pasajeros estuvieran en posesión de un pasaporte para atravesar el Istmo, con el fin de llevar un control estricto de los extranjeros de paso.

Por otra parte, debemos tener presente que ambos grupos humanos que entraron en contacto en forma circunstancial y sorpresiva a raíz de la fiebre del oro, hablaban lenguas diferentes, practicaban religiones distintas y tenían costumbres disímiles, sin olvidar que en Estados Unidos estaban en pleno apogeo las ideas del Destino Manifiesto enunciado por James Polk que entrañaba profundas connotaciones racistas. Por consiguiente, la convivencia se hizo prácticamente insostenible y ello explica la existencia de dos poblados en el Chagres, como ya mencionamos. Esta dificultad para convivir pacíficamente y en armonía llevó a que las tensiones y conflictos sociales fueran moneda corriente desde los inicios de la fiebre del oro. Los escritos del Coronel Tomás Herrera dejan constancia de esta difícil situación, al igual que los relatos de la viajera inglesa Lady Emmeline Stuart Wortly quien narró con vívido realismo la violencia que imperaba en nuestro territorio entre 1848 y 1850, como veremos en el capítulo 9.

Por su parte, Justo Arosemena llamó la atención, en su artículo “El Istmo de Panamá”, escrito en 1854, sobre la campaña antinacional desplegada por la prensa extranjera. En su opinión, la misma entrañaba propósitos claramente anexionistas, pues consideraba que los norteamericanos veían el Istmo como “tierra de conquista” y de nada servirían las gestiones benévolas hacia ellos, máxime cuando jamás aceptarían a los países hispanoamericanos como “pueblos civilizados”. Para Justo Arosemena esta situación se veía robustecida por la apatía del gobierno central que propiciaba que el Istmo se per-

diera para la Nueva Granada a imitación de lo que había sucedido en Texas. Para él existían en el Istmo “dos causas muy poderosas de trastornos y defección: la desesperación de los naturales y el arrojío de los extranjeros”.

Lo cierto es que, a partir de 1850, los enfrentamientos y conflictos fueron prácticamente diarios. Ya en febrero de este año, un grupo de pasajeros se levantó contra las autoridades granadinas y demolió la cárcel para liberar a un compatriota preso por una causa criminal. Tres meses más tarde, se produjo un altercado en el que resultaron dos americanos muertos y en octubre, se descubrió un complot para independizar el Istmo de la Nueva Granada. Al año siguiente, nuevamente se suscitaban enfrentamientos entre los viajeros y las autoridades en Chagres. Los extranjeros dictaban decretos de policía, promulgaban leyes de hacienda y procedimiento criminal, votaban contribuciones y juzgaban los delitos e incluso, imponían normas municipales prohibiéndole a los panameños edificar casas con techo de paja. Todo ello, ante la impávida mirada de Bogotá que era incapaz de hacer valer su autoridad.

La afluencia de viajeros tuvo otras consecuencias para Panamá. Así, creció el consumo de bebidas alcohólicas y proliferaron las casas de juego. También se multiplicaron las enfermedades epidémicas, como el cólera, la fiebre amarilla y la malaria, por lo cual se fundó un hospital atendido por médicos norteamericanos. En plena fiebre del oro, Salvador Camacho Roldán escribió: “De 25 a 40,000 pasajeros, hombres, mujeres y niños, recorrían anualmente ese camino en la confusión más extraordinaria que pueda darse. Una nube de aventureros (...) armados de revólver y puñal desembarcaban cada quincena para atravesar el Istmo, unos a pie, otros a mula (...). El asesinato de los pasajeros era frecuente, en los cuatro años corridos de 1848 a 1852, el número de víctimas se computó en dos o tres mil, pues por lo pronto y en medio de esa súbita invasión no había policía, ni rentas organizadas por proveer a esa urgente necesidad de protección a la vida humana, que sólo hasta 1853 empezó a ser medianamente atendida”. Asimismo, relataba cómo la fiebre amarilla, el cólera o la disentería hacían fácil presa de los viajeros.

Para efectuar el cruce del Istmo, no hubo, hasta 1855, otra alternativa más que realizar el tránsito en forma mixta: terrestre y acuática. Contamos con los relatos de algunos viajeros que hicieron la travesía por estos años y dejaron consignadas sus impresiones. En 1853, el diplomático brasileño Miguel María Lisboa escribió, con ironía y exageración: “El camino de Cruces se divide en tres partes: primera, atolladero, en que la bestia se entierra hasta el vientre y cuyo fondo está lleno de piedras redondas gruesas; segundo, enrejados de madera podrida, en la cual el animal mete con frecuencia las patas y se las rompe y que, siempre que puede, evita por instinto; y tercero, pasos estrechos o callejones con lodazales por piso y los lados cortados casi a pico, por los cuales sólo puede pasar un animal tras otro, donde a veces se hunden hasta las rodillas del jinete. Todo el camino atraviesa un bosque virgen, en medio del cual se han levantado últimamente algunas chozas provistas de su despacho, en el que se vende aguardiente”. Agregaba que: “para dar una idea de la opinión que tengo de este trayecto diré al lector que yo he dado la vuelta dos veces al Cabo de Hornos, en invierno, y prefiero darle diez veces más a cruzar otra vez el Istmo de Panamá, hasta que no esté concluído el camino de hierro”.

Por otra parte, Lisboa consideraba que a las dificultades propias del viaje se sumaban la inseguridad y el costo exagerado de los servicios: “...en Panamá está entregado (el viajero) al saqueo de los ladrones, a la avara y desenfrenada codicia de los hospederes (sic), a la insolencia de los negros, mulatos y arrieros y a la indolencia de las autoridades. Al viajero se le saquea en los muelles de Colón, en las posadas, en el camino de hierro, en Barbacoas, en el río Chagres, en la Gorgona y en los muelles de Panamá”. En su opinión, los precios eran exorbitantes y todo el mundo trataba de sacar ventaja de los viajeros que se encontraban desprotegidos e impotentes ante tal rapacidad. Pese a que se cobraban “cuatro mil reis en concepto de una protección nula”, en el río Chagres “los negros han degollado familias enteras de americanos y cometido muchos asesinatos”, sin que la justicia tomara cartas en el asunto. Así, “los ladrones se pasean por las calles con seguridad

o se fugan de la cárcel. Los objetos de valor que se recobran algunas veces quedan en beneficio de los mandones y de los jueces”.

Pese a este panorama tan sombrío y devastador, Lisboa consideraba que “Panamá prospera”, aunque bajo patrones diferentes a los anteriores. Se sentía fuertemente, en su opinión, la influencia norteamericana. Así, “se han construido de nuevo varias casas, elegantes, alegres y limpias; de la calle de La Merced transformada por el orgulloso capricho de los transeúntes en **Main Street** y toda ocupada por grandes hoteles y tiendas, en cuyas fachadas brillan anuncios escritos en inglés, francés, alemán y tremolan banderas extranjeras. Pero Panamá ya no es la ciudad de los Balboas, de los Pedrarias, de los Pizarros: esos florecientes monumentos del comercio al lado de los arruinados templos son como un jeroglífico gigantesco muy fácil de descifrar. Ellos representan el espíritu mercantil de los americanos ahogando el catolicismo español, la maravillosa energía de la raza sajona, persistiendo en su tarea de suplantar a la raza latina y de hacer desaparecer de la faz de la tierra los monumentos de gloria de esa raza, otrora heroica digna de mejor suerte, y que algún día aún se levantará”. En opinión del viajero español Joaquín de Avendaño, a finales de 1856, Panamá comenzaba a recobrar “parte de su antigua importancia merced al tránsito continuo de los yankees para los placeres de oro de California. Pero la raza española perdió allí toda su influencia: el negro insolente y el tosco yankee son los dominadores del país”.

Durante estos años, se publicó en Estados Unidos la **Guía de Gregory** para los viajeros que quisieran llegar a la California atravesando el Istmo de Panamá y que era un compendio de consejos, recetas y advertencias para realizar la travesía minimizando las dificultades del tránsito. Una vez desembarcados en Cruces, Gregory aconsejaba a los viajeros elegir una buena canoa con capacidad para cuatro o cinco personas y firmar un contrato con el botero para el traslado hasta Cruces. Esta canoa costaba aproximadamente 30 o 40 dólares, es decir, un promedio de 6 u 8 dólares por cabeza. La travesía hasta Chagres duraba tres días, por lo cual aconsejaba cargar suficientes provisiones, tales como “frutas secas (melocotones o manzanas)”, “botellas de salmuera

y varias libras de leche o soda o galletas de mantequilla, un poco de salchichas, bologna y queso, un jamón y un trozo de carne ahumada, que no sólo serán deliciosos y reconfortantes, sino también más agradables en caso de mareos...”. También recomendaba “el pan de jengibre y pastel de frutas, enfermo o sano, nunca está de más en un viaje al Chagres y es agradable comerlos durante dos o tres días de permanencia en el Istmo. Para bebidas se consiguen limones... para hacer limonadas, o si se prefiere cerveza o tónico embotellado”. Se debía llevar suficiente café, té y azúcar en polvo para el consumo de cinco días. Si al llegar a Panamá el viajero aún tenía comestibles, “consérvelos porque cualquier cosa que tenga es preferible a frutas tropicales, las cuales deberán evitarse sobre todas las cosas”, pues “se fermentan en los intestinos lo cual es casi imposible de remediar”.

Recomendaba iniciar la navegación hasta Cruces al amanecer y pernoctar en Vamos Vamos, a 20 millas de distancia, donde había un rancho llamado Blanquita “que comprende dos cabañas”. Este lugar se encontraba en la mitad del camino a Cruces. Buena parte del éxito del trayecto dependía del trato que se le diera a los boteros, así que aconsejaba “mimar”, “más que imponer órdenes”. A los dos días de navegación se llegaba a Gorgona, donde desaconsejaba desembarcar “pues era difícil después partir porque no era tarea sencilla encontrar a los boteros para que reembarcaran”. Aunque Gorgona y Cruces quedaban a sólo dos millas de distancia, no era recomendable emprender el viaje desde el primer punto “porque el camino es totalmente intran-sitable durante nueve meses al año”.

Una vez en Cruces, debían hospedarse en las casas de Frank y Pleise. Desde allí debían despachar en mulas el equipaje de antemano a la ciudad de Panamá, pero no permitir bajo ningún concepto que se enviara con posterioridad a la partida de los viajeros. Aunque el transporte de 100 libras de Cruces a Panamá costaba entre 10 y 12 dólares, había nativos que lo cargaban por 7 u 8, previa firma de un contrato que costaba 0.25 centavos. En dicho documento, el cargador “debe...firmar, obligándolo a entregar el equipaje, al precio estipulado en las oficinas de **Zachrisson, Nelson and Company**, en Panamá”.

Otra opción de viaje, según Gregory, era caminar hasta Panamá, adonde se arribaba en dos días “y si lo desea, puede tener su baúl o equipaje a la vista por todo el tiempo necesario; pero considero esto completamente innecesario”. Por el contrario, podía obtener una mula por 6 u 8 dólares. Una vez en Panamá, lo primero que debían hacer los viajeros era averiguar la fecha de salida del vapor. A continuación, recomendaba arrendar un cuarto entre 4 o 5 personas “con un catre para cada uno y solicitar una jarra con agua para beber. Todo esto le costará 0.10 cada uno”. Viviendo con moderación, un viajero no debía gastar más de 3.50 dólares a la semana, mientras esperaba el barco en Panamá, pero aconsejaba llevar suficiente dinero para afrontar los gastos imprevistos que pudieran surgir durante el trayecto.

Entretanto se aguardaba la llegada del barco, aconsejaba provisionarse de comestibles para la travesía por el Pacífico, que no ofrecía muchas comodidades. Durante su estancia en Panamá, recomendaba a los extranjeros no exponerse al sol del mediodía “que para algunas personas es mortal”, y debían evitar tomar leche. La ropa ligera era indispensable para resistir el clima ardiente de los trópicos. Si bien Gregory dejaba constancia de las dificultades que entrañaba el tránsito transístmico y de sus peligros, personalmente consideraba, a diferencia de otros viajeros, que había disfrutado esta experiencia. Al respecto, manifestaba: “La jornada río Chagres arriba ha sido catalogada en términos enérgicos, por no decir diabólicos. En lo que a mí atañe, debo decir que sentí gran placer; nunca presencié escenario más bello ni vegetación más exhuberante que la que vi durante mi trayecto por el río”.

3. El Ferrocarril Transístmico.

En abril de 1850, se firmó el contrato Stephens-Paredes, entre una empresa privada norteamericana y el gobierno neogranadino para la construcción de un ferrocarril por el Istmo de Panamá. Por este documento se le otorgaban a la **Panama Railroad Company** amplios privilegios, a cambio de beneficios tales como el transporte franco de las mercaderías de la Repú-

blica por el ferrocarril, y el pago del 3% de los beneficios netos de la empresa. Por otra parte, Bogotá podía redimir, sin costo alguno, el ferrocarril a los 49 años o si estaba en capacidad, podía hacerlo a partir de los 20 años, pagando 5 millones de dólares. Este contrato fue reformado en 1867 ampliando la concesión a 99 años, a cambio del pago de un millón de pesos en oro americano y de una anualidad de 250,000 y, nuevamente, en 1876, exonerando a la Compañía de algunos compromisos contraídos con anterioridad.

Entre 1850 y 1855, años de construcción de la vía férrea, la empresa tuvo que hacer frente a todo tipo de dificultades para acometer la obra. El Istmo no ofrecía lo necesario para emprender un proyecto de tal envergadura y la Compañía se vio obligada a importar incluso hasta la mano de obra. El ferrocarril terminó costando casi tres veces más de lo presupuestado originalmente y en el momento de su inauguración, en 1855, la mayor parte de los trabajos eran provisionales. No obstante, rápidamente se transformó en una de las empresas más rentables del mundo con utilidades que oscilaban entre el 24 y el 40% anuales. La Compañía fundó la ciudad de Colón como terminal atlántico y este centro rápidamente creció y se desarrolló producto de la gran afluencia de viajeros. El ferrocarril vino a cumplir el anhelo de la burguesía comercial vernácula que desde 1821 abogaba por la construcción de una vía interoceánica.

a) El marco legal.

En 1847, el General Pedro Alcántara Herrán, a la sazón Ministro de la Nueva Granada en Washington, recibió varias propuestas de empresarios norteamericanos para excavar un canal por el Istmo de Panamá. Como aún estaba vigente la concesión otorgada a Mateo Klein para construir un ferrocarril, el General rechazó las ofertas, aunque tomó la precaución de recomendar ante su gobierno al ingeniero John L. Stephens, representante de una casa comercial neoyorkina interesa-

da en la organización de empresas navieras combinadas que operarían por ambos océanos en el Istmo de Panamá. En realidad, en opinión del diplomático, le urgía a su país tomar una decisión en el menor tiempo posible, respecto a la construcción de una vía interoceánica por Panamá, puesto que era inminente la acometida de la obra por parte de Estados Unidos allí donde obtuviera mayores facilidades. En consecuencia, le sugirió a su gobierno que en virtud de la demora de la Compañía de Klein para depositar la fianza exigida, declarara la caducidad del privilegio y se lo traspasara a una empresa norteamericana, preferiblemente a M.W.H. Aspinwall, quien se mostraba interesado en obtener los derechos necesarios para construir un ferrocarril de mar a mar a través del territorio panameño. El gobierno no tardó en tomar nota de estas ideas y, en 1849, declaró vencido el privilegio otorgado a Klein al caducar el plazo pactado para la entrega de la fianza. A partir de entonces, quedó con las manos libres para negociar con los norteamericanos.

Pero para esas fechas, Aspinwall ya no era el único interesado en construir una vía férrea por el Istmo de Panamá, toda vez que apareció un nuevo proponente cuando John Adams, concesionario de la navegación por el río Orinoco, hizo propuestas en firme al gobierno granadino. Con el fin de asegurarse el privilegio, Adams se trasladó a Bogotá, donde ofreció depositar de inmediato una fianza de 800,000 francos. Sin embargo, pese a este jugoso ofrecimiento, el Presidente Mosquera prefirió consultar la opinión de su representante en Washington, quien se mostró partidario de otorgarle la concesión a la Compañía de Aspinwall, Stephens y Chauncey, que ya operaba líneas navieras en Panamá. De manera que el gobierno autorizó a Alcántara Herrán a firmar dos contratos con esta empresa para la apertura de una vía interoceánica por Panamá. Por el primero, la administración Mosquera le traspasaba el privilegio concedido a Klein, a la denominada Compañía del Canal de Panamá, aunque limitando la concesión a 49 años. En tanto que por el segundo, suscrito con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, se establecía que dado que esta empresa estaba interesada en asegurar la neutralidad del Istmo y que no se interrump-

piera el libre tránsito de uno a otro mar, le facilitaría al gobierno granadino, en caso de amenaza y en calidad de empréstito, los fondos necesarios para la defensa de la vía intermarina. Se le concedería a la compañía 150,000 o 100,000 fanegadas de tierras baldías, la mitad de las cuales podían ser adjudicadas en Panamá y Veraguas, y la otra mitad en Bocas del Toro y Darién. Las minas que se descubrieran en las tierras otorgadas a perpetuidad a la Compañía, eran propiedad del dueño quienquiera que fuese su descubridor. La Compañía se comprometía a establecer una población de inmigrantes honrados e industriosos en Bocas del Toro. Sin embargo, este segundo documento fue rechazado por el sucesor de Mosquera en la Presidencia de la Nueva Granada, el General José Hilario López.

Después de muchas discusiones, indecisiones, marchas y contramarchas, finalmente, el 15 de abril de 1850, se firmó en Bogotá el contrato definitivo conocido como Stephens-Paredes, pues fue suscrito por el Presidente de la **Panama Railroad Company**, John L. Stephens, y por el Secretario de Relaciones Exteriores Victoriano De Diego Paredes. En el mismo se refundieron los anteriores documentos y la Nueva Granada obtuvo algunos privilegios, además del reconocimiento de su soberanía tanto en los puertos como a lo largo del camino de hierro. La nación entraría en posesión del ferrocarril, sin costo alguno, a los 49 años, pero si redimía el privilegio antes de los 20, debía pagarle a la Compañía 5 millones de dólares; a los 30, 4 millones y, por último, a los 40, sólo dos millones. No obstante, en caso de que Bogotá redimiera el privilegio, la Compañía conservaba la posesión de las tierras que se le hubiesen concedido a título gratuito y a perpetuidad.

La empresa disponía de cinco años para finalizar la obra del ferrocarril, en tanto que el gobierno nacional se comprometía a no otorgar nuevos privilegios para caminos de rieles, ni canales. Mientras durasen las obras de construcción, la navegación a vapor por el río Chagres pasaba a ser privilegio exclusivo de la Compañía. Es más, durante los 49 años de la concesión, la empresa tenía el derecho exclusivo para usar los puertos situados a los dos extremos del camino, así como para utilizar las escalas necesarias para el almacenaje y depósitos francos de mercaderías que

atravesaran el istmo. Por tanto, la Compañía podía establecer los derechos de transporte, almacenaje y peajes que considerara convenientes.

Respecto a las concesiones de tierras consignadas en el Título 2, la **Panama Railroad Company** tenía derecho a todos aquellos terrenos necesarios para la construcción y operación del Ferrocarril. Además, recibiría en propiedad 100,000 fanegadas de tierras baldías en las Provincias de Panamá y Veraguas para instalar campamentos de obreros, campos de cultivo, dehesas para las bestias de carga y ganados, cortes de madera para la construcción y para combustibles, así como establecimientos industriales y colonización. El Título 3 sobre Derechos, Franquicias y Exenciones declaraba a la Compañía del Ferrocarril como una empresa de utilidad pública. Por consiguiente, ésta podía proponer al Ejecutivo “los reglamentos de policía, seguridad, uso y conservación de sus vías de comunicación, puertos, obras y establecimientos de toda clase”. La Compañía tenía plena libertad para establecer las tarifas de los portes o fletes de dinero, mercaderías y transporte de viajeros. A cambio, la empresa transportaría francas de porte todas las valijas de la Nueva Granada y pagaría al gobierno el 5% de las sumas que recibiera por el transporte de las valijas de correspondencia de otras naciones, que no podía ser menos de \$10,000 al año. También se contemplaba el derecho del gobierno nacional al 3% de los beneficios netos de la empresa.

Por su parte, la Compañía quedaba exonerada del pago de derechos de introducción en cuanto a la maquinaria, herramientas, alimentos y vestidos para los obreros, así como otros enseres durante el tiempo de construcción. La empresa tampoco pagaría contribuciones al gobierno por sus almacenes, muelles y máquinas, y a cambio “las tropas, pertrechos, armas, vestuarios u otros efectos que sean propiedad del gobierno de la República y los individuos que vengan a ella como futuros pobladores por cuenta del Estado, serán transportados gratuitamente por el ferrocarril...”. Todos los productos, mercancías, dinero, pasajeros, objetos y efectos que atravesaran el istmo de océano a océano por el ferrocarril no pagarían ningún tipo de impuestos, al igual que la mercancía depositada, pero no así aquellos que fueran para consu-

mo de la República. Los extranjeros que se establecieran en las tierras concedidas a la Compañía estarían exentos durante 20 años del pago de contribuciones forzosas, así como diezmos y primicias sobre los fondos rurales y el consumo interior de sus productos. Asimismo, podrían naturalizarse al fijar su residencia en la República, pero durante 20 años no serían llamados a integrar el ejército. También se establecía que los usuarios del ferrocarril no necesitaban pasaporte para atravesar el Istmo, excepto en caso de guerra exterior o conmoción política interna.

A cambio de tan extraordinarios privilegios, la **Panama Railroad Company** se comprometía a asumir todos los gastos derivados de la construcción del ferrocarril de océano a océano, así como a pagar una fianza de 120,000 dólares que no estaba en obligación de desembolsar, sino de afianzarla mediante una Escritura Pública. Como ya indicamos, la empresa debía pagarle al gobierno neogranadino el 3% de sus beneficios netos y se obligaba a no traspasar ni ceder a ninguna nación extranjera dicho privilegio. Por último, la Compañía quedaba domiciliada en la ciudad de Nueva York, pero mantenía un representante legal en Panamá.

Los enormes derechos obtenidos por la Compañía del Ferrocarril en el Contrato Stephens-Paredes no fueron desperdiciados por la empresa, como tendremos oportunidad de ver a lo largo de los próximos capítulos, pero también es cierto que por este documento, Bogotá obtuvo mayores beneficios que en los anteriores privilegios otorgados para construir una vía interoceánica por Panamá. Al parecer, inicialmente, la idea del gobierno granadino fue redimir el ferrocarril en un plazo menor a los 49 años de vigencia del contrato, pero las circunstancias lo impidieron habida cuenta de las dificultades socio-políticas y económicas que signaron la historia colombiana en la segunda mitad del siglo pasado. De manera que las permanentes urgencias de dinero condenaron a Bogotá a negociar y renegociar hasta la saciedad las concesiones y privilegios sobre el Istmo de Panamá. Dentro de este contexto de penuria fiscal, no fue extraño que en 1867 se firmara el Contrato Totten-Gutiérrez de Lara, entre la **Panama Railroad Company** y el gobierno nacional reformativo del Stephens-Paredes de 1850.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Este nuevo documento contractual le concedía a la empresa el uso y posesión del ferrocarril de Panamá por 99 años, a partir de la fecha, a cambio del pago de un millón de pesos en oro americano y una renta anual de \$250,000, en lugar del 3% de los beneficios netos de la compañía, de que hablaba el anterior contrato. De esta renta se debían separar \$25,000 que durante los siguientes 20 años debían entregarse al gobierno de Panamá. Dado que por entonces nuestro territorio se regía por el sistema federal que le otorgaba autonomía en determinadas áreas, es probable que el gobierno local haya solicitado esta asignación y Bogotá accediera a otorgársela habida cuenta de las dificultades financieras que atravesaba el Istmo y que, en última instancia, condujeron al fracaso del federalismo en nuestro territorio. Desafortunadamente, carecemos de los documentos que precedieron a esta negociación entre el gobierno central y el nuestro, aunque sí sabemos que una década más tarde este dinero intentó utilizarse en la construcción de un acueducto en la ciudad capital.

Por el artículo 4, la Compañía se comprometía a prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico hasta las islas de Naos, Culebra, Perico o Flamenco, u otro lugar de la bahía que sirviera de fondeadero para buques mayores. A cambio, se le otorgaba el derecho exclusivo para construir caminos Mac Adams entre los dos océanos y se ratificaban las concesiones de tierras realizadas en el anterior contrato, así como su potestad para imponer peajes y administrar los puertos.

Pese a las tantas veces invocada neutralidad de la ruta de tránsito, ya garantizada por Estados Unidos en el artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack de 1846, en realidad la cláusula 26 del contrato de 1867 establecía que los buques de las naciones que estaban en guerra con los Estados Unidos de Colombia no serían admitidos en los puertos de donde partiera el ferrocarril y las producciones y efectos y propiedades de dichas naciones no gozarían de libre tránsito por la vía férrea. Otro artículo interesante lo constituía el 31 que nos da la pauta de los graves problemas económicos que aquejaban a Colombia en aquel momento. En efecto, por el mismo se dejaba constancia que la nación había enajenado el 3% de los beneficios netos que recibía de la

Compañía del ferrocarril, según los términos del contrato Stephens-Paredes, en virtud de un empréstito contratado en Londres en octubre de 1863. Dado que por este nuevo contrato la cláusula relativa al 3% se sustituía por la anualidad de 250,000 pesos que recibiría la República, esta cantidad se reservaba para el pago del empréstito con Londres.

Llama poderosamente la atención que en vísperas de la inauguración del Ferrocarril Transcontinental en Estados Unidos, dos años más tarde, la **Panama Railroad** firmara un contrato de esta envergadura con los Estados Unidos de Colombia. Posiblemente la explicación esté dada en el hecho de que para entonces el volumen del comercio de la costa Este norteamericana, así como del europeo con Centro y Sudamérica a través del Istmo de Panamá había alcanzado grandes proporciones y representaba para la empresa ferrocarrilera más de las 3/4 partes de su movimiento, en detrimento del transporte de pasajeros rumbo a la California. Pero lo cierto es que las pesadas cargas financieras asumidas por la Compañía en este contrato, unidas a la inauguración del ferrocarril New York - San Francisco dos años más tarde, dieron inicio a un lustro difícil para la empresa, a partir del cual los dividendos de las acciones fluctuaron entre el 9 y el 16% anuales, es decir casi la mitad que hasta entonces.

Aún en 1876 y 1880 se suscribieron nuevos contratos entre la Compañía y el gobierno bogotano con el fin de reformar algunos de los artículos pactados con anterioridad. Así, se acordó que a cambio del pago de una indemnización de \$10,000 anuales con efecto retroactivo desde 1867, la empresa ferrocarrilera quedaba exonerada de extender la vía férrea hasta las islas del Pacífico.

b) Los trabajos de construcción del ferrocarril transístmico.

En marzo de 1847 el vice-cónsul inglés en Panamá Louis Lewis le informó a Lord Palmerston, que habían arribado al Istmo procedentes de Nueva York John L. Stephens y un ingeniero de apellido Baldwin, munidos de una carta de recomendación del General Alcántara Herrán, Ministro de la Nueva Granada en Estados Unidos, para el Gobernador de Panamá, Tomás Herrera. La misiva hacía especial énfasis en que se le

dieran a los visitantes, que representaban compañías navieras norteamericanas, todas las facilidades para realizar estudios, “con el propósito de hacer una buena carretera” a través del Istmo para transportar el correo, así como emigrantes a California y Oregón, gracias al servicio de vapores que se inauguraría próximamente. En realidad, aunque todavía no se había encontrado oro en aquel territorio y el mismo aún pertenecía oficialmente a México, el objeto primordial de Stephens era proceder a realizar los arreglos necesarios para la entrada en funcionamiento de las **United States Mail Steam Line** y de la **Pacific Mail Steamship Company** que comenzaron a operar por estos años, así como efectuar los estudios pertinentes para la apertura de una carretera o canal transoceánicos, que se consideraban imprescindibles para asegurar el éxito del tránsito transístmico. Sin embargo, el descubrimiento de Marshall operó un cambio de planes y así los accionistas de esta empresa vislumbraron la posibilidad de construir un ferrocarril por el Istmo de Panamá. La decisión en este sentido estuvo determinada por el hecho de que un canal resultaba excesivamente costoso y requería de mucho tiempo para su construcción, en tanto que una carretera si bien era accesible en cuanto al precio y podía quedar terminada en un plazo razonable, implicaba que el tránsito no podría realizarse en menos de 18 a 20 horas. En consecuencia, lo más prudente pareció construir un ferrocarril que, aunque más oneroso, reducía el tránsito transístmico a cuatro horas. Por consiguiente, los accionistas le hicieron llegar al General Alcántara Herrán su propuesta en este sentido, quien de inmediato la remitió a Bogotá. Así, a finales de 1849, después que el Congreso neogranadino declaró la caducidad del privilegio otorgado a Klein, fue el mismo Alcántara Herrán quien le comunicó a la sociedad formada por Aspinwall, Chauncey y Stephens que su gobierno le había concedido autorización para construir un ferrocarril por Panamá.

Poco después se constituyó la **Panamá Railroad Company** con el objetivo de suscribir el contrato Stephens-Paredes a inicios de 1850. La Compañía estableció su residencia en la ciudad de New York y eligió como Presidente de John L. Stephens y como Vicepresidente al Coronel A.J. Center. Como es bien sabido varios de los miembros de

la Junta Directiva ocupaban puestos destacados en la **Pacific Mail Steamship Company**, aunque ambas empresas se administraban en forma independiente. Después de firmar el contrato, la Compañía decidió contratar a una empresa privada para construir el ferrocarril y así firmó un acuerdo con John Cresson Trautwine y George Totten. Pero una serie de contratiempos provocaron casi la ruina de los contratistas, de manera que la Compañía accedió a anular el pacto y asumió en propiedad la construcción de la vía férrea. No obstante, tanto Totten como Trautwine permanecieron al servicio de la **Panamá Railroad** en calidad de ingeniero en jefe y auxiliar, respectivamente.

Los efectos de la fiebre del oro constituyeron un verdadero obstáculo para el inicio de los trabajos, pues no sólo hubo que importar mano de obra, sino que también se dispararon los salarios, así como el costo de los materiales. Pese a ello, en mayo de 1850, comenzó la limpieza del terreno para el terminal atlántico en un relleno de la isla de Manzanillo que, en 1852, se transformaría en la ciudad de **Aspinwall** o Colón y que para entonces no era más que un pantano malsano. La Compañía se vio obligada a reclutar operarios en Cartagena con el fin de acelerar los trabajos. Una vez que el área estuvo limpia de maleza comenzaron, en agosto de 1850, formalmente las obras de construcción del ferrocarril. Dos meses después, en octubre, quedó terminado el primer tramo de rieles desde la bahía de Limón hasta Gatún. También se levantaron por este tiempo hospitales para los trabajadores, todo lo cual le consumió a la **Panama Railroad Company** su capital inicial de un millón de dólares. A partir de entonces se vio obligada a solicitar préstamos a fin de no paralizar la construcción.

Según F.N. Otis estas “primeras millas de la línea que comenzaba en **Navy Bay**, pasaban a través de una profunda ciénaga cubierta con la selva más densa infectada de malaria, en donde abundaban casi todas las especies de bestias salvajes, reptiles dañinos e insectos venenosos que habitan en el trópico”. Para mediados de 1852, la línea férrea llegó a Barbacoas, aproximadamente la mitad de la extensión total, donde se construyó un puente sobre el río Chagres. Era evidente que las enormes dificultades que enfrentaba la Compañía para construir la

vía férrea habrían desanimado a los proyectistas más audaces y optimistas, máxime cuando la empresa también debía encarar problemas de financiamiento. Pero no se dieron por vencidos y contra todos los pronósticos pesimistas la obra continuó. No obstante, los informes que llegaban a New York hacían énfasis en el “calor sofocante todo el año, casi la mitad del tiempo el país se inundaba con las lluvias que si bien no dañaban seriamente los trabajos, impedían su adelanto y aumentaban notablemente el carácter arduo de la empresa.” A ello se añadía que “la mayor parte de la línea pasaba a través de una región escabrosa a lo largo de cerros empinados, precipicios despoblados, sobre ríos turbulentos y furiosas corrientes montañosas y llegaba hasta la cima de la cordillera desde donde descendía abruptamente hacia las costas del Océano Pacífico.”

En octubre de 1852, cuando la Compañía hacía frente a graves problemas económicos, murió su Presidente John L. Stephens y su lugar fue ocupado por William C. Young quien tomó la precipitada decisión de concluir la obra por contrato. Pero esta desafortunada experiencia no duró más que un año, al cabo del cual Young renunció. El nuevo Presidente David Hoadley, quien permaneció en el cargo por casi dos décadas, resolvió que fuera la propia compañía que concluyera la construcción del ferrocarril. De manera que ya para el año entrante, 1854, los rieles alcanzaron Gorgona y se pudo eliminar el viaje en canoas por el río Chagres. En enero de 1855, se completaron las restantes 18 millas del tránsito de mulas hasta la ciudad de Panamá y se realizó el primer viaje en ferrocarril de un océano a otro que redujo el tránsito transístmico a sólo 4 horas. Pero aún la obra no estaba definitivamente concluida pues se debía sustituir la madera de los puentes y reforzar los terraplenes, como veremos.

Para llevar adelante los trabajos, la **Panama Railroad** contrató mano de obra en Nueva Granada, Jamaica, Inglaterra, Irlanda, Francia, Alemania, Austria, India y China, aunque no todos los obreros fueron capaces de resistir las inclemencias de nuestro clima. Este fue el caso de los casi mil chinos que a poco de llegar desarrollaron una tendencia melancólica y suicida. La compañía comenzó entonces a proveerles

de opio, lo que no impidió que muchos se suicidaran. Como la empresa había importado este contingente humano directamente de la China, una vez que ya no le fue de utilidad, terminó enviándolo, según Robert Tomes, a Jamaica donde “llevaban una vida miserable como pordioseros”.

Los franceses e irlandeses también sufrieron mucho los rigores tropicales, de modo que la Compañía los reemplazó por cartageneros y jamaicanos. Los naturales, salvo excepciones, no se incorporaron masivamente a la construcción de la vía férrea, pues se dedicaban al transporte por el río Chagres y el acarreo a lomo de mulas. Pero, además, en opinión de Otis: “La población nativa compuesta de una raza mixta de españoles, indios y negros, era demasiado indolente y desacostumbrada a trabajar, como para depender mucho de ellos”. Asimismo, “...la clase corriente de nativos se inclina al gregarismo y rara vez ambiciona más de lo que necesita: una choza pequeña y un huerto que satisfaga sus necesidades de vida”. Según el ingeniero en jefe George Totten los mejores obreros que trabajaron bajo sus órdenes fueron los cartageneros.

Pese a los insistentes rumores que circularon sobre la exorbitante mortalidad existente en el Istmo y que, incluso, hablaba que había un trabajador enterrado debajo de cada traviesa del ferrocarril, la verdad es que en los cinco años corridos entre 1850 y 1855 la Compañía sólo registró 293 muertes de trabajadores blancos, pero desafortunadamente no llevaba registros de los decesos de los obreros de color. Robert Tomes indicó que por estos años “la tasa de mortalidad era, según se me informó, para los originarios de todas las razas uno por cada cincuenta; entre los culíes uno de cada cuarenta, entre los negros (extranjeros) uno de cada cuarenta, entre los europeos uno de cada treinta, y entre los chinos uno de cada diez.” Sin embargo, para Bishop las bajas de trabajadores registradas por la Compañía se elevaron a 800. En 1853 y al año siguiente la **Panama Railroad** importó 4,000 obreros antillanos que permanecieron en nuestro territorio hasta la inauguración del ferrocarril. En los cinco años de construcción la empresa empleó, según Bishop, un total de 6,000 trabajadores, pero después de

1855 este número se redujo sensiblemente. Así, hacia 1858, la empresa poseía entre 700 y 800 empleados, que cobraban aproximadamente un dólar diario en el caso de los trabajadores antillanos o nativos, y entre tres y cuatro dólares si eran mecánicos norteamericanos. Esta medida constituye un antecedente de la política del **gold roll** y el **silver roll** que la Comisión del Canal Istmico implantó en la Zona del Canal a inicios de la actual centuria.

La ciudad de Panamá pasó durante estos años de 4,897 habitantes en 1843 a 13,311 en 1864. En el terminal Pacífico se construyó un muelle de 450 pies de largo que aumentó “considerablemente las facilidades para embarcar y desembarcar pasajeros y carga y un vapor de remolque que recorría una distancia de dos millas y media, reemplazó a los botes más livianos y pequeños que anteriormente se habían usado para el transporte entre el barco y la costa.”

La construcción del ferrocarril fue una obra titánica, toda vez que no hubo sólo que luchar contra las inclemencias del tiempo, la falta de mano de obra, la misma naturaleza y las condiciones adversas producto del momento histórico creadas por la fiebre del oro, sino que también la Compañía se vio obligada a importar del extranjero prácticamente todo lo necesario. El Istmo no poseía maderamen suficientemente fuerte para la realización de un trabajo permanente y ni siquiera producía lo necesario para alimentar y vestir a los trabajadores ferrocarrileros. Así, el Doctor C.D. Griswold escribió por estos años: “Para dar una idea general de la magnitud y características de esta empresa, es necesario establecer que hasta el presente (1 de diciembre de 1851) la Compañía ha fletado cincuenta y ocho barcos con provisiones materiales, etc. sin incluir aquellos asignados para traer acero directamente desde Inglaterra y dos mil diecinueve hombres trabajan con contratos que varían de tres a doce meses cada uno, además de alrededor de casi mil naturales en su mayoría de Cartagena y sus alrededores”. En este mismo sentido, se expresaba el propio Tomes cuando escribió: “El istmo no suministró una sola e imprescindible fuente para la empresa. No solamente el capital, la pericia, y la mano de obra misma venían del extranjero, sino también el trabajo, el material, la

madera y el hierro, el alimento diario, la ropa, los cubretechos y los instrumentos para trabajar.”

En realidad, la vía férrea no quedó definitivamente terminada en 1855 pues, como ya indicamos, buena parte del trabajo era provisional, sobre todo en la sección del Pacífico “donde los ríos se cruzaban sobre armazones de soporte provisionales, muchos de ellos de madera adquirida en los montes cercanos, y que se sabía que no durarían más de seis u ocho meses...”. Estas especiales circunstancias provocaron que la obra terminara costando ocho millones de dólares en lugar de los tres y medio presupuestados inicialmente. Pero valió la pena porque la **Panama Railroad Company** se transformó en una de las empresas más rentables del mundo. No obstante, los trabajos de mantenimiento de la vía debían llevarse a cabo sin interrupción, habida cuenta del clima tropical que propiciaba, al menor descuido, el desarrollo de la selva. Además, la madera recomendada para reemplazar los durmientes era la de guayacán que debía importarse de Cartagena, lo que representaba nuevas y significativas erogaciones. Otro crecido gasto que se vio obligada a asumir la empresa fue la organización y subvención de la policía de la ruta. Esta tarea le fue encomendada al propio Ran Runnels quien con 40 guardias de todas las nacionalidades, logró mantener el orden. Según Tomes esta fuerza con respecto de “regimiento andrajoso” libró a la línea del ferrocarril “de salteadores y mantuvo armoniosamente sujetos a los cientos de indóciles obreros”. Por consiguiente, la Compañía no dudó en pagarle a Ran Runnels y a su fuerza una astronómica cantidad que oscilaba entre dos mil y cuatro mil dólares mensuales.

c) El comercio mundial a través del ferrocarril transístmico.

Hasta 1869, cuando se inauguró el Ferrocarril Transcontinental en Estados Unidos, la **Panama Railroad Company** obtuvo pingües ganancias gracias a la afluencia de público camino a la California y a las exorbitantes tarifas que imponía por el tránsito transístmico, probablemente, según Mack, las más altas cobradas hasta entonces por cualquier otro ferrocarril del mundo. Así, cada pasajero se veía obligado a pagar 0.50

centavos la milla de viaje, en tanto que la libra de equipaje personal se cobraba 0.05 centavos y \$1.80 por pie cúbico de paquetes expresos. Pese a estos precios, el ferrocarril transportaba hasta 1,500 pasajeros por día y hubo años en que la empresa rindió dividendos de hasta el 40%. Tan sólo en los primeros diez años de funcionamiento la **Panama Railroad** recaudó 11,339,662.78 de dólares. Esta fue la época de oro de la empresa pues prácticamente monopolizó no sólo el tránsito hasta la California, sino también el comercio de las Américas, al punto que en Wall Street se la ofrecía como una de las inversiones más seguras y rentables.

Sin embargo, a partir de 1869 con la puesta en marcha de la línea férrea que unía New York con San Francisco, el tránsito de pasajeros a través del Istmo decreció en forma notable. La **Panama Railroad** buscó entonces mecanismos para adecuarse a los nuevos tiempos, de manera que bajó el precio de los pasajes, así como de la carga y logró mantener el liderazgo del comercio de Centro y Sudamérica hacía Europa y Estados Unidos, y viceversa. Incluso, pocos años antes, durante la guerra de Secesión había cumplido un importante papel transportando tropas yankees. Pero ya en 1858 el cónsul británico indicaba que quienes quisieran ver al ferrocarril transístmico “como simplemente una carretera para los Estados Unidos y California”, pecaban de estrechez de miras. En su opinión, no había más que tener en cuenta que América Central, cuyo comercio se canalizaba a través de Panamá, poseía una población aproximada de dos millones de habitantes y que la porción de Sudamérica que se comunicaba con el Atlántico por el Istmo o por el Cabo de Hornos, tenía ocho millones, sin olvidar Australia y la Columbia Británica que se enlazaban con Inglaterra gracias al ferrocarril de Panamá, en tanto que California sólo poseía 450,000 pobladores. Otis compartía plenamente estos puntos de vista y señaló que ya en ese mismo año “el negocio a lo largo del camino desde los Estados de Sur y Centroamérica sobrepasaba nueve veces en valor el negocio de carga de California a través del Istmo, y para 1860 menos de una décima quinta parte del negocio de carga de la vía se debió al comercio de California; los catorce quinceavos restantes se componían principalmente de cargamentos de Estados Unidos, industrias inglesas y otros

géneros expedidos directamente de Inglaterra hacia Sur y Centroamérica junto con los productos de esos países, tales como añil, cochinilla, goma elástica, café, cacao, pieles de venado y cabra, además de la urchilla, madre perla, tabaco, bálsamos, quina, minerales, sombreros de paja, etc., etc.”.

Este comercio de gran volumen que involucraba a todo el mundo, se realizaba con el concurso de las compañías navieras que operaban en Panamá, entre las que se destacaban por el lado del Pacífico: la **Pacific Mail Steamship Company** que funcionaba entre New York, Panamá, México, California, Japón y China y que poseía una flota de 25 vapores grandes; la Panamá, **New Zealand and Australian Royal Mail Company Limited** que hacía su recorrido entre Panamá, Nueva Zelandia y Australia; la **British Pacific Steam Navigation Company** cuya ruta era Panamá, Nueva Granada, Ecuador, Perú y Chile; la **Panama Railroad Company's Central American Line of Steamships** operaba entre nuestro territorio, Nicaragua, Costa Rica, Salvador y Guatemala, y la **California, Oregon and Mexico Company's Line of Steamships**. Por el lado del Atlántico funcionaban: La **Compagnie Générale Transatlantique** que unía St. Nazaire, Francia, Las Indias, México y Colón; la **West India and Pacific Steamship Company Limited** que hacía el recorrido entre Liverpool, las Indias Occidentales, Centro y Sudamérica y Colón; la **Royal Mail Steam Packet Company** que operaba entre Southampton, México, Centro y Sudamérica y Colón. También había otras líneas de vapores en nuestro territorio como la de veleros mensuales de Bremen a Colón; la línea de la Compañía del Ferrocarril de New York a Colón, además de cinco barcos anuales de Boston al terminal atlántico. El Ferrocarril logró disminuir las distancias en forma considerable. Según Otis entre New York y Australia se redujeron 2,720 millas; entre New York y Hawai 6,760; entre New York y Hong Kong 5,570; entre New York y Japón 6,490 y entre Inglaterra y Australia apenas 98 millas.

La construcción del Ferrocarril de Panamá originó la fundación de la ciudad de Colón como terminal atlántico, también denominado **Aspinwall y Navy Bay**. En realidad, la denominación de la ciudad fue

una larga discusión entre las autoridades colombianas y la compañía ferrocarrilera, hasta que en la década del 90 Bogotá puso fin al diferendo adoptando la decisión de devolver la correspondencia que venía con destino a Aspinwall y no a Colón. A partir de entonces, la ciudad fue conocida con el nombre con que la habían bautizado los neogranadinos en el momento de su nacimiento cuatro décadas antes. En 1867, Otis consideraba que aunque Aspinwall pertenecía a la Nueva Granada “tiene un gobierno municipal aparte, cuyo control lo poseen en su mayoría los residentes de los Estados Unidos quienes en su mayor parte están relacionados con la Compañía del Ferrocarril de Panamá”. Es posible que este gobierno municipal autónomo a que aludía Otis, fuera la Junta de Comerciantes formada para imponer el orden en la anarquía reinante por aquellos años.

Al decir del francés Henri Cermoise, Colón surgió como un campamento norteamericano donde “se iba a ganar el dinero que después se gozará en otra parte”. Por su lado, el español Francisco Peris Mencheta coincidía con estos puntos de vista y agregaba que además de ser una ciudad creada artificialmente y en forma provisional, allí se desconocía “cuanto hace relación a la higiene pública y no hay rastro de policía urbana aún en las calles principales, las restantes están situadas en lagunas cenagosas que despiden una fetidez insostenible”. En 1855, año de la inauguración del Ferrocarril la población de Aspinwall era, según Roberto Tomes, “de más de 800 personas de notoria diversidad racial y variedad de matices”, para quienes la llegada de los pasajeros californianos cada dos semanas “constituye... un gran acontecimiento” pues entonces se duplicaba la población. Una de las cosas que más llamó la atención de Tomes fue el abuso que se hacía del consumo de quinina “para remediar lo malsano del clima y el tedio de la ciudad”. De manera que no era extraño que la gente bebiera, viviera y fumara sin moderación. La ciudad, levantada sobre un relleno entre la isla de Manzanillo y el continente, se caracterizó por su alto grado de peligrosidad, así como por su insalubridad, pero jugó un papel decisivo en el tránsito transísmico como terminal atlántico.

Tal como se señala en **La Historia de Panamá en sus Textos**, la construcción del ferrocarril tuvo consecuencias de largo alcance en nuestro devenir histórico. Así, en el aspecto social “incorporó a nuestro pueblo nuevos elementos étnicos (asiáticos, antillanos, norteamericanos), y en lo económico al auge fugaz durante la construcción le siguió el desempleo, ya que la nueva tecnología suplantó las tradicionales formas de transporte y acarreo”. Esta situación creó malestar entre la población local, lo que unido a la prepotencia norteamericana desembocó, como es sabido, en el célebre incidente de la Tajada de la Sandía el 15 de abril de 1856, que veremos en el próximo capítulo. A ello debemos agregar como, muy acertadamente, señaló Justo Arosemena que la construcción del ferrocarril produjo el enriquecimiento pasajero de un sector de la sociedad, pero en cambio el país en sí se empobreció al abandonarse la incipiente agricultura e industria, para dedicarse a actividades más rentables, al extremo que a partir de entonces hubo que importar productos que antes se obtenían en nuestro territorio.

Pero fuera de estas circunstancias hasta cierto punto adversas, la construcción del ferrocarril satisfizo a plenitud las aspiraciones del grupo comercial istmeño que desde 1821 abogaba insistentemente por la apertura de los puertos y la construcción de una ruta intermarina, como paso previo e imprescindible para hacer de Panamá un país hanseático, un emporio del comercio mundial. Gracias a la construcción de la vía férrea nuestro territorio se transformó en el paso obligado no sólo de los viajeros con destino a la California, sino también de la industria del Noreste de Estados Unidos rumbo a la costa Oeste, al Oriente y Centro y Sudamérica. Sin olvidar que se convirtió en la ruta de los productos orientales que, a través de Panamá, llegaban al Este norteamericano, al tiempo que sirvió de puente para el comercio europeo en Asia y Centro y Sudamérica. El ferrocarril vino a alterar la ruta natural de salida al Atlántico de las producciones agrícolas de los países vecinos, de manera que a partir de su inauguración tanto el café de Costa Rica, como el añil de El Salvador y la cochinilla guatemalteca, así como los lingotes de oro comenzaron a llegar a Europa por la vía de

Panamá. Tampoco podemos perder de vista que el Istmo fue el puente atlántico del cobre chileno, los minerales bolivianos y la lana y el algodón peruanos, al tiempo que en sentido inverso a través de Panamá, Estados Unidos enviaba a la China, México y Sudamérica tejidos de algodón y otras producciones ya desde 1850. Después de esta panorámica, es indudable, que el modelo impuesto en 1855 con la fundación del ferrocarril, era lo que más se aproximaba a las aspiraciones de los notables.

Otra transformación importante que marcó el ferrocarril fue el cambio que se operó en este grupo social. Hasta la fiebre del oro la oligarquía local era un grupo endógamo, con claro sentido de clase y actitudes de clan, que se casaba entre sí, a la que con mucho acierto Omar Jaén Suárez llamó “la República los Primos”. Pero a partir de entonces la afluencia de extranjeros, muchos de los cuales se establecieron en forma permanente en el Istmo obligó a estrechar sus vínculos con este nuevo grupo, con el que no solo se vio obligado a convivir en el intramuros, sino incluso a compartir relaciones comerciales. Además de los lazos mercantiles también se entablaron uniones maritales, cuando las hijas de los comerciantes que, hasta entonces, habían hallado sus esposos entre sus compatriotas, dentro de su misma clase, ahora comenzaron a desposar a los negociantes extranjeros, sobre todo norteamericanos, tal como indica Figueroa Navarro. Las metas y ambiciones de la oligarquía no se vieron alteradas, pues la incorporación de estos elementos foráneos también dedicados al comercio, no hizo sino fortalecer sus ancestrales puntos de vista.

Esta estructura se desmoronó, en buena medida, en 1869 con la inauguración del ferrocarril Transcontinental en Estados Unidos. Mientras la **Panama Railroad Company**, como ya dijimos, se adecuó a los nuevos tiempos rebajando las tarifas e incrementando el transporte de carga que ya para entonces representaba buena parte de sus ingresos, para la oligarquía istmeña se abrió un período sombrío y de incertidumbre económica habida cuenta de que la merma de pasajeros trajo aparejada la disminución en el requerimiento de los servicios y en la venta de productos. Así, mientras antes de la fiebre de oro, según el

cónsul William Perry, el consumo anual alcanzaba a 200,000 dólares, el incremento del tránsito había provocado que ya, en 1849, el consumo rebasara los dos millones de dólares, cantidad que creció aún más en los años sucesivos, pues los pasajeros adquirirían todo tipo de mercancías en Panamá, sobre todo extranjeras, para realizar la travesía a San Francisco. En verdad para, entonces, el istmo con una población de 150,000 personas sólo se dedicaba a la cría de ganado y al cultivo de productos para el consumo local, y apenas si exportaba “algunas pieles, una pequeña cantidad de oro en polvo, ostras de las islas de las Perlas... y marfil vegetal...”. Por consiguiente, la dependencia del elemento foráneo para generar riqueza produjo que la disminución de los viajeros a partir de 1869 significara un duro golpe para la economía transitista y para el grupo oligárquico. Además, la carga que transportaba el ferrocarril estaba exonerada del pago de gravámenes por parte del gobierno, según los términos del Contrato Stephens-Paredes, al tiempo que la compañía poseía sus propios depósitos y almacenes, lo que dejaba fuera de todo trato en este sentido a la clase dominante. El infortunio del grupo comercial persistió hasta la década del 80, cuando llegaron los franceses renovando el tránsito y aportando la tan ansiada inversión extranjera.

Bibliografía selecta

- ARAÚZ, Celestino Andrés: Justo Arosemena ante el expansionismo de los Estados Unidos. Cuadernos de Extensión, Nº1, Panamá, 1996.
- ARAÚZ, Celestino Andrés y PIZZURNO, Patricia: El Panamá Colombiano (1821-1903). La Prensa - Pribanco, Panamá, 1993.
- AVENDAÑO, Joaquín de: Imagen del Ecuador. Economía y Sociedad vistas por un viajero del Siglo XII. Corporación Editora Nacional, Ecuador, 1985.
- BENNETT, Ira E.: History of the Panama Canal, its construction and builders. Historical Publishing Company, Washington, D.C., 1915.
- BISHOP, Farnham: Panama: Past and Present. D. Apleton Century Company, New York, 1913-16.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

- CAVELIER, Germán: La Política Internacional de Colombia. Tomo I. Editorial Iqueima, Bogotá, 1959.
- FIGUEROA NAVARRO, Alfredo: Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano. 1821-1903. (Escrutinio Sociológico) Impresora Panamá, Panamá, 1978.
- GASTEAZORO, Carlos Manuel; ARAÚZ, Celestino Andrés y MUÑOZ PINZÓN, Armando: La Historia de Panamá en sus Textos. Tomo I, Eupan, Panamá, 1980.
- GRISWOLD, C.D.: El Istmo de Panamá y lo que ví en él. Eupan, Panamá, 1974.
- KEMBLE, John Haskell: The Panama Route 1848-1869. University of California Press Berkeley, Los Angeles, 1943.
- LACOUR GAYET, Roberto: La Vida cotidiana en los Estados Unidos en vísperas de la guerra de Secesión 1830-1860. Hachette, Buenos Aires, 1957.
- Le BRIS, Michel: La fiebre del oro. Aguilar Universal, Madrid, 1989.
- LISBOA, Miguel María: El Istmo de Panamá en 1853. Introducción y notas de Juan Antonio Susto. Panamá, 1962.
- MACK, Gerstle: La Tierra Dividida. Eupan, Panamá, 1978.
- MORISON, Samuel; COMMAGER, Henry y LEUCHTENBURG, William E.: Breve Historia de los Estados Unidos. Fondo de Cultura Económica, México, 1987.
- NAVAS, Luis y ALESSANDRIA, Thais: La experiencia transístmica. Convenios, Contratos, Tratados y otros documentos del Siglo XIX. Edición Especial de la Revista Lotería, Panamá, 1996.
- OTIS, F.N.: El Istmo de Panamá. Historia del Ferrocarril de Panamá. New York, 1867. Traducción inédita de Mireya Cebamanos y Edda Dutary. Universidad de Panamá, 1967-69.
- PERKINS, Dexter: Historia de la Doctrina Monroe. EUDEBA, Editorial Universitaria de Buenos Aires, Argentina, 1964.
- PICAZO, Antonio: La Historia del Oeste. Tomo III, Ed. Picazo, Barcelona, 1979.
- RIVAS, Raimundo: Historia Diplomática de Colombia. (1810-1934). Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia. Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

TOMES, Roberto: Panamá en 1855. New York Harpers Brothers Publishers, 1855. Traducción de José Antonio Ureña.

ZÚÑIGA, Belinda Araúz de: Informes Consulares Británicos sobre el Comercio y Aspectos Socio-Políticos de Panamá. Años 1826-1863. Trabajo de Graduación, Escuela de Inglés. Universidad de Panamá, 1979.

Capítulo 9

El intervencionismo foráneo en el Istmo de Panamá (1850-1857)

1. Primeros enfrentamientos y controversias entre norteamericanos y panameños.

Desde los primeros años de la “fiebre del oro”, en Panamá se suscitaron enfrentamientos armados entre los nativos con los estadounidenses que cruzaban por esta ruta rumbo a California. Así lo demuestran diversos testimonios de la época, entre los que se destacan los del Cónsul británico William Perry, la viajera de la misma nacionalidad Emmeline Stuart Wortley y Tomás Herrera. A estos antecedentes del “incidente de la Tajada de Sandía”, cabe añadir el bandolerismo que se desarrolló en la recién construida ciudad de Colón o Aspinwall, que llevó a los residentes extranjeros del lugar a establecer “comités de vigilancia” para aplicar la justicia por sus propias manos en vista de la incapacidad de las autoridades granadinas para salvaguardar las vidas y las propiedades de aquellos. Esta situación produjo fricciones entre los funcionarios del gobierno norteamericano con sus homólogos de la Nueva Granada y la prensa foránea se hizo eco de las quejas de sus coterráneos e invocó la intervención del gobierno de Washington e incluso del filibustero William Walker. Esto estaba unido a la resistencia de no pagar impuestos. Justo Arosemena le salió al paso a estas

pretensiones y advirtió que Panamá podría correr el peligro de convertirse en una nueva Tejas.

A. Antecedentes del “incidente de la Tajada de Sandía”

Profundas consecuencias en diversos órdenes trajo consigo la “fiebre del oro” en el Istmo de Panamá, algunas de las cuales ya mencionamos en el capítulo anterior y que ahora veremos con más detalles. En efecto, el constante e incontrolado paso de los estadounidenses en busca de fortuna, algunos de ellos típicos representantes del “Destino Manifiesto”, con pistola al cinto y actitud arrogante hacia los nativos del país, dio como resultado frecuentes enfrentamientos, incluso años antes del conocido “incidente de la Tajada de Sandía” del 15 de abril de 1856. Así se evidencia a través de diversos testimonios de la época.

A finales de diciembre de 1849, es decir, cuando apenas comenzaba el masivo cruce de inmigrantes por nuestro territorio rumbo a California, el Cónsul británico en la ciudad de Panamá William Perry le informaba a Lord Palmerston que los estadounidenses se encontraban detenidos en Panamá por la falta de medios de transporte para llegar hasta San Francisco y que eran “en general bien portados, pero siento observar que crece un mal sentimiento entre ellos y la población negra del Istmo. Dos o tres reyertas han tenido lugar y las pistolas y los cuchillos han sido utilizados y hasta ahora sin resultados serios, pero temo que si una muerte ocurriera en cualquiera de los bandos, podría conducir a consecuencias fatales.”

Según la viajera inglesa Lady Emmeline Stuart Wortley, que cruzó por el Istmo entre 1848-50, las riñas entre los viajeros norteamericanos con los istmeños ocurrían a menudo, porque los primeros estaban “armados hasta los dientes con cuchillos de monte y revólveres”, en tanto que los nativos siempre tenían a mano “los machetes más formidables y jamás imaginados tan largos como la mano de un hombre, con los cuales cortan sus alimentos o a sus enemigos en pedazos”. Indicó que antes de su regreso a Panamá desde el Perú, “hubo una batalla entre los emigrantes californianos y los paname-

ños. Después de un rato, los nativos que son audaces hasta el último grado cuando se le provoca, muy poco les importó los revólveres que eran para ellos como cigarritos. Esperaban su oportunidad, corrían valiente y rápidamente hacia sus oponentes (todos estos con armas de fuego en sus manos) y les enterraban en el pecho sus largos machetes. Me contaron que murieron cuatro norteamericanos y otros estaban gravemente heridos. Esto es un hecho triste, pero creo que los norteamericanos dijeron que en primera instancia fue culpa de sus paisanos. Odian a los indios y para ellos, toda persona de color es “**nigger**”. La viajera inglesa también afirmó que el dueño de un hotel estadounidense le preguntó si había visto el cadáver de un norteamericano flotando en el Chagres, el cual fue “apuñalado en una riña con los nativos, quienes se rehusaron a enterrarlo o permitir que lo enterraran donde tuvo lugar el combate y lo había atado a una balsa liviana y echado cuesta abajo.”

Al decir de lady Emmeline Stuart, había “muchas cosas interesantes sobre el carácter de estos indios”. En su opinión, eran “holgazanes, perezosos y descuidados”, pero parecían ser “muy hospitalarios, llenos de sensibilidad, franqueza, generosidad y gratitud hacia aquellos que los tratan con amabilidad y consideración. Son alegres y pacíficos, pero el más bravo de los bravos cuando se les sube la sangre. Parece que tienen los elementos de un carácter correcto y noble”. En este sentido, es preciso recordar los puntos de vista del médico norteamericano J. H. Gibbon, quien atravesó el Istmo de Panamá años atrás, específicamente entre 1835 a 1836, y señaló que “la gente parecía complacida por cualquier pequeña atención que recibiera de un forastero. Ofrecerles un cigarro o pedirles fuego era suficiente presentación. En todas partes se nos recibía con sencillez y amabilidad. Al pueblo del Istmo, en lo general, se le describe como bondadoso y bien dispuesto. Su actitud y su conducta para con nosotros era ciertamente esa, unida, eso sí, a cierta apatía e indiferencia”. Y más adelante acotó: “Se nos aseguró que el dinero puede ser transportado con seguridad a través del Istmo, sin más protección que la del arriero que lo lleva, y que no se ha conocido ningún caso de asalto a los viajeros”. Muy distintos

serían los agitados años de la “fiebre del oro”, cuando como veremos, se desarrolló un bandolerismo desenfrenado, particularmente en la zona de tránsito.

Otro de los tantos choques que se suscitaron entre los extranjeros con los naturales de Panamá, durante los años iniciales del “**gold rush**”, tuvo lugar el 19 de mayo de 1850. En esa fecha, un muchacho nativo que vendía el periódico **The Panama Echo** fue sindicado de hurtarse unos quinientos a seiscientos pesos pertenecientes al editor de este diario, un norteamericano de apellido Need. Este, en vez de llevar al supuesto delincuente a las autoridades locales, decidió tomarse la justicia por sus manos encerrándolo en un aposento de la imprenta y aplicándole castigo. Ante los rumores de que la intención era matar al acusado, familiares y amigos de éste decidieron rescatarlo arrojando piedras al edificio. Según el cónsul británico William Perry, ello originó “un conflicto muy serio entre los americanos y los nativos en el cual uno de los primeros fue muerto de una puñalada”. Con todo, la enardecida muchedumbre de naturales del país logró poner en libertad al presunto delincuente a quien, según el periódico **El Panameño**, “lo condujeron vitoréandolo por las calles hasta el extremo de la ciudad. Allí trataron otra vez algunos americanos de apoderarse del muchacho y el pueblo lo resistía”. Ante la gravedad de la situación, el cónsul de los Estados Unidos Amos Corwine, el gobernador Manuel María Díaz y otras autoridades locales trataron de calmar los ánimos exaltados, lo cual finalmente consiguieron y se colocaron patrullas de soldados para evitar otros desórdenes. El trágico resultado, según el período citado, fue de “dos o tres muertos y cuatro o cinco heridos y contusos”.

En opinión del cónsul William Perry, los sangrientos sucesos del 19 de mayo de 1850 dejaron como resultado “los rescillos en llamas latentes para la enemistad y el odio de la población negra hacia los norteamericanos, lo que no puede dudarse por el momento”. Más aún, Perry advirtió: “Verdaderamente es de temerse que tales resentimientos sean ya hacia todos los blancos, americanos o no, particularmente aquellos quienes ellos suponen que son amigos de los emigrantes”. Como dato curioso, conviene señalar que Perry situó estos aconteci-

mientos el sábado, 10 de mayo, e indicó que el domingo 11 “algunos otros pequeños disturbios tuvieron lugar pero desde entonces la ciudad ha estado relativamente tranquila”.

Este estado de cosas tampoco escapó a las observaciones de los propios istmeños. A principios de julio de 1850, Tomás Herrera afirmó: “Chagres, Gorgona, Cruces y Panamá progresan extraordinariamente y sólo se sufren las molestias que de vez en cuando ocurren entre los norteamericanos y los hijos del país. En el primero y en el último punto han salido victoriosos los hijos del país en las últimas riñas que han tenido. Parece que los naturales han reconocido ya la necesidad de obrar con energía. Esto es bueno, pero temo que si el Gobernador y demás autoridades no proceden con celo y energía, se forme una cuyos resultados pueden ser de funestas consecuencias”, como efectivamente sucedió aproximadamente seis años después.

B. Bandolerismo en Colón y en la zona de tránsito.

Por otra parte, en la zona de tránsito, sobre todo en la ciudad de Panamá y en Colón o **Aspinwall**, puerto fundado por la Compañía del Ferrocarril Transístmico, los actos delictivos estuvieron a la orden del día. Como las autoridades de la Nueva Granada se mostraron impotentes para impedir o reprimir el bandolerismo, particularmente en Colón, los comerciantes extranjeros decidieron tomarse la justicia por sí mismos.

De este modo, a finales de marzo de 1854, según informaba el periódico **El Panameño**, se estableció una asociación de norteamericanos que formaron jurados para conocer de los delitos que se cometían “e imponer inmediatamente castigo a los reos, incluso la pena de muerte”. Es más, encabezados por los ciudadanos estadounidenses Ariano, Franklin y Howler, se tomaron la cárcel de Colón, porque se sospechaba que allí se guardaban los efectos robados. Aunque el Juez del Circuito convino con esta medida de fuerza, su autoridad fue totalmente desconocida en un improvisado **meeting**. Los norteamericanos invocaron el gobierno propio y exigieron que se les entregaran los presos. De acuerdo con la visión de **El Panameño**: “A mérito de esta

furia y de estos desmanes, la población se alarmó y la multitud, junto con las autoridades, acudió al punto de los escándalos. Así se pudo contener el desorden”. Es más, se indicó que “un gran número de granadinos que veía con aflicción la autoridad pública, se armó y dio un testimonio plausible e inequívoco, de que ardía en ellos el fuego del nacionalismo. Cien cartageneros, con machete en mano, han anunciado en esta ocasión, lo que sucederá con más de 1000 de esos granadinos trabajadores del ferrocarril el día que se pretenda despojarnos de una vez de Colón”.

Aunque en esa ocasión las autoridades de la Nueva Granada en Colón recibieron el apoyo de los cónsules de esta ciudad y de Panamá y del superintendente de la Compañía del Ferrocarril George Totten, los mismos no tardaron en sumarse a los comerciantes estadounidenses descontentos. El 20 de marzo de 1854, estos últimos, tras deliberar largamente en un **meeting**, aprobaron una resolución indicando que, como las autoridades de Colón habían declarado públicamente que les faltaban los medios para proteger las vidas y propiedades de los residentes en el lugar y ante los “repetidos actos de depredación y otros crímenes” que eran perpetrados impunemente, resolvieron y se comprometieron “a resistir toda futura depredación y a proveer a nuestra seguridad por medio de una organización propia, sin recurrir a dichas autoridades, convencidos como lo estamos de que tal recurso ha sido y es enteramente inútil”. Resolvieron, asimismo, constituir una “comisión de vigilancia” con el propósito de “aprehender, juzgar y castigar a los criminales con todo el rigor necesario”. Por último, asumieron el compromiso de apoyarse recíprocamente con sus vidas y propiedades, “y con todos los esfuerzos de que fuesen capaces como hombres contra cualquiera resistencia que se intente hacer a nuestra autoridad, mientras subsista esta organización”.

Como bien indicó **El Panameño**, a la vista del documento aludido y ante los graves sucesos ocurridos, ahora se atentaba contra el poder judicial y ya antes se había hecho lo mismo en detrimento de los poderes legislativo y ejecutivo de la provincia. Más tarde, podría descorrerse el velo y convertir a Colón en “un país americano, o cual otro Tejas”.

El periódico recomendaba, en consecuencia, que el gobierno granadino estableciera una guarnición en aquel puerto con 30 a 40 soldados y guardias nacionales, la formación de un pequeño cuerpo de gendarmes, la construcción de una cárcel segura y, mientras tanto, el arriendo de un edificio “en que estén los presos realmente presos, pues que ahora no lo están”. Finalizaba exhortando para que: “sea granadina la ciudad de Colón en toda la regla, seálo en verdad; esto es lo que importa para que no se justifique más las vías de hecho. Entretanto, no se de abrigo a odios entre americanos y granadinos, pues que justamente son dos razas llamadas a la mayor unión, por esa simpatía que une a los que son gobernados por unas mismas doctrinas...”.

Pese a estos clamores de **El Panameño**, las autoridades de la Nueva Granada, al parecer, no adoptaron medidas enérgicas en Colón para poner orden en el caos reinante. Así las cosas, el 22 de junio de 1854, Sam Hirsch, cónsul interino de Estados Unidos en aquella ciudad, le llamó la atención al gobernador de la Provincia de Panamá José María Urrutia Añino, indicándole que: “Hace un tiempo considerable que la más grande y más espantosa inseguridad de vidas y propiedades existe en esta comunidad. Depredaciones contra unas u otras se han cometido con completa impunidad, en todos los casos en que la influencia o la fuerza física superior ha permitido al malvado escapar o desafiar el castigo corporal que, en algunos casos, ha sido aplicado a delincuentes condenados por un número de extranjeros residentes en esta ciudad que, según he sido informado, se han organizado en una junta de vigilancia, para protegerse a sí mismos, y a otros, contra las depredaciones de los ladrones y asesinos.”

A continuación, Hirsch afirmó que la aplicación ineficaz de las leyes granadinas por parte de las autoridades en Colón, compelió a los estadounidenses residentes allí a formar el “Comité de Vigilancia” y que era lamentable que hubiese tomado esta decisión “en el centro de un cuerpo político bien organizado y arreglado”. Es más, corría el rumor de que las autoridades en el puerto del Atlántico pensaban renunciar a sus cargos. Como los ciudadanos norteamericanos invocaban su protección, Hirsch le advirtió a Urrutia Añino que adoptara

“inmediatamente, las medidas más eficaces, para establecer el orden y la seguridad de las vidas y propiedades en esta ciudad, pues yo sentiría mucho si las circunstancias me obligan a ello, tener que buscar para mis conciudadanos establecidos en este lugar, la justicia y protección de mi propio gobierno, el cual, en tal evento, sin duda obrará de conformidad con las garantías de seguridad y protección concedidas a los ciudadanos de los E. U. residentes en países extranjeros”.

Al responder a la dura nota de Hirsch, el gobernador de la Provincia de Panamá, afirmó que los desórdenes en Colón obedecían, sin duda alguna, a una sola causa, a saber: la falta de rentas para pagar a los empleados judiciales, de policía y otros. Ello se agravaba por el hecho de que la Provincia de Panamá era pobre y carecía de producción interna para afrontar los gastos públicos. De allí que era de justicia que los extranjeros pagaran los impuestos establecidos, a lo cual se negaban. En consecuencia, la gobernación no sabía qué medidas podía emplear para poner término a la anarquía reinante en Colón, si no podía ofrecer la competente remuneración a los empleados allí establecidos. De conseguirse esto último, en opinión de Urrutia Añino, todos los males que en Colón se sentían, desaparecerían porque habría buenas autoridades “y con ellos el orden y garantías”.

Y en cuanto a la advertencia de Hirsch de que se buscaría la justicia y protección del gobierno de Estados Unidos para sus conciudadanos en Colón, Urrutia Añino expresó que la alusión a semejante medida envolvía “una especie de amenaza, que habría valido más formular netamente y que pondré en conocimiento del gobierno supremo, bien seguro como estoy, de que en todo caso dictará las providencias exigidas por el honor de un pueblo, que aunque débil, estima y sabe sostener su dignidad”. Finalmente, Urrutia Añino le indicó a Hirsch que deseando agotar todas los medios que pudiesen conducir a un resultado pacífico y satisfactorio en el estado de cosas en Colón, pensaba convocar extraordinariamente a la legislatura provincial para que adoptara las medidas que a su juicio fuesen oportunas.

Si las afirmaciones de Sam Hirsch entrañaban la prepotencia del Destino Manifiesto en nuestro país, no menos grave para la soberanía

de la Nueva Granada en Panamá, específicamente en Colón, fueron las propuestas que el 28 de junio de 1854 elevó el superintendente de la Compañía del Ferrocarril, George M. Totten, al propio gobernador Urrutia Añino. En efecto, aquel le informaba que de conformidad con la conversación sostenida recientemente con éste último, había celebrado varias conferencias con los principales residentes en Colón y como resultado de las mismas se resolvió, en primer lugar, que si se permitía a los ciudadanos extranjeros formar parte del gobierno municipal de Colón, junto con los granadinos, contribuirían “suficientemente para gastos de este gobierno” y además se someterían a una contribución para el tesoro provincial que alcanzara la cifra de 4000 á 6000 pesos mensuales. Convinieron, igualmente, en que el Jefe político, el Juez y el Colector fuesen ciudadanos de la Nueva Granada, pero los otros empleados podrán ser granadinos o extranjeros, según fuesen elegidos. Proponían, asimismo, que entre todos los residentes se elegiera un Cabildo, compuesto por once miembros, “sin atender a la nacionalidad”, el cual nombraría las personas que considerara más a propósito “para los destinos de Jefe Político, Juez y Colector,” cuyo nombramiento estaría sujeto a la aprobación y confirmación del Gobernador.

Además de los empleados municipales, en el documento que venimos citando, se proponía “establecer un cuerpo eficaz de policía compuesto de diez individuos y un Jefe”, bajo las órdenes del Gobernador y el Cabildo para cuyo mantenimiento debían destinarse seis mil pesos anuales. Asimismo, los residentes en Colón establecerían una cárcel y un carcelero a sus expensas. Proponían también que se asignara a los empleados públicos sueldos adecuados para que pudiesen “vivir con dignidad y atender estrictamente a sus deberes”. Es más, cuando los sueldos excedieran a los que señala la ley, ello se consideraría como “una donación de los habitantes”. Finalmente, Totten observaba que: “El objeto de esto es poder obtener para los destinos personas respetables, y de moralidad conocida, y conseguir que haya estricta rigidez en el desempeño y contabilidad de todos los ramos del gobierno”. En definitiva, al decir de Totten, correspondía al Gobernador Urrutia Añino decidir si podía aceptarse este tipo de administración gubernativa y

en caso de que así fuese, debía designar alguna persona autorizada para que se trasladara a Colón “a presenciar, aprobar y confirmar el gobierno que se organice”. Totten finalizaba señalándole al Gobernador de Panamá que como Colón estaba en un estado de anarquía, pese a los esfuerzos del Comité de Vigilancia, “era conveniente que lo que resolviera sobre este asunto fuese lo más pronto posible”. Urrutia Añino, en su respuesta a Totten, le explicó que sus opiniones privadas estaban “casi del todo conformes” con las medidas propuestas y deseaba que tales reformas se efectuaran dándole a los extranjeros residentes en el Istmo “una racional intervención en los negocios públicos que les atañen”. Pero desafortunadamente, él no podía plantear por sí solo aquellas reformas que en su mayor parte estaban reservadas a la legislatura provincial e incluso en algún punto al Congreso de la República. No obstante, le aclaró a Totten que en lo referente al gobierno municipal de Colón, el mismo podía adoptarse por la legislatura de la provincia reformándola. Es más, tanto para proponer como para adoptar otras medidas urgentes que exigía la situación de la provincia bajo su administración, pensaba convocar la legislatura provincial a sesiones extraordinarias.

Mas el grado de impotencia por parte de la máxima autoridad granadina en Panamá, no sólo se reflejó en los puntos de vista antes citados, sino en las siguientes palabras: “Entre tanto, y para restablecer allí (en Colón) las autoridades y el orden legal, espero que usted (Totten) ejerza su influencia a fin de que se contribuya por los residentes con las sumas necesarias, distribuyéndolas del modo más conveniente de acuerdo con dichas autoridades”.

Con razón, por estas fechas, un viajero anónimo de Saint Thomas le dijo a un residente en Valparaíso, entre otras cosas, las siguientes opiniones que reprodujo el periódico **El Panameño** tomándolas de **El Mercurio** de Chile: “Hemos visto últimamente que el puerto de Colón ha sido también bautizado por los norteamericanos con el nombre de **Aspinwall**, y este predominará siempre porque sus intereses y su fuerza predominan de antemano.” Y más adelante acotaba: “La autoridad y el ejército que conserva la Nueva Granada para custodia de su

soberanía, no solamente es débil, sino también ridícula. La autoridad no se ejerce ni se conoce; la fuerza armada son 25 negros mal uniformados y descalzos que jamás servirán a otros amos que a los blancos y rubios americanos que derraman entre sus manos el oro y en sus fauces el aguardiente.”

Como vimos en el capítulo 8, no sólo se adoptaron enérgicas disposiciones en Colón, sino que para reprimir a los malhechores los agentes de la Compañía del Ferrocarril y el gobierno de Panamá, de común acuerdo, contrataron los servicios del tejano Ran Runnels, quien junto con Carlos Zachrison y Gabriel Neira, realizó una efectiva labor de limpieza aplicando la ley marcial a los bandoleros que operaban en la ruta transístmica y sus alrededores.

Mas también los extranjeros, que eran los principales beneficiados de las actividades de tránsito, actuaron en otras ocasiones desconociendo o violando abiertamente las leyes colombianas en el Istmo de Panamá. Como vimos en el capítulo 8, en el río Chagres, junto al fuerte de San Lorenzo, se fundó un nuevo poblado, exclusivamente compuesto por ciudadanos estadounidenses, conocido como **American Town** o “La Furnia”, donde sólo regía la legislación norteamericana y ondeaba la bandera de las barras y las estrellas.

Como bien lo denunció Justo Arosemena, a principios de 1851, **American Town** o la Furnia era, en efecto: “...una población independiente de las autoridades de Chagres y, por consiguiente, de la Nueva Granada; una ciudad hanseática ni más ni menos que Hamburgo y Lubeck, donde se administra justicia por su propia cuenta y riesgo sin contar con nuestros jueces ni con nuestros códigos, y donde hay autoridades americanas del orden municipal”. Y se preguntaba el ilustre jurisconsulto, acto seguido: “¿Por qué las mismas causas no habrían de producir los mismos efectos en Panamá? La independencia de la Furnia ha provenido de que sus habitantes no encontraban protección ni seguridad de parte de las autoridades que tampoco la tenían para sí mismas; y en uso del derecho de la propia conservación han cometido un atentado, que tiene por excusa las premiosas circunstancias que lo han hecho nacer...”.

Arosemena preveía que si continuaba el desgobierno en Panamá, la falta de policía, de fuerzas armadas y de administración de justicia, podrían darse graves alteraciones del orden público por parte “de una turba inconsiderada o falta de paciencia” y cuyas consecuencias serían peligrosas para la integridad de la Nueva Granada. Urgía a las autoridades de Bogotá para que establecieran un verdadero gobierno, a fin de “evitar catástrofes a cuya vista la posición del verdadero patriota sería en extremo delicada.”

C. Resistencia de los extranjeros al pago de impuestos y la opinión de Justo Arosemena.

Desde inicios de la “fiebre del oro”, la prensa foránea encabezada por el **Panama Star**, **The Daily Panama Star** y el **Herald**, entre otros periódicos, llevó a cabo una abierta campaña contra las disposiciones administrativas de las autoridades de la Nueva Granada. Incluso, se hicieron eco de las protestas de los comerciantes extranjeros, particularmente estadounidenses, británicos y franceses, que se opusieron al pago de los impuestos de pasajeros, de toneladas a los buques que anclaban en los puertos de Panamá y Colón y sobre las encomiendas postales que cruzaban por el Istmo.

A mediados de noviembre de 1850, a raíz de la prohibición establecida por la Cámara de la Provincia para que los buques de pasajeros no recalaran en Taboga antes que en el puerto de Panamá, el periódico **Panama Star** le recomendó a los ciudadanos estadounidenses residentes aquí que solicitaran a su gobierno la permanencia de buques de guerra en el litoral del Istmo para evitar las medidas adoptadas por el gobierno de la Nueva Granada. Este periódico inclusive criticó la promulgación de un decreto que prohibía el establecimiento de hospitales a menos de dos millas de la ciudad de Panamá, aunque en verdad la restricción era para que no se erigieran en el centro de la misma.

Dentro de este contexto, son muy ilustrativas las palabras de Justo Arosemena, quien al salirle al paso a la actitud del **Panama Star** sostuvo: “lo que vemos en todas estas publicaciones es la convicción de que el Istmo es una tierra de conquista. Los americanos miran al país

como suyo el día que lo deseen y esperan desearlo cuando se penetren de que es la mejor vía entre los dos océanos. Todos los pueblos conquistadores fueron injustos, y estamos seguros de que de nada nos servirán todas las liberalidades que con ellos usamos, para el efecto de ser justos y benévolos (...). Concluía advirtiendo a los istmeños: “Ser o no ser es la cuestión: ser o no ser como pueblo independiente, con sus leyes y sus costumbres propias; ser o no ser los dueños de esta posición de terreno que nuestros padres nos legaron; ser o no ser los humildes siervos de otras razas orgullosas que jamás nos concedieron el título de pueblos civilizados”.

Precisa señalar que una vez suprimidas las aduanas, los diezmos, el monopolio del aguardiente y del tabaco, en la Provincia de Panamá se hizo necesario reemplazar estos ingresos al fisco por otros impuestos o contribuciones que, al decir de Justo Arosemena, parecieron odiosos “a los ojos de los nacionales y extranjeros”. De este modo, a principios de febrero de 1854, en el periódico **The Daily Panama Star** se dio a conocer que en un meeting o reunión de los residentes extranjeros en Colón, estos decidieron oponerse a algunos acuerdos del Cabildo sobre los gastos locales establecidos el 11 de enero del año mencionado. De este modo, resolvieron por unanimidad propuestas tales como: que se consideraban arrendatarios de la Compañía del Ferrocarril; una comisión de cinco miembros prepararía y sometería al agente de dicha empresa, para que lo enviara a sus directores, un memorial en que se manifestaran las vejaciones que sufrían como arrendatarios suyos y afirmaron que resistían el pago de las contribuciones establecidas por el Cabildo hasta que mediante un convenio entre el gobierno de la Nueva Granada y la Compañía del Ferrocarril, se reconociera el derecho de imponerles impuestos como arrendatarios de la expresada empresa.

Poco después, el 19 de febrero de 1854, en el **Panama Star**, bajo el título de “Más violencias en Taboga”, se indicaba que los empleados del gobierno granadino y el mismo alcalde de la isla cometían abusos contra los extranjeros. La más reciente de estas arbitrariedades, al decir del periódico en mención, se había perpetrado con el buque inglés

Colombine detenido por funcionarios del lugar como fianza o garantía del impuesto de cuatro pesos de contribución por cada lanchada de lastre puesto a bordo que el capitán de dicho buque no pagó, porque tenía una licencia expedida por el gobernador de Panamá que le permitía zarpar sin cumplir con aquel requisito.

A raíz del incidente con el **Colombine**, el **Panama Star** se preguntaba si había realmente un gobierno en Panamá y en su opinión, los puestos públicos en el Istmo lo ocupaban “una partida de bribones e ignorantes que si conocen lo que es justo, preferían hacer lo que es malo”. En consecuencia, el periódico afirmó que “no le faltaba razón a los habitantes respetables del Istmo para celebrar un **meeting**, a fin de suplicar al Presidente de la Nueva República de Baja California, Mr. (William) Walker, se sirviese mandar una parte de sus filibusteros a tomar posesión de este país, ahorcando a la mitad de los empleados que pudiesen capturar, y mandando la otra mitad al presidio”. Con razón, Justo Arosemena pudo decir que, según lo expuesto por el **Panama Star**, si no se adoptaban medidas recias y prontas, en el Istmo de Panamá se tendría la repetición de la historia de Tejas.

Contra la ordenanza provincial del 13 de noviembre de 1853, reaccionaron en Colón los comerciantes extranjeros encabezados por el cónsul estadounidense Geo W. Fletcher, quien se opuso a retener los documentos de los buques norteamericanos que no pagaban la contribución correspondiente, requisito indispensable para obtener la certificación que le permitía zarpar de aquel puerto. Así se lo comunicó al Gobernador de la Provincia de Panamá, José María Urrutia Añino. Éste le advirtió a Fletcher que debía respetar la legislación granadina, porque de lo contrario, desconocía la facultad que tenía la nación para dictar las reglas convenientes sobre la entrada y salida de los buques y la policía de los puertos en el Istmo de Panamá.

Como el Gobernador Urrutia Añino se mantuvo firme en su posición, a comienzos de marzo de 1854, George N. Hollins, Comandante de la Marina de los Estados Unidos, le envió una carta en términos tajantes. En efecto, le señaló que a su llegada a Colón encontró a los ciudadanos estadounidenses “en una considerable excitación con mo-

tivo de la imposición de ciertas contribuciones sobre las ganancias de los buques que introducen pasajeros de o para este puerto”. A continuación, añadió que después de considerar este asunto debidamente, se veía compelido a concluir que las contribuciones o impuestos en discordia eran “ilegales, onerosos y están afectando seriamente los intereses de nuestro comercio”. Por lo tanto, se dispuso a oponerse al pago de tales contribuciones hasta que recibiera instrucciones del gobierno norteamericano. Es más, ante el fracaso del cónsul estadounidense en sus gestiones ante Urrutia Añino, para que no se siguieran cobrando los mencionados impuestos, Hollins advirtió que se vería obligado “a poner en colisión mi mando con las autoridades de esta provincia, a fin de sostener la dignidad y respeto que corresponde a los Estados Unidos”.

Ante semejantes amenazas, el Gobernador Urrutia Añino replicó que como el asunto planteado en torno al impuesto cobrado a los buques era de carácter internacional, el mismo debía ventilarse a nivel de gobiernos y no entre el capitán de una corbeta y el Gobernador de la Provincia de Panamá, porque ambos carecían de autorización para resolver una cuestión tan delicada. Pero, a la vez, advirtió que la disputada contribución no era nueva, ya que tenía años de existencia y por ello no podía sostenerse que la sorpresa hubiese producido excitación en los ciudadanos de Estados Unidos residentes en Colón, máxime cuando sólo recaía sobre los que se ocupaban del transporte de pasajeros. Por último, Urrutia Añino sostuvo que ignoraba con qué derecho Hollins culpaba de ilegal la contribución cuyo pago se resistía en pagarse y tampoco qué razón tenía éste para pretender que la gobernación suspendiera el cumplimiento de la ordenanza provincial, cuando debía saber que los gobernadores sólo eran ejecutores de las leyes de la República y de las de sus respectivas provincias. Por tanto, los reclamos sobre los impuestos debían dirigirse al gobierno central. De allí que lejos de comprometer su responsabilidad ordenando que no se cobrara la contribución citada, cumpliría con su deber dictando todas las medidas para que se llevara a “puro y debido efecto”, hasta que fuese suprimida por quien correspondiera, conforme a las leyes del país.

Esta tensa situación prosiguió cuando entró a regir el Estado Federal en Panamá, en mayo de 1855. Cobró fuerza la resistencia al pago de los impuestos de pasajeros, de toneladas y de portes del correo interoceánico por parte de los extranjeros, sobre todo estadounidenses, británicos y franceses, encabezados por la empresa del ferrocarril, las compañías de navegación a vapor y otros comerciantes particulares. No obstante, ante las quejas que estos elevaron a Bogotá, el 23 de abril de ese año, la Corte Suprema de Justicia resolvió que la disposición de la Ordenanza Provincial que establecía el impuesto sobre los buques y pasajeros era nula porque las contribuciones al comercio extranjero correspondían al gobierno general, de conformidad con lo estipulado en la Constitución Nacional. Pero el 27 de agosto de 1855, la Asamblea Constituyente del Estado de Panamá, para hacerle frente a los gastos de la nueva administración, expidió una ley estableciendo un impuesto de toneladas y pese a las protestas de los cónsules de Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia, el Vicegobernador del Estado de Panamá, Encargado del Poder Ejecutivo Francisco de Fábrega, se mantuvo firme en el cumplimiento de la mencionada ley. Como los afectados recurrieron esta vez al Poder Ejecutivo de la República que declaró, el 15 de octubre, no aplicable el impuesto de toneladas a los buques de vapor o de vela que arribaran a los puertos de Panamá y Colón, Fábrega afirmó que tal medida del Ejecutivo no tenía fuerza legal alguna, porque ninguna disposición constitucional le había dado el derecho de censurar las leyes del Estado. Con todo, ante las quejas de los cónsules de los Estados Unidos y Gran Bretaña, mediante un decreto del 10 de noviembre de 1855, Fábrega suspendió la ejecución de la polémica ley.

Así las cosas, al decir de Bartolomé Calvo, Secretario de Estado en el Despacho de Hacienda, para subsanar el vacío que la suspensión del impuesto de toneladas dejaba en las arcas del nuevo Estado de Panamá, se recurrió al procedimiento de establecerlo por medio de una disposición legislativa nacional. Se le dio el carácter de una imposición general exigible en todos y cada uno de los puertos de la República y cediéndole al Estado de Panamá la mitad del producto del derecho de toneladas que se cobrara allí. Al mismo tiempo, se le adjudicó a este Estado, por cinco

años, todas las utilidades que la nación obtuviera del tránsito de la correspondencia extranjera que pasase por el Istmo de Panamá hasta la suma tope de 50,000 pesos anuales. A la vez, se mantuvo el cobro del impuesto de pasajeros que atravesaban por este territorio. Como era de esperar, estas nuevas disposiciones también provocaron la animadversión de los ciudadanos y empresas extranjeras en Panamá.

2. El incidente de la Tajada de Sandía y sus consecuencias inmediatas.

A raíz del conocido “Incidente de la Tajada de Sandía” del 15 de abril de 1856, no solo hubo, por primera vez, desembarco de tropas norteamericanas en el Istmo de Panamá en septiembre de ese año, sino que durante la controversia diplomática que siguió al sangriento suceso, los comisionados de Estados Unidos, Bowlin y Morse, siguiendo las instrucciones del Secretario de Estado Marcy, presentaron en Bogotá una serie de propuestas desmedidas que fueron rechazadas. No obstante, el gobierno de la Nueva Granada terminó por aceptar la responsabilidad por el mencionado incidente y mediante el Convenio Herrán-Cass aceptó pagar indemnizaciones por el monto de 412.394 dólares, si bien no dejó de presentar sus protestas a través del Presidente de la República, Tomás Cipriano de Mosquera, y Pedro Alcántara Herrán, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la Nueva Granada en Washington.

A lo anterior debemos añadir el profundo malestar que produjo entre la población de color del país el cese de sus actividades como boteros en el Chagres, arrieros en los caminos de Gorgona y de Cruces, y transbordadores de pasajeros del puerto de Panamá a la isla de Perico, a causa de la apertura del Ferrocarril Transístmico a principios de 1855. En este entorno fue que ocurrió el sangriento suceso conocido como el incidente de la Tajada de Sandía, el 15 de abril de 1856.

A la sazón, alrededor de mil pasajeros del vapor **Illinois** que esperaban en la estación del ferrocarril, cerca del barrio de la ciénaga, a fin de abordar el barco con destino a San Francisco, fueron atacados por

los nativos del arrabal a los que se les unió la policía, después que el norteamericano Jack Oliver se negó a pagar al pariteño José Manuel Luna un trozo de sandía. El trágico resultado de 15 muertos y 16 heridos estadounidenses, además de los dos naturales que fallecieron y la docena que resultaron heridos, hizo que el gobierno de los Estados Unidos responsabilizara al de la Nueva Granada de ser incapaz de mantener el libre tránsito en el Istmo de Panamá. El Comisionado Especial de los Estados Unidos Amos B. Corwine recomendó la ocupación de este territorio de océano a océano, a menos que la Nueva Granada convenciera a la Nación del Norte de su “competencia e inclinación para suministrar (...) adecuada protección y una amplia y rápida indemnización”.

Por su parte, el Secretario de Estado Marcy sostuvo que la Nueva Granada había faltado a las obligaciones del Derecho Internacional al no proteger a los extranjeros en su territorio y citó el artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack. Afirmó, además: “Los Estados Unidos deben gozar de una travesía libre, segura e ininterrumpida por el Istmo de Panamá; este derecho cubre a sus ciudadanos y a la propiedad pública y privada, según lo estipula el tratado; este gobierno confía en que se cumpla tal derecho y espera que no surja la necesidad de utilizar otros medios para garantizar su usufructo; insta, así mismo, al Estado de la Nueva Granada a cumplir las estipulaciones del tratado con relación a este punto”. A renglón seguido, afirmó que los Estados Unidos esperaban que después del incidente del 15 de abril, la Nueva Granada ubicara a lo largo del ferrocarril, en **Aspinwall** (Colón) y en Panamá “fuerzas suficientes para dar protección adecuada a la persona y propiedad de los ciudadanos de los Estados Unidos”. Poco después, instruyó al Ministro norteamericano en Bogotá para que adoptara una actitud enérgica durante el proceso de las negociaciones “ante la indiferencia del gobierno (de la Nueva Granada) frente a la bárbara conducta del pueblo de Panamá”. Además de ello, la posición observada por aquel gobierno sólo podía interpretarse en el sentido de que no estaba preparado para castigar a los malhechores ni para proteger a cabalidad la propiedad y las personas que cruzaban por Panamá. Por

eso, estaba “obligado a aceptar un acuerdo honesto destinado a cumplir tales objetivos”.

Durante las negociaciones que siguieron al cruento suceso del 15 de abril de 1856, los comisionados de los Estados Unidos en Bogotá, Isaac Morse y James B. Bowlin, le presentaron a sus homólogos de la Nueva Granada Lino de Pombo y Florentino González, una serie de propuestas que coincidían con las instrucciones del Secretario de Estado Marcy y ponían en evidencia cuáles eran los objetivos básicos de la Nación del Norte en Panamá, en el contexto del “Destino Manifiesto”. En primer lugar, instaron para que las ciudades de Panamá y **Aspinwall** (Colón) fuesen erigidas “en dos municipalidades independientes y neutrales para gobernarse a sí mismas, con un territorio de diez millas de ancho de cada lado del ferrocarril, la perfecta libertad de la ruta de tránsito. Neutralidad y libertad garantizadas. La soberanía no cambiada. Otras naciones serán invitadas a entrar en la garantía”. Al decir de Bowlin y Morse, por esta proposición, la Nueva Granada conservaría “su soberanía sobre el territorio, consintiendo solamente an la creación de municipalidades con atributos de soberanía limitados, semejantes a los Estados en un sistema federal. Descárgase con ello de su obligación de proteger la ruta del Ferrocarril que solamente puede cumplirse con gasto considerable. Asegura para sí el libre uso de la ruta en todo tiempo, tan perfecto como ahora lo disfruta”. A su criterio, este arreglo era semejante al celebrado entre la Gran Bretaña y los Estados Unidos con relación a la municipalidad libre de **Greytown** (San Juan) en la ruta de Nicaragua y al más reciente sobre las islas de la Bahía (Bay Islands). Aducían que con ello nada perdía la Nueva Granada “ni aun en honor fantástico, mientras que gana la exención del oneroso cargo de proteger la ruta, exención de toda responsabilidad de perjuicios por ataques contra los derechos de tránsito; y asegura permanente auxilio en todo tiempo en defensa de la integridad de aquella parte de su territorio contra cualquier invasión”. En verdad, el posible establecimiento de las dos municipalidades independientes y neutrales de Panamá y Colón, con un territorio de 10 millas a ambos lados de la vía férrea, al margen de si la Nueva Granada mantenía su soberanía allí,

equivalía a lo que aproximadamente medio siglo más tarde pasó a denominarse Zona del Canal.

Mediante la segunda proposición, Bowlin y Morse solicitaron que la Nueva Granada cediera a los Estados Unidos “en plena soberanía los dos pequeños grupos de islas en la bahía de Panamá para una estación naval, y todos los derechos y privilegios reservados en el contrato de Ferrocarril de Panamá con una amplia compensación”. Explicaron que el objetivo de esta propuesta era “1º Establecer un arsenal marítimo en la bahía de Panamá”. Esto, a su criterio, “beneficiaría casi tanto a la Nueva Granada como a los Estados Unidos: aumentaría en gran manera la seguridad de la ruta del istmo con respecto a la invasión o motivo y tiende a relevar a la Nueva Granada de la necesidad de defenderla, pues que habría siempre recursos a mano”. Pero eso no era todo, porque según los comisionados estadounidenses, ello también traería consigo beneficios económicos para Panamá. Según sus palabras, la presencia militar de los Estados Unidos garantizando la libertad de tránsito, “abriría un mercado espléndido a las producciones del Istmo, y fomentaría el tráfico y el comercio con el territorio granadino. Además de esto, los Estados Unidos no obtendría por la compra sino la soberanía, pues que la propiedad pertenece actualmente a individuos, los cuales, en su mayor parte, son ciudadanos de los Estados Unidos. Un establecimiento de esta clase, atrayendo en su derredor como centro común el comercio del Pacífico, puede creerse que no tendría otra tendencia sino la de acrecentar la riqueza y la gloria de la Nueva Granada”.

Respecto a la cesión de los privilegios del Ferrocarril transístmico de la Nueva Granada al gobierno de los Estados Unidos, en opinión de Bowlin y Morse, “no traería consigo sino poco provecho, por cuanto mientras que según el contrato de unos 40 a 50 mil pesos anuales, la obligación correlativa de protegerlo, debidamente cumplida, costaría casi tanto o el equivalente de esta renta. Y estas obligaciones son mutuas: no puede exigirse la renta sin otorgar la protección. Con esta transmisión se descarga para siempre la Nueva Granada de aquel deber, pudiendo realizar con la compensación el pleno valor de su renta y aún mucho más”.

“Pagar los daños ocasionados por el motín reciente de Panamá”, era el punto medular de la tercera proposición de Bowlin y Morse. A su juicio, “esta cuestión no necesitaba discusión”. Sostenían que: “la responsabilidad de la Nueva Granada es un hecho establecido. No sólo estaba ella comprometida a proteger la ruta, lo cual habría fijado su responsabilidad, sino que sus propios ciudadanos encabezados por oficiales perpetraron el ultraje, haciéndola recaer así doblemente sobre ella”. Mas aún, en cuanto a la suma a pagar como indemnización, afirmaron que la Nueva Granada no sólo no había hecho las averiguaciones correspondientes, sino que se negó a prestar ayuda mediante sus procedimientos legales recurriendo a testigos que hubieran podido facilitar la investigación. Por lo tanto, la suma que calculaba los Estados Unidos debía aceptarse como la adecuada para las compensaciones pecuniarias.

Por último, en la cuarta proposición, los comisionados norteamericanos se refirieron a la cantidad que sería pagada por los Estados Unidos. En este punto afirmaron: “Es una suma muy liberal, muy superior al valor real o imaginario de la propiedad cedida. Con tal de llegar a un arreglo que asegure paz y armonía, los Estados Unidos se hallan dispuestos a pagar muchas veces el valor real de la cosa obtenida”.

No conformes con las proposiciones mencionadas, Bowlin y Morse presentaron un proyecto de Convención entre las dos naciones para el arreglo de la reclamaciones de los ciudadanos de los Estados Unidos “para terminar otras diferencias entre las partes”. Iniciaron este documento invocando el artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack, los derechos y privilegios de la Compañía del Ferrocarril Transístmico en Panamá, el mutuo interés de las altas partes contratantes en esta empresa “y cualquiera otra comunicación interoceánica que pueda ser construida dentro de los límites de la Nueva Granada, esté a cubierto de interrupción y asegurada para todas las personas y propiedades que pasen o intenten pasar por allí”. En consecuencia, proponían que la Nueva Granada declarara puertos francos a Panamá y a Colón o **Aspinwall**. Se delimitaban los distritos municipales y especificaban sus facultades haciendo énfasis en que no establecerían ningún tipo de

impuestos sobre efectos exportados ni importados para el tránsito a través del Istmo o para su consumo fuera de los límites de sus respectivos territorios. Tampoco se impondría el derecho de toneladas, pero podría haber contribuciones por los métodos ordinarios sobre las propiedades.

Otros puntos del proyecto de Convención se referían a la exención del servicio militar para los habitantes de los distritos municipales de Panamá y Colón, excepto cuando fuera necesario sus servicios para la defensa de los respectivos territorios. Asimismo, se indicó que los gobiernos municipales expedirían leyes adecuadas para la protección del Ferrocarril Transístmico, o de cualquiera vía de tránsito en Panamá con el propósito de brindarle seguridad a las personas y bienes que los utilizaran. En desarrollo de esto último, se expusieron una serie de medidas en las que intervendrían los agentes de la Compañía del Ferrocarril y los cónsules de los Estados Unidos en Panamá y Colón, en coordinación con las máximas autoridades de estos distritos. Si dichos funcionarios no colaboraban, entonces los cónsules podrían organizar y tomar a su cargo la fuerza de policía temporalmente, en cuyo mantenimiento estarían facultados para establecer y recaudar impuestos.

Por si todo lo anterior fuera poco, Bowlin y Morse propusieron virtualmente la ocupación militar de la zona de tránsito de nuestro territorio por parte de los Estados Unidos en estos términos: “en caso de que la vía a través del Istmo de Panamá dentro del distrito expresado, fuese interrumpida o seriamente amenazada de obstrucción o interrupción por una fuerza o potencia que aparezca demasiado formidable para ser arrollada por la fuerza de policía que puede ser llamada al servicio con tal objeto, y allí suministrada, entonces puede ser empleada la fuerza naval de los Estados Unidos existente en cualquiera de los puertos de las extremidades de dicha vía o ruta, o inmediata a ellos, para proteger, mantener abierto y asegurar el tránsito libre y sin peligro de dicho camino: y el gobierno de los Estados Unidos puede también, si lo considera necesario, enviar con el mismo fin en dicho distrito o cualquiera parte de él, u organizar allí, una fuerza militar; pues tan luego como cese la exigencia que haya ocasionado el uso de la fuerza

naval o militar de los Estados Unidos, será ella retirada de dicho territorio”.

Finalmente, en el proyecto de Convención se proponía que las partes contratantes designaran los comisionados correspondientes para fijar los límites de los distritos municipales de Panamá y Colón, al igual que acordaran el sistema de organización de dichas municipalidades y los reglamentos necesarios para llevarlo a efecto. Aunque se indicó que las naciones signatarias no intervendrían de manera alguna en el ejercicio de las facultades otorgadas o privilegios concedidos a los gobiernos municipales, se hizo la observación que si alguna de las partes contratantes usurpaban los derechos y privilegios concedidos, la nación afectada podía, a su discreción, y de cualquiera manera que juzgara adecuada, “auxiliar los dichos gobiernos municipales o a cualquiera de ellos para resistir tales usurpaciones”. “Y si ocurriere que alguna potencia extranjera invada los territorios de dichos gobiernos municipales, o se entrometa en sus derechos y privilegios, una y otra de las partes de esta Convención pueden auxiliar aquellos gobiernos en la defensa de su territorio y de sus derechos municipales”. Es decir, era una nueva versión corregida y aumentada del Artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack que le daba carta blanca al gobierno de los Estados Unidos para la intervención militar en Panamá, en este caso para proteger la zona de tránsito en los pretendidos gobiernos municipales de Panamá y Colón.

Como era de esperar, los Comisionados de la Nueva Granada, Lino de Pombo y Florentino González rechazaron enérgicamente las cuatro proposiciones y el Proyecto de Convención presentados por Bowlin y Morse. Sostuvieron que eran “absolutamente inadmisibles por parte de la actual Administración Ejecutiva”. Observaron que: “Tales proposiciones significan, en el fondo, una cesión íntegra y gratuita, inconstitucional y deshonrosa del territorio del Estado de Panamá a los Estados Unidos; cesión que ni el uno de los Gobierno debe pretender o exigir ni el otro puede acordar, en conformidad con los principios que sirven de base a las instituciones políticas de las dos Repúblicas”. Apuntaron, además, que varias cláusulas del Proyecto de Convención estaban en

abierta pugna con los compromisos contraídos por la Nueva Granada en el contrato celebrado con la Compañía del Ferrocarril.

Según los Comisionados de la Nueva Granada, era imposible que las proposiciones presentadas por Bowlin y Morse sirvieran como base de discusión para un arreglo “y, en consecuencia, la administración actual se cree justificada al excusar tomarlas en consideración”. En definitiva, la controversia diplomática culminó con la concertación del Convenio Herrán-Cass en septiembre de 1857, mediante el cual la Nueva Granada convino en pagar un total de 412,394 dólares como indemnización por los sucesos del 15 de abril del año anterior.

Digna de resaltar es la protesta que el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la Nueva Granada en Washington Pedro Alcántara Herrán presentó al Secretario de Estado en diciembre de 1856. En este documento, Herrán puso en evidencia las causas fundamentales que a su juicio habían enrarecido las relaciones con los Estados Unidos, como eran los impuestos de toneladas, sobre los pasajeros y las encomiendas postales, todo lo cual, a su vez, complicó las negociaciones a raíz del incidente de la Tajada de Sandía.

Por su parte, el Presidente de la Nueva Granada, Tomás Cipriano Mosquera, en el mensaje que elevó al Congreso a principios de 1857, expresó, entre otras cosas: “El suceso del 15 (de abril) provocado por los brutales ataques de un americano y por la temeridad y obstinación de los pasajeros, prueba sólo que no se debe abusar de la paciencia de un pueblo, por más humano, sufrido y hospitalario que se le suponga. En Panamá, lo mismo que en toda la República, los extranjeros, sin distinción, han gozado no solamente de la más completa seguridad, sino que han sido objeto de la más completa benevolencia. Pretender que cualquiera de los que pasen por el Istmo tengan el derecho de hacer fuego sobre los nacionales y que estos reciban humildemente el golpe, es el colmo de la sinrazón y del delirio. El pueblo que tal ultraje sufriera, no merecería existir: la ignominia corroe y envenena la existencia de las naciones”.

Como resultado del “incidente de la Tajada de Sandía”, el 19 de septiembre de 1856, por primera vez, hubo desembarco de tropas

estadounidenses de los veleros de guerra **Independence** y **St. Mary**, en la ciudad de Panamá. En realidad, consistió en un destacamento de 160 hombres bajo el mando del Comodoro William Merwin, que ocuparon la estación del ferrocarril y áreas aledañas. Tres días después, se retiraron, pero se estableció un precedente que, como apunta Gerstle Mack, tendría consecuencias de largo alcance, es decir, que los Estados Unidos tenían el derecho de intervenir para mantener el libre tránsito en el Istmo de Panamá, no solo ante la acción hostil de una potencia extranjera contra la Nueva Granada, sino también por la interrupción ocasionada por la incapacidad o renuncia de esta nación de cumplir con lo establecido en el Artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack.

3. La neutralidad del Istmo de Panamá propuesta por Justo Arosemena.

A fin de sustraerse del intervencionismo militar estadounidense en Panamá, puesto en evidencia a raíz del “incidente de la Tajada de Sandía”, y al mismo tiempo mantener alejado al Istmo de las continuas guerras civiles colombianas, en 1857, Justo Arosemena propuso ante el Congreso granadino un Proyecto de Ley, mediante el cual nuestro territorio se convertiría en una especie de protectorado de Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y Cerdeña mediante un tratado en el que Panamá pasaría a ser un Estado totalmente independiente y soberano, libre al comercio de todas las naciones del orbe. Con ello se retornaba al añorado “país hanseático”, pero el proyecto de Arosemena fue rechazado y duramente criticado por Pablo Arosemena y el periódico **El Centinela**.

A. El retorno al país hanseático.

Con el trasfondo del expansionismo de los Estados Unidos de Hispanoamérica, esgrimiendo el “Destino Manifiesto”, la agresiva presencia inglesa en Centroamérica y la insolencia de los extranjeros en el Istmo de Panamá, lo que a la postre provocó los graves incidentes del

15 de abril de 1856, Justo Arosemena adelantó, en 1854, sus ideas en torno a un posible protectorado de este territorio que se convertiría en un “Estado Independiente y Hanseático” bajo la égida de las principales potencias de entonces. Al respecto, opinaba: “Es presumible que Inglaterra, Francia y las demás naciones poderosas de Europa se opusiesen a la conquista del Istmo en la forma que se ha hecho la de Baja California; pero y quien no sabe que el modo de hacer las cosas los vuelve de malas, inocentes y aún buenas!”. Pensaba, por consiguiente, que “el único recurso para evitar que, posesionados los Estados Unidos del Istmo de Panamá, diesen la ley al comercio del mundo”, era la formación de la entidad arriba mencionada, bajo la protección común de todas las grandes potencias. Sentenciaba, por último: “Nosotros creemos firmemente que éste es, con toda probabilidad, el destino final del Istmo y si ha de ser contra la voluntad de la Nueva Granada, vale más que lo sea por su propia obra, con su beneplácito, y sacando oportunamente las ventajas que más tarde no podrá obtener. He aquí un plan que merece la pena discutirse”.

Sin duda, la intervención armada de los Estados Unidos en la ciudad de Panamá, en septiembre de 1856, aunado al creciente malestar de las compañías extranjeras por el asunto de los impuestos aludidos y las permanentes guerras civiles que desangraban a la Nueva Granada y por extensión al territorio del istmo, influyeron para que Justo Arosemena retomara sus ideas en torno al “país hanseático” protegido por potencias foráneas. Así lo expuso en un proyecto de ley que presentó al congreso granadino en 1857. Este curioso documento virtualmente ha pasado desapercibido en la historiografía nacional y consideramos oportuno analizarlo brevemente, situándolo en un entorno histórico, máxime cuando entonces produjo reacciones adversas y su autor fue blanco de fuertes críticas.

Arosemena propugnaba, en efecto, por el establecimiento del añorado “país hanseático” que, como vimos, venía planteándose por los comerciantes istmeños desde inicios de la unión a Colombia. Panamá, ahora, se convertiría en un punto vital en la relación centro-periferia, es decir, en el eje del intercambio internacional de bienes

manufacturados por materias primas, dentro del contexto del expansionismo industrial y comercial de los países dominantes en la época.

En consecuencia, no estaba fuera de lugar que propusiera al Poder Ejecutivo que negociara con los gobiernos de la Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y Cerdeña la concertación de un tratado en el que se reconociera al Istmo de Panamá como un Estado totalmente independiente y soberano, libre para el comercio de todas las naciones bajo el ala protectora de las potencias signatarias del pacto.

Tales centros de poder gozarían de una serie de derechos y garantías, como eran: amplia libertad para el transporte de su correspondencia a través del ferrocarril o por cualquiera otra vía de comunicación que se llegara a construir en el territorio del Estado de Panamá. Por tal servicio, los beneficiarios no habrían de pagar nada al Gobierno, pero sí anualidades a la Compañía del Ferrocarril, que, a su vez, contribuiría de la misma forma al Estado. Éste se comprometía a no imponer ningún gravamen por el tránsito de correspondencia extranjera, no cobraría contribuciones a los buques y mercancías de las naciones signatarias que arribaran a los puertos del Istmo y éstas, por su parte, harían lo mismo con los productos o mercaderías de Panamá que ingresaran en sus respectivos dominios. Además de ello, los ciudadanos o súbditos de los países antedichos, tendrían, por el hecho de hallarse en el Estado de Panamá, los mismos derechos y obligaciones civiles y de naturaleza política establecidos por la Constitución y las leyes para los naturales de Colombia. Tal reciprocidad se haría extensiva a los ciudadanos del Estado de Panamá en los territorios de las naciones protectoras.

Otros puntos del proyecto de ley sobre la neutralidad del Istmo se referían específicamente a la Compañía del Ferrocarril. Así, el Estado de Panamá se subrogaría de los derechos y obligaciones que con esta empresa tenía contraídos la Nueva Granada y celebraría otro convenio, no sólo para estipular a nombre propio los nuevos derechos y obligaciones de ambas partes, “sino para dar mayor claridad a algunas cláusulas del actual contrato, que son susceptibles de varias interpretacio-

nes”. Los únicos derechos que se reservaría la Nueva Granada en esta empresa sería la facultad de rescatar el camino y sus dependencias, de conformidad con el Convenio Stephen-Paredes, así como el tránsito gratuito, no sólo de la correspondencia sino también de tropas, armas, pertrechos y empleados o comisionados del gobierno.

Por otro lado, en la concertación del nuevo acuerdo, intervendrían las naciones signatarias del Tratado de Neutralidad y si la Compañía del Ferrocarril no se mostraba anuente a suscribir otro convenio, siempre quedaría el Estado de Panamá exento de las obligaciones y derechos establecidos en el Contrato de 1850, a excepción de los privilegios otorgados a la Nueva Granada. Como se ve, el propósito fundamental era atenuar, en lo posible, las excesivas concesiones hechas a la empresa ferroviaria que daban pie a reclamaciones de toda índole, casi siempre bajo la tutela del gobierno norteamericano.

Quizás por eso, en el proyecto de ley en mención, también se indicó que los tratados, pactos o convenciones que entonces ligaban a la Nueva Granada con la Gran Bretaña, Francia, Estados Unidos y Cerdeña, no serían en adelante obligatorios para el Estado de Panamá en aquello que expresamente no se refirieran al territorio del Istmo. Asimismo, estas naciones podrían mantener, a su costa, en los puertos de Panamá y Colón, los buques de guerra que consideraran necesarios para la seguridad de sus nacionales y de su comercio en el Istmo. Dichos buques podrían conservar a bordo las tropas de desembarco que estimaran convenientes si bien nunca las pondrían en tierra, sino en caso de absoluta necesidad y por el tiempo indispensable.

También se hacía la observación que las potencias signatarias se comprometían a que ninguna de ellas tomaría posesión directa o indirectamente del Estado de Panamá o de una parte de su territorio y a impedir las expediciones de aventureros u otro tipo de invasiones extrañas. Pero sus fuerzas militares no intervendrían en los asuntos internos del Estado de Panamá, “sino cuando se hagan visiblemente peligrosas para el interés del comercio universal, o perniciosas para el comercio de alguna de ellas; y entonces no podían hacer sino lo muy

preciso para poner término a las disensiones, después de acordado por tres de dichas potencias, a lo menos”. Ello, no obstante, el Estado de Panamá sería completamente neutral “en toda cuestión o guerra internacional entre las potencias signatarias” y éstas, a su vez, procurarían que lo fuesen también en conflictos que sostuviese alguna de ellas con otra nación ajena al Tratado. Por otra parte, si surgían problemas entre el Estado de Panamá con alguna otra nación que no fuese de las firmantes del Tratado, las potencias que lo integraban ofrecerían su mediación y buscarían la solución del diferendo mediante el arbitraje de una o más de ellas o de otra potencia extraña, si así lo exigía la parte contendiente con el país bajo el protectorado.

Igualmente, siempre que surgiera algún problema entre el Estado de Panamá con cualquiera de los signatarios del Pacto, se recurriría al arbitraje de los otros integrantes y por mayoría de votos de sus representantes. De este modo, se evitarían los hostilidades entre dicho Estado con una o más de las mencionadas naciones. En caso de empate, los representantes aludidos deberían elegir a una quinta potencia para dirimir la disputa. De allí que también se indicara que los signatarios se garantizarían recíprocamente el cumplimiento de las estipulaciones y de los deberes consignados en el Tratado que llegara a celebrarse. Dicho Tratado permanecería en vigor por sólo diez años, en cuanto al protectorado o intervención. Pasado ese tiempo, el Estado de Panamá podría disponer de su suerte como a bien lo tuviese. Ni antes ni después sería lícito al gobierno que imperara en aquel territorio, establecer allí el régimen de la esclavitud.

B. Críticas al polémico documento de Arosemena.

Era de esperar la reacción que sobrevino, tanto en Bogotá como en el Istmo, ante este proyecto de Tratado. El periódico **El Centinela**, publicado en Panamá, calificó el documento como “humillante” y “vergonzoso” para la Nueva Granada, que, a su vez, traería para el Istmo “un triste y desastroso porvenir”. Mostraba asombro al ver que “un hombre de la alta inteligencia del Dr. Arosemena” había podido sostener “un pensamiento tan absurdo”. Estaba claro, según este medio de

comunicación, que el proyecto, tan pronto como se convirtiera en ley, no haría otra cosa que “allanar a los Yankees el camino de la anexión del Istmo”.

Resultaba un hecho insólito, añadía **El Centinela**, que se fuese a mendigar el proteccionismo y más valía declarar de plano la independencia absoluta y efectiva del Istmo, porque de lo contrario se corría el riesgo de que al colocarlo bajo la dependencia, por una década, “de las bayonetas de cuatro o tres naciones distintas”, la fuerza de los acontecimientos lo haría caer en manos de aquellos con los que tenía mayores relaciones y, por ende, mayor interés en poseerlo.

Al mismo tiempo, recordaba **El Centinela**, las propuestas del comisionado Isaac Morse, que reclamaba el derecho exclusivo de los Estados Unidos de intervenir en los asuntos internos del Estado de Panamá, si bien únicamente en la línea del ferrocarril y áreas adyacentes. Pero con el proyecto, Arosemena se proponía dar todo el Istmo en “vez de uno(a) cuatro señores”. Y no podía arguirse que esta injerencia colectiva vendría a neutralizar las influencias particulares de una de las cuatro potencias protectoras, porque a la postre siempre sería una humillación y una vergüenza para Panamá y la Nueva Granada. Además de ello, era iluso que al darle igualdad de derechos políticos a los ciudadanos de las naciones aludidas, los istmeños obtendrían las mismas prerrogativas. Ello constituía, más bien, una sumisión de un pueblo débil ante las naciones poderosas y le abría más aún las puertas para la intromisión e imposición de su voluntad. El destino del Istmo, en consecuencia, era el de estar sometido a instituciones diametralmente opuestas a su forma de vida.

Insistía **El Centinela** en que el proyecto en cuestión haría caer al Estado de Panamá en manos de los Estados Unidos y esto, por lo demás, no necesitaba demostración. “Basta recordar —advertía— cuál es el pie en que se hallan hoy nuestras relaciones con aquel país; basta considerar el inmenso interés que tiene él en esta vía por ser la obra del ferrocarril propiedad de nacionales suyos; basta considerar que la mayor parte de los pasajeros que por aquí transitan son también sus nacionales; basta considerar que el territorio del Istmo es aparente para cul-

tivar, por medio de brazos esclavos, el algodón y la caña de azúcar; basta considerar todo esto para comprender con cuánto empeño prepararían los Yankees el terreno, teniendo participación activa y directa en nuestros negocios políticos, a fin de realizar pacíficamente en un corto número de años la anexión de este país al suyo”. Así había ocurrido con Tejas, y era preciso recordar que de los 57 signatarios de la Declaración de Independencia de aquella provincia mejicana, un total de cincuenta procedían del sur de los Estados Unidos.

Por último, se preguntaba el diario sobre cuál sería la suerte del Istmo al cabo de diez años, cuando culminara el protectorado previsto en el Tratado y cómo haría para contrarrestar la influencia norteamericana que ni la Gran Bretaña, Francia y Cerdeña alcanzarían a neutralizar. Llamaba la atención el hecho de que las dos primeras sólo tenían en Panamá intereses puramente comerciales y la última, ni siquiera este tipo de vínculos. Se aclaraba que antes que un examen meticuloso del plan de Arosemena, el artículo representaba una protesta en su contra. De allí que **El Centinela** rechazaba del todo la propuesta que el proyecto encerraba. No tenía la menor duda de que el Congreso rechazaría la misma, pero si por una aberración inconcebible diera tal paso, entonces el Istmo de Panamá estaba en todo su derecho devolviéndole a la Cámara Legislativa “tan peregrina ley” y disponer por sí mismo de su destino.

Por lo que se deduce de otro escrito posterior, titulado: “El proyecto del Senador Arosemena”, el autor del artículo de **El Centinela** era Pablo Arosemena, quien no vaciló en replicar a los redactores del Periódico El Pueblo que defendieron el controversial documento.

En esta ocasión, Pablo Arosemena no sólo dio la voz de alerta sobre el peligro que entrañaba el protectorado de los Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia y Cerdeña en el Estado de Panamá, sino que insistió en la gravedad de que el Istmo encadenara su suerte a cualquier país de la tierra. En todo caso, lo que debería buscarse era su neutralidad, mas no bajo las condiciones propuestas por Justo Arosemena, sino tal como lo garantizaba los Estados Unidos. Como quiera que fuese, para entonces, el polémico proyecto de Justo Arosemena había sido rechazado por el Congreso neogranadino.

Al juzgar el controversial documento de Justo Arosemena, debemos tener presente las opiniones que éste emitió a raíz del “incidente de la Tajada de Sandía”, en estos términos: “Panamá es hoy sin disputa la joya privilegiada del continente americano. El porvenir de ese Estado es incalculable, y él, por prosperar y engrandecerse, no necesita sino de paz y administración pública esmerada. Su ferrocarril es muy valioso, y en él tiene el gobierno granadino preparado un gran capital, suficiente para la amortización de toda su deuda exterior”.

Y más adelante advertía Arosemena: “Pero esas mismas ventajas excitan la codicia norteamericana y de aquí viene que, de un tiempo atrás, los hombres de la raza yankee que pasan por el Istmo o se establecen en él, se afanan por suscitar dificultades de todo género a fin de hacer imposible en el Estado todo gobierno que emane de los nacionales, y preparar y justificar así, lentamente, un movimiento que de por resultado algún día la absorción del Istmo entero por los Estados Unidos”. Continuaba denunciando, el ilustre patricio: “Es dominado por ese solo pensamiento como los Yankees han perpetrado toda especie de atentados, mostrando en todos sus actos de provocación el más insolente desprecio por las instituciones, las costumbres, la autoridad y la raza nacional del Istmo”.

Por último, Justo Arosemena detallaba diversos casos que ejemplificaban los excesos de los estadounidenses en Panamá y concluía: “Por eso, en fin, después de tantas preocupaciones y de tantos abusos, los yankees han apelado al suceso desgraciado del 15 de abril, como un pretexto seguro para las exigencias y reclamaciones absurdas, para prodigar calumniosas imputaciones a la población y a las autoridades de Panamá, y para hacer amenazas a nuestra soberanía, insultar so pretexto de tomar medidas de seguridad y preparar expediciones filibusteras que han estado a punto de lanzarse también sobre Panamá”.

Consideramos que a la luz de estas expresiones de Justo Arosemena es que debe sopesarse el contenido y alcance de su proyecto sobre la neutralidad del Istmo de Panamá, como una salida desesperada ante la crítica situación por la que atravesaba este terri-

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

torio objeto de las apetencias extranjeras y el desinterés de la Nueva Granada.

Bibliografía selecta

- ACUÑA DE MOLINA, Dalva: "Repercusiones del incidente de la Tajada de Sandía" en varios: Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educación, Panamá, R. P., págs. 131-142.
- ARAÚZ, Celestino Andrés: Panamá y sus Relaciones Internacionales. Estudio Introductorio. Tomo 15, Primer Volumen. Biblioteca de la Cultura Panameña, Universidad de Panamá, 1994.
- ARAÚZ, Celestino Andrés: Justo Arosemena ante el expansionismo de los Estados Unidos. Cuadernos de Extensión, Vicerrectoría de Extensión, Universidad de Panamá, 1996.
- ARAÚZ, Celestino Andrés y PIZZURNO, Patricia: El Panama Colombiano (1821-1903). La Prensa - Pribanco, Panamá, 1993.
- CAVELIER, Germán: La Política Internacional de Colombia. Tomo I: 1820-1860; Tomo II: 1860-1903. Editorial Iqueima, Bogotá, Colombia, 1959.
- GASTEAZORO, Carlos Manuel; ARAÚZ, Celestino Andrés y MUÑOZ PINZÓN, Armando: La Historia de Panamá en sus Textos. Tomo I: 1501-1903. Editorial Universitaria, Panamá, 1980.
- MACK, Gerstle: La Tierra Dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal Istmico. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Editorial Universitaria, Panamá, 1978.
- RANDALL, Stephen J.: Aliados y Distantes. Historia de las Relaciones entre Colombia y EEUU desde la independencia hasta la guerra contra las drogas. Tercer Mundo Editores. Ediciones Uniandes-CEI, Colombia, 1992.
- RIPPY, Fred J.: El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia. El Áncora Editores, Bogotá, 1981.
- RIVAS, Raimundo: Historia Diplomática de Colombia. (1810-1914). Ministerio de Relaciones Exteriores, Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.
- TAYLOR PARKS, E.: Colombia and the United States. 1765-1934. Greenwood Press Publishers, New York, 1968.
- TELLO BURGOS, Argelia: Escritos de Justo Arosemena. Estudio Introductorio

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

y Antología. Biblioteca de la Cultura Panameña, Universidad de Panamá, 1985.

Capítulo 10

El intervencionismo foráneo en el Istmo de Panamá (1858-1902)

1. Aumento del intervencionismo extranjero en Panamá y nuevas solicitudes para un protectorado.

Durante las casi tres décadas que siguieron al “incidente de la Tajada de Sandía” y el primer desembarco de tropas estadounidenses en el Istmo de Panamá, es decir, entre 1856 a 1885, las intervenciones armadas de la Nación del Norte fueron frecuentes. A veces, las mismas fueron solicitadas por las autoridades en Panamá o por el propio Poder Ejecutivo en Bogotá, como fue el caso de las ocupaciones de Panamá y Colón, a principios de 1885, por parte de los **marines** norteamericanos. Contribuyeron a este estado de cosas las permanentes guerras civiles que asolaron al territorio colombiano y, por ende, al Istmo de Panamá en esos agitados años del siglo XIX.

Debemos resaltar que estas intervenciones armadas no fueron exclusivas del gobierno estadounidense en nuestro territorio. También hubo participación de los británicos en estas acciones de fuerza, al igual que se suscitaron choques sangrientos entre los marinos ingleses con los nativos de Panamá, específicamente en Taboga, en 1870. Por otra parte, debido a las continuas controversias entre los funcionarios de la Unión Americana con las autoridades colombianas por el cruce de tro-

pas y provisiones de guerra norteamericanas por el Istmo de Panamá, se hizo necesario negociar protocolos especiales entre los dos gobiernos. Asimismo, digna de destacar es la actitud de algunos notables del Istmo para obtener el protectorado extranjero a fin de sustraer a nuestro territorio de las continuas guerras civiles de Colombia.

a) Entre los desembarcos de tropas extranjeras y las ideas anexionistas y de neutralidad.

A partir del desembarco de tropas estadounidenses en septiembre de 1856, las intervenciones militares de los Estados Unidos en Panamá, durante la segunda mitad del siglo XIX, fueron la nota corriente. Como veremos, aunque en menor grado, también hubo ingerencia británica y contribuyeron a esta intromisión extranjera las no menos constantes guerras civiles que asolaron a todo el territorio colombiano. De allí que también los istmeños intentaron convertir a Panamá en un territorio neutral bajo la protección de naciones como Estados Unidos, Gran Bretaña y Francia.

Como resultado de un motín en la ciudad de Panamá, en 1860, que provocó quince muertos, por iniciativa de los Comandantes de los buques estadounidenses **St. Mary** y británico **Clio**, hubo desembarco de tropas extranjeras para restablecer el orden, de común acuerdo con el Intendente del Istmo José Manuel Hurtado. Al año siguiente, el entonces Intendente José M. Vieco, en el contexto de la revuelta promovida por Tomás Cipriano de Mosquera contra el régimen conservador en el poder, solicitó la intervención armada de las fuerzas navales de Inglaterra, Francia y los Estados Unidos en Panamá. Si bien solo logró la aceptación de esta última nación.

Cabe destacar que la caótica situación política por la que entonces atravesaba la Confederación Granadina, hizo que en Panamá volviera a acariciarse la idea de Justo Arosemena de neutralizar al Istmo bajo un protectorado extranjero. El 21 de marzo de 1861, los notables de Santiago de Veraguas, mediante un Acta, proclamaron el deseo de los habitantes del Departamento de Fábrega de que el Estado de Panamá

se separara de la Confederación Granadina. Al mismo tiempo, solicitaron al Gobernador que convocara a una legislatura extraordinaria “para decidir tan grave cuestión”. Diez días después, una junta popular celebrada en David manifestó que la opinión mayoritaria del Departamento de Chiriquí aprobaba y compartía los puntos de vista acordados en el Acta de los notables de Santiago de Veraguas. Pero no se detuvieron en estos planteamientos. Además de efectuar un balance sobre los perjuicios que le ocasionaban al Istmo las frecuentes guerras civiles, recomendaban al Gobernador del Estado “la solicitud, por todos los arbitrios que le sugieran su patriotismo y sus luces, del protectorado propuesto antes de ahora de una manera oficial, de los gobiernos de Estados Unidos, de Inglaterra y de Francia . Naciones populosas y ricas no se han creído degradadas colocándose bajo la protección de otra, cuando la bien entendida lo ha aconsejado ; y así, no se alcanzó la razón por qué el Istmo , pueblo naciente de pequeño censo hubiera de creerse humillado, como algunos acaso lo imaginan, por pretender y alcanzar esa misma protección de las tres primeras naciones marítimas de la tierra”. Citaron el Tratado Mallarino-Bidlack, celebrado en 1846 , entre la Nueva Granada y los Estados Unidos que, en su opinión y con evidente desconocimiento, no había ocasionado quejas por parte del país protegido. Pero como podía dar a abusos del gobierno protector, estimaban prudente dar participación a las tres naciones mencionadas. A su entender, lo esencial era que las naciones protectoras “no permitan que el Istmo de Panamá sea, en ningún tiempo, teatro de guerras de cualquier especie; porque ellas son incompatibles, sobre todo cuando se extendieran a la capital, con la seguridad perfecta y constante que demanda el frecuente tránsito de millones de pesos, a través del territorio istmeño, y a lo largo del ferrocarril interoceánico para el rápido progreso del país. Y esto que conviene a los istmeños; esto que reconocen todos los librepensadores y filántropos, es también, por fortuna, lo que conviene a cuantas naciones pueblan la tierra, y muy especialmente a las designadas antes . . .”.

Como se sabe, las propuestas de los notables de Chiriquí y Veraguas no prosperaron. No obstante, cuando a mediados de 1860, a instancias

de Tomás Cipriano de Mosquera ,se formó la nueva entidad conocida como los Estados Unidos de la Nueva Granada, el Comisionado especial del gobierno Manuel Murillo Toro firmó con el Gobernador del Estado de Panamá, Santiago de la Guardia, el 6 de septiembre de 1861, el denominado Convenio de Colón, documento redactado por Justo Arosemena, quien además participó en las negociaciones del mismo. Mediante este Convenio, el Estado Soberano de Panamá se incorporaba oficialmente a los Estados Unidos de Nueva Granada bajo condiciones muy especiales. De este modo, entre otros puntos, se estipuló que este gobierno no podía ocupar militarmente ninguna parte del territorio del Estado Soberano de Panamá sin el consentimiento de su gobernador, siempre que se mantuviera la fuerza necesaria para la seguridad del tránsito de uno a otro mar en el Istmo. Por medio del artículo 3 de dicho pacto, solemnemente se estableció que: “El territorio de Panamá, sus habitantes y su gobierno serán reconocidos como perfectamente neutrales en las guerras civiles y de rebelión que surjan en el resto del territorio de los Estados Unidos, en los mismos términos en que el artículo 35 del Tratado en los Estados Unidos del Norte le reconoce, y el Derecho Internacional define (e) instituye la neutralidad para los pueblos extranjeros”.

Desafortunadamente, Tomás Cipriano de Mosquera no cumplió con los compromisos estipulados en el Convenio de Colón. Una vez que superó la caótica situación en Colombia, envió fuerzas de ocupación bajo el mando del Coronel Peregrino Santacoloma. El Gobernador Santiago de la Guardia fue la primera víctima de esta nueva humillación para el Istmo de Panamá. Pereció en la batalla de Río Chico, en Natá, el 19 de agosto de 1862, al enfrentarse a las tropas liberales encabezadas por Buenaventura Correoso y Gabriel Neira. Poco después, en relación con los antecedentes, hechos y consecuencias de este trágico desenlace del Convenio de Colón , se suscitó una célebre polémica entre Justo Arosemena y Gil Colunje.

Fue en esta ocasión cuando Arosemena se refirió, una vez más, al controversial tema de la neutralidad del Istmo, cuya garantía , como sabemos, estaba establecida en el Tratado Mallarino-Bidlack. Sostu-

vo: “Es muy probable que sobre este último punto no marchemos muy de acuerdo con los granadinos del Istmo y los del resto de la nación . Nosotros no vemos de benéfico la neutralidad garantizada por los Estados Unidos del Norte, sino paz que es su resultado. Los demás granadinos y el gobierno nacional con ellos, se fijan de preferencia en la soberanía o dominio de la Nueva Granada sobre el Istmo de Panamá, también garantizados por el instrumento que nos ocupa. Un gobierno y el partido preponderante que lo apoya, no consienten gustosos en que una parte del territorio sea inmune, por decirlo así, en caso de que en su concepto, fuese necesario llevar allí la guerra. El partido caído o supeditado querría, por el contrario, que de esa sección privilegiada no tuviese nada que temer, aún hallándose en manos del Gobierno a quien hace o intenta hacer la guerra. De aquí proceden las opuestas ideas que reinan sobre la neutralidad del Istmo , o sea Estado de Panamá, según la posición que anime los partidos, y de aquí la contradicción que reina en las ideas de un mismo partido, según la posición que ocupa en el curso de las evoluciones políticas”.

Por eso cuando ocho ciudadanos residentes en Panamá , en enero de 1861, elevaron una carta al Gobernador solicitándole declarase la neutralidad del Istmo conforme al Derecho Internacional y los actos legislativos, al decir de Arosemena, fueron víctimas de la persecución de quienes consideraron la propuesta “un atroz delito que estaban dispuestos a castigar”. Incluso, se trató de enjuiciarlos y “colgar (a) los criminales autores del odioso documento, al asta que sostenía en cierto lugar público la bandera de la Confederación”.

Durante las siguientes décadas , las intervenciones armadas de los Estados Unidos en Panamá aumentaron, en la medida en que este territorio se vio inmerso en las continuas guerras civiles colombianas. A veces, estos actos de fuerza fueron solicitados por el propio gobierno de Colombia que, viendo en peligro su soberanía y propiedad en el Istmo, invocaba el artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack. Pero en otras ocasiones, se efectuaron por la sola iniciativa de Washington, cuando consideraba que los disturbios faccionales obstaculizaban el libre tránsito y atentaban contra la vida y bienes de los ciudadanos

estadounidenses en Panamá. Sobre este punto, las controversias diplomáticas entre Colombia y los Estados Unidos fueron frecuentes. De esta manera, el Tratado Mallarino-Bidlack se convirtió en una peligrosa arma de doble filo para la nación sudamericana, máxime cuando en Bogotá no se esgrimió una política exterior firme y consistente ante la poderosa Nación del Norte. Como expresó Justo Arosemena, los intereses políticos eran contradictorios, incluso dentro de un mismo partido.

Nuevamente, en 1862, el tambaleante gobierno de Bogotá, ante el avance de la revolución de los radicales y con el propósito de detener las pretensiones dictatoriales de Mosquera, no vaciló en invocar la protección conjunta de las fuerzas navales y terrestres de los Estados Unidos, Francia e Inglaterra en el Istmo de Panamá, aunque esta solicitud fue rechazada. Tres años después, en 1865, un levantamiento encabezado por Gil Colunje que depuso al Presidente del Estado de Panamá Leonardo Calancha, hizo que el cónsul estadounidense Alex R. Mc Kee recomendara el desembarco de tropas de su país en la ciudad de Panamá y lo mismo ocurrió en Colón. En este caso hubo protestas del gobierno colombiano por lo que consideró una acción violatoria al Tratado Mallarino-Bidlack.

b) Protocolos para el cruce de soldados y prisioneros estadounidenses en el Istmo de Panamá.

Otro de los motivos de discordias entre los gobiernos de Colombia y Estados Unidos, era el continuo paso de tropas y prisioneros estadounidenses por el Istmo de Panamá sin el consentimiento de las autoridades locales de Bogotá. Como este aspecto no estaba contemplado en el Tratado Mallarino-Bidlack, después de un fuerte cruce de notas entre el Presidente del Estado de Panamá Mateo Iturralde y el Contralmirante de la Marina de los Estados Unidos G.T. Pearson, en 1865, se determinó la necesidad de negociar un documento para darle más amplitud al artículo 35 del mencionado pacto contractual. En febrero de 1869, el Secretario de Relaciones Exteriores de Colombia Pablo Arosemena y el Ministro de Estados Unidos Ernest Dickman firmaron un protocolo, a fin de examinar las diferencias que habían

surgido entre las dos naciones “en orden del derecho de tránsito que tenga el gobierno de Estados Unidos de América por el Istmo de Panamá” y con el propósito de llegar a un “acuerdo común” que allanara dichas diferencias “definitivamente”. Se acordó, en consecuencia, que las tropas de la Unión Americana, al igual que los presos bajo su jurisdicción federal podrían pasar “como servicio ordinario de su administración”. Este derecho se concedía en reciprocidad al compromiso contraído por Estados Unidos de mantener la soberanía y propiedad de Colombia en Panamá. Asimismo, se determinaron los procedimientos para transportar por el Istmo criminales, cuya extradición hubiese sido solicitada por Estados Unidos a otros gobiernos, y algunas medidas para la custodia que estaría a cargo de las fuerzas armadas de Colombia o del Estado de Panamá.

Este último punto fue objeto de enmiendas mediante un segundo protocolo concertado en octubre de 1869, entre el entonces Secretario de Relaciones Exteriores Luis Carlos Rico y el Ministro norteamericano Ernest Dichman. Se estableció que, en lo sucesivo, la vigilancia de los presos de paso por el Istmo de Panamá, habría de hacerse por un oficial civil de Estados Unidos, junto con otro funcionario colombiano de similar condición, pero, de ser necesario, solicitaría a la autoridad respectiva el auxilio de la fuerza nacional o del Estado. Posteriormente, en 1879, el Protocolo sobre el cruce de tropas y prisioneros en Panamá fue incluido en un tratado de Extradición que habría de suscribirse entre los gobiernos de Washington y Bogotá.

c) Fricciones con la Gran Bretaña: el caso de Taboga.

Mas no sólo había controversias entre Colombia y Estados Unidos por el intervencionismo militar o por el cruce de las tropas y prisioneros de este último país a través del Istmo de Panamá. También con Inglaterra se suscitaron fricciones ante los desmanes de los marinos británicos, particularmente en Taboga, donde había un apostadero naval y un depósito de carbón perteneciente a la Compañía Inglesa de los vapores del Perú y Chile.

A tal punto llegaron los excesos de los británicos en Taboga, que a principios de enero de 1866, el Presidente del Estado de Panamá Gil Colunje, al recibir las quejas del alcalde de la isla, expidió una circular prohibiendo el desembarco nocturno de los marineros de cualquier nación extranjera, sobre todo ingleses, estadounidenses y franceses, en los puertos del Istmo. Aunque los cónsules de los países mencionados se mostraron de acuerdo con la medida y prometieron colaborar en la ejecución de la misma, los desórdenes continuaron. El 26 de marzo de 1870, hubo graves enfrentamientos en Taboga, entre los tripulantes del buque británico **Zealous** y los isleños. Tras una borrachera generalizada, alrededor de 240 ingleses atacaron a los lugareños, destruyeron un establecimiento de licores y le dieron muerte al alcalde Manuel Fuentes cuando éste intentó apaciguar los ánimos exaltados. Varios nativos resultaron heridos y la trifulca sólo terminó con la intervención del Almirante de la Armada de S.M.B. en el Pacífico Arthur Farguhar, quien obligó a reembarcarse a los revoltosos.

Aunque el Presidente del Estado de Panamá Buenaventura Correoso solicitó a Farguhar que le entregara a los principales responsables del crimen y de los escándalos para que fuesen condenados por la justicia colombiana y además pidió el pago de indemnizaciones a los propietarios perjudicados y a los familiares del alcalde Fuentes, por el monto de cinco mil pesos, el Almirante británico no se mostró de acuerdo con los puntos de vista de Correoso sobre la culpabilidad de los implicados en los desórdenes. Aceptó que hubo desembarco masivo de marinos británicos, pero aclaró que sólo algunos de ellos se embriagaron “con el más detestable licor” y adujo que, si bien los ebrios eran los culpables de los escándalos, las causas de éstos no estaban claras. Por lo tanto, era inadmisibles que los marinos británicos fueran puestos en manos de las autoridades del Istmo. Convino, no obstante, en pagar indemnizaciones, pero no la suma propuesta por Correoso. En consecuencia, antes de abandonar el istmo, instruyó el Coronel Whithew para que le reconociera a los perjudicados la suma de 318 pesos. Por esta razón, fue que Correoso notificó al Poder Ejecutivo en Bogotá que los “desagradables acontecimientos” ocurridos en Taboga “se ha-

bían solucionado en forma pacífica. Adujo que debía insistirse a nivel diplomático para que el gobierno británico retribuyera justamente a los afectados por los tumultos, en particular a los familiares del infortunado alcalde Fuentes”.

d) Otras discrepancias con Estados Unidos y nuevas intervenciones militares norteamericanas en Panamá.

Cuando, a mediados de 1867, estalló otra de las tantas guerras civiles en Colombia y, como era costumbre, el Istmo de Panamá quedó inmerso en la contienda, las autoridades locales impusieron contribuciones extraordinarias para el futuro. Ante las quejas de los ciudadanos norteamericanos residentes en Panamá, el Secretario de Estado William H. Seward emitió una circular indicando que, si bien los súbditos de la Unión no estaban exentos del pago de contribuciones extraordinarias y “justamente repartidas” por el Gobierno Federal, este no era el caso cuando tales impuestos se cobraban para resistir a los Estados Unidos de Colombia. Con este último país, el gobierno estadounidense tenía contraída la obligación de mantener el dominio efectivo en la ruta de tránsito por el Istmo de Panamá. Por consiguiente, y hasta tanto se dieran otras instrucciones, los ciudadanos norteamericanos radicados en aquel territorio podían negarse a pagar los susodichos impuestos o contribuciones, excepto bajo protesta, la cual elevarían a sus respectivos cónsules, al Ministro Residente en Bogotá o a la propia Secretaría de Estado.

Esta sería la actitud asumida por el gobierno norteamericano en los años subsiguientes, a fin de que los ciudadanos y empresas estadounidenses con residencia en el Istmo de Panamá se negaran a pagar las denominadas “contribuciones de guerra”. Los cónsules de Estados Unidos en Panamá y Colón encabezaron tal posición y lo mismo hicieron sus homólogos de Gran Bretaña y Francia.

Mientras tanto, a principios de abril de 1868, ante la amenaza de un disturbio faccional, **marines** estadounidenses del **Prenobscot** desembarcaron en Colón. Cinco años después, específicamente en mayo de 1873, el estallido de otra guerra civil hizo que las autoridades

colombianas en el Istmo solicitaran la intervención armada de las tropas norteamericanas, invocando el artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack. Fue así como las fuerzas de los buques de guerra **Pensacola** y **Tuscarora** ocuparon la ciudad de Panamá. En esa oportunidad, el Presidente del Estado de Panamá Juan Pernet, en carta al Comandante del **Pensacola** P.H. Harrington, le dio sus “ más expresivas gracias ” por la conducta observada por las tropas estadounidenses y “ por el importantísimo servicio que han prestado inspirando a esta población la confianza de que el expresado conflicto no produjera desgracias sino las inherentes a las luchas de mano armada ”. A continuación, Pernet solicitó a Harrington que las tropas de ocupación se reembarcaran, pero éste pidió autorización para que un contingente de soldados permaneciera algunos días en la estación del ferrocarril por recomendación de los agentes de la **Panama Railroad Company**. A las dos semanas, los marines se retiraron.

Meses después, concretamente el 24 de septiembre de 1873, otro movimiento revolucionario motivó el desembarco de los **marines** de los barcos de guerra estadounidense **Benicia** y **Pensacola**, quienes desocuparon la ciudad de Panamá a principios del mes siguiente, según indica Gerstle Mack. Pero, un testigo de la época, Tracy Robinson, a la sazón Superintendente Encargado del Ferrocarril de Panamá indica que, precisamente en octubre del año mencionado, estalló una revolución local, cuando el general Buenaventura Correoso intentaba derrocar al general Gabriel Neira, entonces Presidente del Estado de Panamá. Robinson colaboró con este último y no solo pidió al Almirante J.J. Almoy, a cargo del barco de guerra **Lancaster**, que permaneciera en la bahía de Panamá y desembarcara tropas en la estación del ferrocarril, sino que coordinó con el Comandante W.B. Cushing, de la Armada de Estados Unidos en el Atlántico, para que los **marines** del **Wyoming** ocuparan Colón “ para la protección de los intereses americanos ”.

Cabe señalar que en esa ocasión, los rebeldes encabezados por Correoso lograron sitiar a la ciudad de Panamá, pero se supo que estaban escasos de municiones, si bien Neira sospechaba que recibían

apoyo clandestino desde Colón y pidió a Robinson que vigilase los cargamentos del tren procedentes del puerto Atlántico. Se logró descubrir que un comerciante de apellido Céspedes había introducido en barriles de harina, una gran cantidad de cápsulas destinadas a los revolucionarios. La Compañía del Ferrocarril decomisó el cargamento de los pertrechos de guerra y la harina fue devuelta al disgustado consignatario.

Al decir de Robinson , con tal medida, “esto puso fin a la pugna y en unos pocos días los invasores depusieron sus armas, fueron perdonados y devueltos a sus hogares y una revolución en Panamá, al menos, tuvo un final lleno de harina”.

Con tal de sostenerse en el poder, Neira, al parecer, en 1875, celebró un acuerdo con el representante del gobierno de Estados Unidos en Panamá para mantener una fuerza suficiente de soldados norteamericanos , a fin de que protegieran el libre tránsito y evitaran las violencias de las facciones locales. Sin embargo, no pudo continuar en el mando y fue depuesto por la Asamblea Constituyente y la Guardia Nacional, en noviembre de ese mismo año.

Conviene señalar, que otro de los factores que contribuía al casi permanente estado de anarquía imperante en el Istmo de Panamá, era precisamente el papel político desempeñado por la Guardia Nacional, que ponía y quitaba Presidentes a su antojo, en particular desde inicios de la década de los sesenta. Tal como indicaba el **Star and Herald**, el 11 de marzo de 1865 : “Por muchos años, según nuestra memoria, el Istmo de Panamá fue la más tranquila porción de la República, y el pueblo nunca soñó con revoluciones, aunque en aquellos días no teníamos más que una pequeña fuerza de veinticinco policías; pero desde cuando grandes unidades de las tropas nacionales se han acantonado aquí, el Istmo ha estado constantemente , debemos decirlo, en estado revolucionario”. Por estas fechas, el Ministro de Estados Unidos en Bogotá, Allan Burton afirmó: “Es en verdad difícil imaginar un ejemplo de gobierno más melancólico que la autoridad ejercida por los insignificantes jefes de los Estados costeros, entre los cuales el peor es el actual de Panamá”. Y añadía : “Estos Estados están casi uniformemen-

te en manos de hombres cuyo principal incentivo para ocupar las oficinas es la oportunidad que se les ofrece para conseguir sus egoístas e indignos fines”. Por su parte, Ernest Dichman , en 1878, sostuvo que en Panamá la Guardia Nacional se dedicaba a “hacer y deshacer” Presidentes del Estado.

Estos puntos de vista de los extranjeros coinciden con los del General Buenaventura Correoso, que en 1886, escribió : “En 1865 la guarnición nacional, comandada por el Coronel Alejandro Soto, aún sin el consentimiento de éste, que fue apresado al intento, salió de sus cuarteles, a la luz del mediodía, a son de marcha, abrió sus fuegos sobre la Casa del Gobierno y Cuartel del Estado, puso en consternación a toda la capital y su obra de escandalosa sublevación que causó no pocas muertes, terminó con el advenimiento de un nuevo gobierno. Ese ataque solo y por sorpresa de la fuerza nacional, que tan obligada estaba al respeto y fiel apoyo del orden legítimo de los Estados, fue la iniciación nefanda de esa conducta criminal, que ha seguido en detrimento harto deshonroso de la reputación militar en Colombia. ¡En Colombia, único país sudamericano donde el militarismo había dado invariable muestra de lealtad acrisolada!...”.

En virtud de lo anterior, Correoso concluía con que: “Estos hechos, todos que jamás merecieron censura nacional, ni judicial, ni ejecutiva, han dado a los hijos del Istmo la convicción profunda, de ser Bogotá, cabeza de la República, de donde han nacido todas las perturbaciones de orden que han tenido lugar en el Estado (de Panamá)”.

En otro orden de cosas, a principios de 1880, Justo Arosemena tuvo que denunciar con firmeza la intención del Gobierno de Ruthford Hayes de establecer estaciones navales de carbón en la Bahía de Almirante, en Bocas del Toro, y en el Golfo Dulce, en el sector Pacífico del territorio del Istmo de Panamá. En marzo de ese año, los vapores de guerra **Adams** y **Kearsage** , respectivamente, exploraron dichos lugares, sin que los Estados Unidos notificaran a las autoridades colombianas sobre estas actividades. Es más , dichas naves recibieron órdenes de permanecer en tales sitios hasta tanto fuesen reemplazadas y repeler “discrecionalmente” cualquier intento de desalojo por parte de las fuer-

zas estatales o nacionales. Era, sin duda, la reacción del gobierno de Hayes ante la concesión otorgada a Ferdinand de Lesseps para la construcción de un canal interoceánico por el Istmo de Panamá.

Tanto en Panamá como en Colombia hubo protestas diplomáticas por la presencia de los barcos de guerra estadounidenses en el Istmo, y desde febrero de 1880, Justo Arosemena llamó la atención al Departamento de Estado sobre esta expedición naval. Al parecer, el gobierno norteamericano, bajo los dudosos derechos de la **Chiriqui Improvement and Company**, pretendía hacer uso de una concesión hecha, en 1855, a A.W. Thompson por el gobierno colombiano, a fin de que construyera un camino de ruedas desde David a la Laguna de Chiriquí, pero los terrenos cubrían no sólo este último lugar en el Atlántico, sino también a Gofito en el Pacífico, inclusive la región intermedia entre los dos puntos. En esa ocasión, se especuló con que el gobierno estadounidense pretendía establecer una colonia de esclavos negros en la provincia de Chiriquí. Pero el principal interés, al parecer, era la explotación de yacimientos de carbón que se pensaba había en la región.

Arosemena denunció que todo ello no era más que un pretexto del gobierno de los Estados Unidos para poder así situarse en Panamá “como punto de observación y de apoyo para obrar en el futuro en ejecución de la decantada y elástica Doctrina Monroe”. Advirtió, asimismo, que semejante pretensión adolecía de varias fallas: primero, por la imperfección de los títulos de los terrenos adjudicados por costumbre a los extranjeros, y, en segundo término, aclaró que “cuando los gobiernos intentan adquirir un terreno en países extranjeros para edificar o para un establecimiento como el que ahora se trata, acostumbraban principiar por obtener el consentimiento del soberano del país donde se halla el terreno ...”, lo cual evidentemente no había ocurrido.

Dentro de este contexto, el Ministro de Estados Unidos en Bogotá Ernest Dichman decidió trasladarse al Panamá, en marzo de 1880, “con el propósito de apaciguar la agitación manifestada en el Istmo y establecer la posición del gobierno de los Estados Unidos tocante al asunto de que se trata en su verdadera intención, ante las autoridades

estatales “. En efecto, Dichman encontró que circulaban toda clase de rumores. “Algunos iban al extremo de lo improbable, sino imposible, al afirmar que el gobierno de Colombia había decidido concentrar un ejército de unos dos mil hombres en el Istmo con el propósito de resistir una agresión por parte del gobierno de los Estados Unidos”.

Acompañado por los cónsules de Estados Unidos en Colón y Panamá, Dichman le hizo una visita protocolar al Presidente del Estado de Panamá Mateo Iturralde, quien le manifestó que la forma como el **Kearsage** y el **Adams** habían llegado a las aguas colombianas en el Istmo y las exploraciones que hicieron sin el conocimiento de las autoridades locales, eran “cuestión de sorpresa, así como causa de alarmas”. Iturralde también le indicó a Dichman y sus acompañantes que “su sentido de honor (amor propio) había sido herido” y si bien la entrevista se desarrolló normalmente y no se llegó a nada concreto, poco después el Ministro estadounidense informó al Secretario de Estado que la actitud de Iturralde constituía una “acción poco amistosa” en el caso de los navíos mencionados y que así se lo había hecho saber al presidente de la República Rafael Núñez. Asimismo, criticó la conducta del Secretario de Relaciones Exteriores Eustorgio Salgar, que , según Dichman: “abrigaba sueños vagos de lograr una combinación de Gran Bretaña, Francia y otras potencias europeas contra lo que él se imaginaba ser las tendencias agresivas de los Estados Unidos en los asuntos provenientes del propuesto canal en el Istmo de Panamá”. Todo ello, para “adquirir popularidad personal al aparecer como celoso defensor del honor y soberanía nacional”. Dichman fue más lejos aún, cuando señaló: “Por este y otros actos, en los que evidenció su falta de tacto y conocimiento, se le obligó a dejar el gabinete, aunque logró obtener, sin embargo, el agradable exilio de Ministro colombiano en París”, donde según él , no haría ningún daño. Sostuvo, igualmente , que la posición adoptada por Justo Arosemena no concordaba con lo estipulado en la Constitución colombiana.

No está demás señalar que, en abril de 1881, el gobierno colombiano solicitó al Departamento de Estado la remoción de Dichman acu-

sándolo de “intervenir en la política interna y de presentar proyectos extraños y sugerencias de índole privada dignos de un calificativo menos circunspecto, reduciendo el acuerdo entre los dos gobiernos (...) a un negocio de granjería para que lo usufructuaran los pueblos y sus gobernantes. Dicho diplomático no había tenido inconveniente en expresarse desfavorablemente sobre la moralidad de personalidades panameñas y de inmiscuirse en los negocios internos del país”, según nos dice Raimundo Rivas.

Ante la enérgica protesta de Arosemena y al declarar el gobierno colombiano insubsistente el contrato con la **Chiriqui Improvement and Company**, el Secretario de la Marina de los Estados Unidos resolvió no llevar a efecto la inversión destinada consistente en 200.000 dólares aprobada por el Congreso, a fin de erigir las estaciones navales en Chiriquí y Bocas del Toro, supuestamente para abastecer de carbón a sus fuerzas marítimas.

Es más, la respuesta que el Secretario de Estado Evarts dio a Justo Arosemena, meses después de cerrarse la disputa, no dejó dudas en el sentido de que el gobierno estadounidense pretendía establecer las mencionadas estaciones de carbón en el Istmo de Panamá, dándole una interpretación muy particular al Tratado Mallarino-Bidlack de 1846. Según Evarts : “El gobierno de Colombia sabe de tiempo atrás que, tanto la seguridad como la comodidad de su Marina de Guerra y Mercantil, pudieran exigir el establecimiento por los Estados Unidos de depósitos de carbón en algunos puntos de ambas costas de Centroamérica; y el gobierno de los Estados Unidos nunca ha dudado que los sentimientos existentes entre los dos países, y las obligaciones pactadas por tratado de este gobierno con el de Colombia, inducirán a este a brindarle el auxilio y facilidades posibles a fin de conseguirlas, si así se deseara ,dentro del territorio colombiano. Este gobierno sabía que la adquisición de tales depósitos, sea por compra a particulares, o por concesión pública, tendría que comunicarse al gobierno colombiano y que éste daría su consentimiento con gusto (...). Este gobierno, tomando en consideración la conveniencia de establecer depósitos de carbón en la oportunidad posible en los puntos del Estado de Panamá

que parecieran más adecuados para el fin dio órdenes (...) para visitar Bocas del Toro y la Laguna de Chiriquí y de informar extensamente al respecto de las ventajas que ofrecen esos parajes”.

Es incuestionable, por otra parte, que el gobierno de Hayes quería mantener su tutela sobre el Canal interoceánico que los franceses iban a construir en Panamá. El gobierno colombiano, a través del Secretario de Relaciones Exteriores Eustacio Santamaría rechazó semejantes intenciones de Washington, indicando que “sería enteramente infundada la pretensión de cualquiera potencia extraña de ejercer sobre el Canal de Panamá género alguno de autoridad que invadiese la soberanía de Colombia so pretexto de proteger determinados intereses comerciales, pues estos quedaban suficientemente amparados cualquiera que ellos sean, con la neutralidad del Canal y las estipulaciones respectivas del contrato de concesión, que hacen del Canal obra de uso universal bajo el pie de la más absoluta igualdad ...”.

Con todo, el gobierno colombiano decidió propiciar un entendimiento con Estados Unidos acerca de la extensión de los deberes y derechos estipulados en el Tratado de 1846. Al respecto, se cursaron instrucciones al Ministro en Washington Justo Arosemena, quien presentó un proyecto de Protocolo. Al decir de Germán Cavelier, en este documento “...se decía que la concesión de paso libre por el Istmo por cualesquiera medios de comunicación, para el gobierno y ciudadanos de los Estados Unidos, comprendía el tránsito por el Canal de los buques de guerra de los Estados Unidos, en paz o en guerra; las tropas de ejército y marina, con tal de que pasaran desarmadas; y toda clase de pertrechos para buques y tropas; exceptuando el caso de guerra entre Colombia y Estados Unidos, en que no se aplicarían tales privilegios. Igualmente, se aclaraba que la garantía de neutralidad consistía en que los Estados Unidos impidieran que el territorio del Estado de Panamá fuese sitio de hostilidades por ninguna potencia extranjera, y que la garantía de soberanía consistía en que los Estados Unidos impedirían por todos los medios que dicho territorio fuese objeto de conquista o de usurpación o de insidias que tendieran a separarlo de Colombia. Para que los Estados Unidos pudieran cumplir con tales deberes se

estipulaba que emplearían con toda prudencia las medidas indispensables y mientras durase la emergencia, para lo cual podrían ocupar temporalmente el territorio amenazado o invadido y aún fortificado, procediendo ambas partes de buena fe y enteramente de acuerdo. Finalmente y para evitar indebidas intervenciones americanas, Arosemena proponía que se estipulara la obligación de Colombia de mantener la fuerza armada necesaria en el Istmo para mantener la tranquilidad pública y garantizar el libre paso de los Estados Unidos”.

Mas este proyecto de Protocolo reformativo del Tratado Mallarino-Bidlack, al decir de Cavelier, “no fue ni siquiera considerado por el Secretario de Estado”. Este le manifestó a Justo Arosemena que los Estados Unidos tenían derecho al control sobre el Canal interoceánico en Panamá, si bien dicha obra resultaba más costosa que la propuesta por Nicaragua, con mucho la más ventajosa, en opinión de Evarts. Pero las cosas no quedarían así, sino que Bogotá aún insistiría en reformar el controversial pacto de 1846. Incluso, como veremos en otro capítulo, se negoció el Protocolo Santodomingo Vila-Trescott que fue rechazado por Colombia.

Retornando al caso de las estaciones carboneras en Bocas del Toro y Chiriquí, con razón el periódico **La Reforma** de Bogotá afirmó que, si bien la cancillería colombiana había actuado con “la mayor actividad y circunspección en esta delicada cuestión”, en tanto que las autoridades del Istmo también cumplieron con sus deberes, en realidad el que “se ha llevado la palma, por el tino y alta inteligencia con que ha manejado el asunto, es el doctor Justo Arosemena, nuestro Ministro en Washington, a quien debemos su satisfactoria solución”.

e) Las intervenciones armadas de Estados Unidos en Panamá y Colón en 1885.

En la larga cadena de intervenciones armadas en el Istmo, entre las más destacadas están las que se llevaron a cabo a principios de 1885 en las ciudades de Panamá y Colón, poco después del estallido de otra de las tantas guerras civiles en Colombia. Aprovechando la ausencia del General Santodomingo Vila, a la sazón máximo representante del po-

der central, quien se dirigió a Cartagena con el objetivo de apoyar al presidente Rafael Núñez , el General Rafael Aizpuru se levantó en armas y obligó al Presidente encargado del Estado de Panamá Pablo Arosemena a refugiarse en el barco británico **Heroine**. Aizpuru , a la vez , puso obstáculos en la ruta de tránsito, capturó algunos empleados de la Compañía del Ferrocarril y cortó los medios de comunicación. Mientras tanto, en Colón, el mulato Pedro Prestán se declaró en rebelión, ocupó el muelle del ferrocarril e hizo algunos prisioneros estadounidenses. Incluso, amenazó con fusilarlos si la Compañía de Vapores norteamericana no le entregaba un cuantioso cargamento de armas y municiones.

Si bien los soldados del gobierno colombiano comandados por el general Carlos A. Gónima, con el apoyo de las fuerzas norteamericanas, derrotaron a los rebeldes, durante el combate, se desató un incendio que destruyó la ciudad de Colón, la cual además fue saqueada, pese a las enérgicas medidas adoptadas por las tropas estadounidenses. Entretanto, Aizpuru concretó un acuerdo con las fuerzas de ocupación encabezadas por el capitán Bowman Mc Calla, que se retiraron de la ciudad de Panamá y permanecieron en las inmediaciones del ferrocarril. Por su parte, el general en rebeldía se comprometió “a cumplir con el deber de dar completa protección a la vida e intereses de los norteamericanos y demás extranjeros”, entre otros puntos. Al cabo de tres semanas y tan pronto como las fuerzas del gobierno colombiano jefaturado por el General Rafael Reyes recuperaron la plaza, los barcos de guerra estadounidenses se retiraron con las tropas de ocupación.

Al respecto, el testigo presencial de estos sucesos, el General Buenaventura Correoso indicó: “Aunque en nuestra salida de Panamá ya vimos estacionadas las tropas norteamericanas en todo el trayecto de la línea del ferrocarril, hasta la misma oficina de Panamá, y esto nos hería profundamente , quisimos atribuir esa ligereza de procedimiento, a exceso de celo por la mantención del libre tránsito interoceánico , sin más pretensiones que la de dar eficaz garantía al comercio. Y cuál sería nuestra justa sorpresa, al saber que esas tropas habían ejercido actos de suma hostilidad también en Panamá, intimando rendición a

las fuerzas del gobierno, y apresando a su primer jefe, General Rafael Aizpuru , que fue llevado, con tal carácter, al Consulado de esa nación?. El 24 de abril , que estas cosas pasaban, era el Sr Cónsul de la Gran República el soberano árbitro en nuestro propio suelo, y el pabellón y armas de esa gran nación ostentaba su poder entre nosotros (!!). Mientras tanto, y con posterioridad a esto, el Almirante Jouett ejercía también con su escuadra, actos jurisdiccionales en nuestras aguas de Barranquilla a Colón, muy depresivas por cierto, de la dignidad de Colombia. Intervención directa ésta, en nuestros asuntos, a fuerza de especiosos pretextos! ...”.

Concluía Correoso ,indicando: “Sin embargo de todo esto, y a la vista de cuanto ha tenido lugar, a ese respecto, en el desgraciado Istmo de Panamá y puertos marítimos de Barranquilla, Cartagena y Colón, esos hechos todos han sido reconocidos como oportunos servicios (!!)” . Y más adelante acotaba : “Verdad es que las mismas tropas norteamericanas evacuaron las plazas de Panamá y Colón, a la entrada de la invasión caucana, hicieron saludo de honor a nuestra bandera . ¿Pero borran así la mancha puesta al decoro patrio?”. Por último aseveraba : “A qué se ha debido esa oficiosidad del gabinete de la Casa Blanca, es cosa que averiguará el tiempo! La Historia tomará a su cargo la rigurosa apreciación de estos sucesos, que ojalá no sirvan después de poderoso argumento contra nuestro pobre país”. Lo que Correoso ignoraba es que, como veremos, la intervención norteamericana había sido solicitada por el propio gobierno de Rafael Núñez.

Tanto el gobierno colombiano como el de Estados Unidos señalaron que Pedro Prestán y sus allegados, el haitiano Antonio Pautrizelle y el jamaiquino George Davis, eran los principales responsables del incendio de Colón. Los dos últimos fueron ahorcados en la estación del ferrocarril y aunque Prestán, en un principio, logró huir a Cartagena, poco después fue capturado en Santa Marta y remitido a Panamá , donde corrió la misma suerte que sus compañeros, el 18 de agosto de 1885, luego de ser condenado por un Consejo de Guerra del que formó parte un alto funcionario de la Compañía del Ferrocarril.

Sobre este asunto el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Estados Unidos en Colombia William Scruggs le escribió al Secretario de Estado Thomas E. Bayard : “Usted , sin duda, se ha enterado por otras fuentes, que Prestán no se refugió en Jamaica, como se creyó aquí, pero que se le capturó cerca de Barranquilla por fuerzas del gobierno desde donde fue enviado a Colón, juzgado por una Comisión militar y ahorcado cerca del escenario de sus crímenes . Fue un final muy apropiado para él”. Y en cuanto a Aizpuru, aseveró que quizás “era menos criminal” y que todavía se encontraba en prisión en Bogotá. A su juicio “con toda seguridad será desterrado del país, aunque no es seguro si se le ahorcará o no”.

No está demás insistir en que las intervenciones militares de Estados Unidos en Panamá y Colón, en 1885, se hicieron a solicitud del gobierno de Rafael Núñez. En efecto, en carta fechada en Bogotá el 14 de abril, el Secretario de Relaciones Exteriores Vicente Restrepo le comunicó a William L. Scruggs , lo siguiente: “He recibido orden del señor Presidente de la República para manifestar a Vuestra Excelencia, que encontrándose el Estado de Panamá en situación peligrosa, bajo el punto de vista de conservación del orden, tanto exterior como interior; situación que compromete la soberanía de Colombia sobre aquel territorio , por hallarnos en imposibilidad de enviar, con la rapidez necesaria, fuerzas militares suficientes, ha llegado el momento de solicitar la intervención del gobierno que Vuestra Excelencia dignamente representa, en cumplimiento del artículo 35 del Tratado General del 12 de diciembre de 1846, a fin de que entre tanto llegaran al Istmo las tropas nacionales , dicho gobierno se encargue de mantener ileso los derechos y autoridad del Gobierno de Colombia en el Estado de Panamá “.

Como se desprende de la correspondencia del Ministro Scruggs, a raíz de las intervenciones de Estados Unidos en el Istmo de Panamá en 1885, el gobierno de Rafael Núñez pulsó su opinión sobre una posible ampliación del Tratado Mallarino-Bidlack con un artículo adicional que proporcionaría una alianza ofensiva y defensiva, así como también el establecimiento de procedimientos de arbitraje ante cualquier controver-

sia que se suscitase por la interpretación del artículo 35 del mencionado pacto. Incluso, el gobierno de Núñez envió a Jorge Holguín, Ministro de Finanzas , en misión especial a Washington para poner en conocimiento del Secretario de Estado “de los asuntos del estado alarmante en el Istmo de Panamá”. A juicio de Scruggs: “Por razones obvias, los países europeos no cesan en su propósito de querer apoderarse y poner en peligro la soberanía de Colombia en dicho territorio”.

En virtud de lo anterior, Scruggs consideraba que el momento era propicio para que el gobierno de Washington presentara la propuesta de adquirir las tres pequeñas islas en las afueras de la bahía de Panamá, tal como lo habían hecho sin éxito Bowlin y Morse en 1856. Sostenía al respecto: “Bajo mi propia responsabilidad y con mucha cautela, he sondeado al gobierno colombiano en relación a este punto. Creo que si usamos la forma más apropiada , aceptaría fácilmente un tratado similar al antes proyectado y que el gobierno de la Nueva Granada rechazó para entonces (en 1856)”.

Aunque estos proyectos de William Scruggs no cristalizaron, sus palabras sirven para formarnos ideas precisas sobre la posición del gobierno colombiano presidido por Rafael Núñez respecto al Istmo de Panamá, al que quería conservar a toda costa estrechando la alianza con Estados Unidos. Sobre este particular, el propio Scruggs le remitió al Secretario de Estado Thomas Bayard, a finales de 1885, un párrafo del Mensaje del Presidente Núñez a la Convención Nacional, donde expresaba lo siguiente: “A lo expuesto se agrega la necesidad de mantener, durante algún tiempo, un fuerte ejército, que sirva de apoyo material a la aclimatación de la paz, que no puede ser producida instantáneamente por un sistema de gobierno que habrá de guardar escasa armonía con los defectuosos hábitos adquiridos en tantos años de error. El solo Estado de Panamá requiere numerosa y bien pagada guarnición, a fin de que no sobrevengan de nuevo ocurrencias que puedan poner en peligro nuestra soberanía; sin que dicha precaución excluya la más segura ,que es el atinado cultivo de nuestras relaciones con el gobierno norteamericano, que acaba de darnos el testimonio de buena fe. Juzgo, en efecto, que mientras mayor sea nuestra confianza

en esa lealtad, mayor será la garantía de nuestro dominio en el Istmo, dada la notoria imposibilidad de defenderlo materialmente con nuestros propios medios. Concesiones oportunas y bien meditadas de nuestra parte, lejos de poner en peligro ese dominio sostenido hoy solamente por la fuerza del derecho, le otorgará nueva sanción, supuesta la razonable circunstancia de que quedasen perfectamente definidas las nuevas y recíprocas obligaciones”.

Según Scruggs, las oportunas concesiones aludidas por Núñez, eran aquellas que se mencionaban en el Memorándum enviado por él en sus despachos confidenciales del 12 de junio y 23 de octubre de 1885. Aseveraba, en consecuencia: “El propósito del Presidente en dirigir la atención a esto no es meramente el de crearse un sentimiento público de aprobación favorable para realizar un tratado en base al Memorándum en el caso de que el proyecto sea favorable en Washington”. No obstante, aunque en diversos documentos se menciona la posibilidad de negociar reformas al Tratado Mallarino-Bidlack, lo cierto es que los intentos no llegaron a plasmarse y el polémico pacto contractual permaneció como la piedra angular de las relaciones entre Colombia y Estados Unidos. Es más, como veremos, en otro capítulo, en 1903, el controversial Tratado se invocó por parte de John Bassett Moore como argumento central para justificar la intervención estadounidense en la independencia de Panamá de Colombia.

Por otra parte, testigos presenciales de las intervenciones armadas en 1885, fueron en Colón Philippe Bunau Varilla, que en aquel tiempo se desempeñaba como ingeniero en jefe de los trabajos de excavación del canal francés en el Atlántico, y Manuel Amador Guerrero, médico al servicio de la Compañía del Ferrocarril en el Pacífico. Ambos tendrían activa participación en los sucesos del 3 de noviembre de 1903 y muy bien pudieron tomar como modelo, para recurrir al gobierno de Washington, el bochornoso espectáculo que presenciaron aproximadamente dos décadas atrás, cuando las tropas norteamericanas pusieron el orden en los puertos terminales del Istmo de Panamá, a solicitud de la administración presidida por Rafael Núñez.

2. Nuevas discordias con Inglaterra en el Istmo de Panamá.

Aunque las relaciones entre Colombia y la Gran Bretaña respecto al Istmo de Panamá, nunca tuvieron el grado de importancia de las que se mantenían con Estados Unidos, principalmente por la existencia del Tratado Mallarino-Bidlack, no por ello debemos pasarlas por alto. Un caso que deterioró las relaciones anglo-colombianas fue la matanza de jamaicanos en Culebra, el 4 de mayo de 1883 por parte de soldados del país sudamericano, en un acto de extrema barbarie. Asimismo, estos súbditos ingleses ocasionaron fricciones entre los dos gobiernos, cuando se sumaban a las tropas revolucionarias y eran arrestados o bien sus propiedades sufrían asaltos por los soldados gubernamentales, provocando las consiguientes quejas de los cónsules británicos en Panamá.

a) La matanza de jamaquinos en Culebra.

Así como hubo ingerencia de los cónsules británicos en los asuntos internos de Colombia en el Istmo de Panamá, sobre todo cuando se constituyeron en abanderados de los súbditos ingleses que se oponían al pago de impuestos y otras medidas de carácter administrativo adoptadas por las autoridades locales, del mismo modo no puede negarse que, en ocasiones, los abusos de las tropas colombianas en este territorio, particularmente contra los oriundos de Jamaica, entonces ciudadanos británicos, dieron lugar a enconadas controversias entre Londres y Bogotá. Cabe recordar que, durante la década de los ochentas, gran parte de los jamaicanos llegaron al Istmo a trabajar en la construcción de la ruta intermarina que emprendió la Compañía Universal del Canal Interoceánico presidida por Ferdinand de Lesseps.

De conformidad con los datos que suministra el historiador norteamericano Gerstle Mack, para la mencionada Compañía la más importante mano de obra provino de Jamaica, al punto que, en 1883, más de la mitad de los obreros procedían de esta isla. Dos años después, de un total de 12.875 trabajadores, 9.000 eran jamaquinos. Otra fuente de la época señala que, de 12.000 obreros del Canal, por lo menos dos terce-

ras partes eran de Jamaica. El resto provenía , en orden decreciente de Barbados, Martinica, Santa Lucía, New Orleans, Venezuela y Cartagena de Indias. Sin duda, el caso más notable de actos violentos perpetrados en perjuicio de los jamaquinos se suscitó en Culebra, el 4 de mayo de 1883. En efecto, ante la celebración de fiestas en dicho sitio, el Alcalde solicitó a un oficial colombiano en Emperador que enviara una patrulla, a fin de evitar posibles desórdenes. Pero al llegar a Culebra y, tal como era costumbre, los soldados fueron detenidos por guardias de la Compañía del Canal. Una vez enterado de esto , el Oficial de Emperador decidió dar un escarmiento y con toda la fuerza bajo su mando, seguido de una tropa provista de revólveres y machetes, atacó el cuartel número 4 en el que estaban durmiendo algunos jamaquinos que fueron masacrados a mansalva. El saldo fue de 30 heridos y 18 muertos muchos de los cuales, al decir del Encargado de Negocios Alfred A. John, “perecieron horriblemente mutilados”.

Se preguntaba aquel funcionario, si el desarme hecho a la patrulla, era motivo suficiente para semejante acto de violencia contra unos súbditos británicos que se habían retirado a descansar después de trabajar arduamente. Solicitaba al Secretario de Relaciones Exteriores, se investigara si a la Compañía del Canal le correspondía prohibir el paso de hombres armados por la zona de construcción, y que se realizaran, cuanto antes, las pesquisas destinadas a deslindar las responsabilidades del caso.

De conformidad con esta demanda, se instruyó al Secretario de Gobierno del Estado de Panamá dictar, a la mayor brevedad posible, las medidas que fuesen menester para aclarar los hechos acaecidos en Culebra y castigar a los culpables. La Secretaría de Relaciones Exteriores, indicó que asuntos de esa magnitud exigían se le prestara “atención y cuidados especiales” y el caso en cuestión recordaba la necesidad de mostrarle a los gobiernos extranjeros que en Colombia se procedía con energía suficiente para proteger los derechos de propios y extraños. En mayo de 1886, se seguía juicio criminal contra el jefe de las fuerzas de Emperador, el capitán Cobo y continuaban las investigaciones para procesar a los otros implicados en la matanza de Culebra.

A consecuencia del lamentable suceso, el Gobernador de Jamaica H. W. Norman, en una proclama que emitió el 14 de noviembre de 1885, previno a los que tenían la intención de emigrar al Istmo de Panamá sobre el peligro que corrían ,debido “a la falta de protección a la vida y propiedad” en ese Estado en el que, por tanto, los súbditos de la Gran Bretaña estaban “totalmente inseguros”.

b) Otras disputas con los ingleses.

A finales de marzo de 1883, el cónsul de Gran Bretaña en Panamá Chamberlain Bey, transmitió al Presidente del Estado su preocupación ante los desórdenes suscitados en fecha reciente en la línea del Canal. Pedía, asimismo, protección para los 10.000 súbditos de su nación que entonces residían en el Istmo. Es cierto que esta era la nota corriente, durante las guerras civiles que azotaban permanentemente a todo el territorio colombiano. Mas con los ciudadanos británicos, sobre todo los de origen antillano, la situación tendió a complicarse, especialmente después del fracaso de las compañías francesas en la construcción del Canal interoceánico.

Al suspenderse los trabajos en la vía acuática, muchos de los obreros cesantes permanecieron en Panamá y se dedicaron a diversas actividades de subsistencia como la agricultura y las labores manuales. Las tropas gubernamentales constantemente cometían excesos contra pequeñas propiedades de los jamaiquinos, algunas de las cuales estaban ubicadas cerca de la ruta de tránsito. Y, para empeorar las cosas, los antillanos, en no pocas ocasiones, tomaron partido en las contiendas entre liberales y conservadores. Por supuesto, se inclinaban a favor de los primeros, es decir combatían al régimen de Rafael Núñez.

Durante la Guerra de los Mil Días, se suscitó un fuerte cruce de notas entre el cónsul británico Ernest Hudson con el Presidente del Estado. El primero, expuso el caso del súbdito inglés Thomas Campbell, residente en Gatún, que fue arrestado por soldados del gobierno colombiano y maltratado en la cárcel sin que mediara cargo alguno para tales procedimientos. Por su parte, el segundo, soste-

nía que se tenían noticias fidedignas que muchos jamaquinos habían colaborado con los rebeldes en la línea del ferrocarril e incluso algunos de ellos combatieron al lado de éstos. Hasta hizo alusión a un movimiento revolucionario encabezado por los jamaquinos en el Darién. Por eso, no era de sorprender que las fuerzas gubernamentales los trataran de acuerdo con la conducta irregular que los antillanos practicaban.

Todavía , en septiembre de 1902, el Encargado de Negocios de la Gran Bretaña Richard Mallet, reclamaba en Bogotá indemnizaciones para súbditos de su país, cuyas propiedades, entre las que se encontraban casas comerciales, habían sido asaltadas por soldados del gobierno en Old Bank, en Bocas del Toro. La lista que adjuntaba incluía a 35 propietarios y las reclamaciones ascendían a \$2.573.239. El Ministro de Relaciones Exteriores Felipe Paúl, instruyó al Gobernador de Panamá efectuar las diligencias correspondientes y remitírselas para darle la debida respuesta a la Legación británica.

3. Puntos de fricción con Estados Unidos y la ingerencia extranjera en la Guerra de los Mil Días en Panamá.

Es indudable que uno de los motivos de permanentes discordias entre los gobiernos de Estados Unidos y Colombia, era el abierto tráfico de armas y municiones de guerra que atravesaban el Istmo de Panamá rumbo a Centro y Sudamérica y a veces se quedaban dentro del propio territorio colombiano. Las compañías de vapores estadounidenses, británicas, francesas y alemanas llevaban el peso de este intenso trasiego de material bélico, al igual que la Compañía del Ferrocarril Transístmico. Este lucrativo negocio, virtualmente comenzó desde los inicios de la “fiebre del oro” y prosiguió, sin mayores alteraciones, hasta los años ochenta, cuando el gobierno de Rafael Núñez dictó un buen número de disposiciones para controlarlo, entre éstas el establecimiento de aduanas en Panamá y Colón. Ello produjo las explicables protestas de los cónsules extranjeros en Panamá y los Ministros de Estados Unidos y la Gran Bretaña en Bogotá.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Por otra parte, durante la Guerra de los Mil Días, entre 1899 y 1902, los intereses foráneos estuvieron presentes y se hicieron sentir con mucha fuerza en el Istmo de Panamá. A tal extremo llegó la influencia extranjera que los liberales en rebelión, pactaron proteger o no perjudicar los bienes extranjeros, al mismo tiempo que intentaron que la Compañía del Ferrocarril se mantuviera neutral en la contienda. No obstante, la empresa ferrocarrilera se inclinó, casi siempre, por el gobierno, aunque esto no fue óbice para que surgieran disputas entre ellos. De igual manera, durante el conflicto bélico, quedó en evidencia el cuantioso contrabando de armas y municiones que realizaba esta compañía, junto con las de vapores. Por último, el intervencionismo militar del gobierno estadounidense se hizo presente en varias ocasiones invocando el Tratado Mallarino-Bidlack. A fin de cuentas, con la interesada mediación norteamericana, el 21 de noviembre de 1902, se firmó el Tratado del Wisconsin que puso término a la Guerra de los Mil Días en Panamá.

a) Las protestas norteamericanas y británicas por el establecimiento de aduanas en el Istmo.

Es un hecho conocido que, virtualmente desde los primeros años de la “fiebre del oro” en Panamá, las compañías de vapores estadounidenses, británicas, alemanas y francesas y de otras banderas extranjeras, junto con la empresa del ferrocarril transístmico, se dedicaron a un intenso y lucrativo negocio de venta de armas y municiones de guerra, en Centro y Sudamérica, e incluso dentro del propio territorio colombiano. Por su estratégica posición geográfica, el Istmo de Panamá se convirtió en el punto central para la distribución de este tipo de mercancías que, en virtud del Contrato Stephens-Paredes de 1850 y el Contrato de 1867, concertados entre la Compañía del Ferrocarril y el gobierno neogranadino, no estaba sujeto a la fiscalización de aduanas ni a ningún tipo de control, al igual que los otros géneros que transportaba la empresa. Ello a pesar de las constantes quejas de los cónsules

de países hispanoamericanos que resultaban afectados con semejante tráfico de material bélico.

Con el ascenso de Rafael Núñez a la Presidencia de Colombia y particularmente con la promulgación de la nueva Constitución centralista de 1886, se reservaba al gobierno, la potestad de: “introducir, fabricar y poseer armas y municiones de guerra, disposición absoluta que prima sobre cualquier otra”. Al mismo tiempo, se adoptaron una serie de medidas contra el libre tránsito de éstas por el Istmo de Panamá. Más aún, el año anterior, mediante el Decreto Ejecutivo No. 636, se establecieron aduanas en los puertos de Panamá y Colón. Todo ello, de conformidad con el artículo 8 de la ley 53 de 1884 y los artículos 42 y 48 del Código Fiscal colombiano que se relacionaban con el mismo asunto.

Contra el Decreto Ejecutivo antes mencionado se manifestó el Ministro estadounidense William Scruggs, quien le informó al Secretario de Estado Thomas F. Bayard, su posición ante el Dr. Restrepo, Secretario de Asuntos Exteriores de Colombia, indicándole a éste su temor “de que esta medida interfiera seriamente en la libertad del tránsito ístmico e informalmente el me ha expresado su opinión favorable al respecto, pero añadiendo que esta ha sido rechazada por el Presidente y su gabinete. Añadía, a renglón seguido: “Mi colega británico, con quien ya he hablado respecto a este asunto, alberga los mismos temores y de conformidad escribirá a su gobierno. Scruggs finalizaba su carta a Bayard, indicándole: “De esta manera, en relación al problema, me mantendré pendiente del arribo de sus instrucciones y, bajo mi responsabilidad, me adelantaré a persuadir al Presidente para poner su Decreto en ejecución”.

Ante las protestas airadas de los cónsules de Estados Unidos en Panamá y Colón por el registro de cargamentos transportados por la Compañía del Ferrocarril Transístmico que se temía podían contener elementos de guerra, las aduanas en estos puertos fueron suprimidas. No obstante, prosiguieron las controversias, sobre todo cuando, en 1887 el Gobernador de Panamá ordenó el registro de los bultos de mercancías desembarcados de los vapores **San Blas** y **Hungaria**, proceden-

tes de Hamburgo y Nueva York, respectivamente, ante la sospecha que contenían armamentos.

Fue por ello que el Dr. Felipe Angulo, Ministro de Guerra de Colombia, entonces encargado del Despacho de Relaciones Exteriores, elaboró una extensa y prolija resolución fechada el 18 de octubre de 1887. En la misma, después de citar los pertinentes artículos del Tratado Mallarino-Bidlack, el Contrato Stephens-Paredes y el Convenio de 1867 con la Compañía del Ferrocarril, concluyó con que en ninguno de estos arreglos contractuales el gobierno colombiano había renunciado a sus derechos soberanos en la zona de tránsito en el Istmo de Panamá.

En virtud de lo anterior, se resolvió en la mencionada resolución hecha por Angulo que, siempre que el gobierno nacional o el de Panamá, tuvieran la certeza o los indicios de que mercancías recibidas por el ferrocarril interoceánico o depositados en sus almacenes, eran armas o municiones de guerra, se exigiría al respectivo agente o empleado de dicha empresa ferroviaria, que se registraran en presencia de la autoridad pública. Si de tal revisión resultaba que las mercancías eran armas o municiones destinadas a otra nación, el tránsito de las mismas se verificaría conforme a la Resolución Ejecutiva del 2 de junio de 1879, es decir sin ningún tipo de fiscalización. Pero si se consideraba que iban dirigidas al territorio de la República, serían decomisadas por el gobierno de Panamá el cual promovería la investigación pertinente “para descubrir el delito que pueda haberse cometido por infracción de las leyes nacionales”. Finalmente, el gobierno de Panamá se pondría de acuerdo con el representante designado por la Compañía del Ferrocarril para que ésta dictara los reglamentos convenientes que habrían de someterse al examen del Poder Ejecutivo para su aprobación en lo que a él le era pertinente.

A partir de entonces y hasta la separación definitiva de Panamá de Colombia el 3 de noviembre de 1903, los funcionarios de la empresa del ferrocarril tuvieron que rendir informes al gobierno de este último país sobre los cargamentos que atravesaban el Istmo cualquiera fuese su destino final. Ello no significa, evidentemente, que la Compañía abandonó su acostumbrada práctica del trasiego de armas y municio-

nes a distintos puntos de Hispanoamérica y hasta dentro de la propia Colombia. Como veremos, durante la Guerra de los Mil Días, es decir, entre finales de 1899 a noviembre de 1902, el ferrocarril constituyó un factor clave para el transporte de tropas y armas del gobierno colombiano, e incluso para su abastecimiento de material bélico. Sus agentes principales J.R. Shaler y Herbert J. Prescott declararon la neutralidad de la empresa en la contienda, pero tuvieron que salirse al paso a no pocas acusaciones en el sentido de que proveían de armamentos a los liberales. Es más, estas quejas se presentaron a nivel diplomático en Washington, aunque no surtieron efecto alguno.

Así las cosas, en fechas próximas a la secesión de Panamá, las relaciones entre los funcionarios del ferrocarril con las autoridades del gobierno colombiano eran, por lo regular, sumamente tensas. Varias causas motivaron esta situación. En particular, porque la compañía, en ocasiones, se negaba a transportar las tropas conservadoras, o sea las del gobierno, cuando se suscitaban las intervenciones militares norteamericanas en la zona de tránsito y también porque los decomisos y detenciones de los cargamentos por parte de los funcionarios del Istmo, se hicieron frecuentes ante el temor de que los mismos iban destinados a los rebeldes. No resulta extraño, en consecuencia, que entre los conspiradores para lograr la independencia de Panamá en 1903, estuvieran precisamente altos representantes de la empresa del ferrocarril, entre ellos James Beers y los ya mencionados J.R. Shaler y Herbert J. Prescott.

b. Presencia y actividad foráneas en el conflicto civil en Panamá.

b.1. El peso de los intereses extranjeros: neutralidad y antagonismo.

Sin lugar a dudas, el Istmo de Panamá fue uno de los puntos del territorio colombiano donde los intereses foráneos se hicieron sentir con más fuerza, durante la Guerra de los Mil Días. Basta recordar que el ferrocarril transístmico, en manos de un consorcio norteamericano, quería mantener a toda costa el libre tránsito para lo cual, como había

ocurrido prácticamente desde que comenzó a operar en 1855, recurría al gobierno norteamericano invocando el artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack. Por su parte, la Nueva Compañía del Canal Francés pretendía mantener los derechos que la administración de Bogotá le otorgó en la prórroga de 1900. No menos importante era la influencia de las compañías navieras inglesas y norteamericanas, así como el peso de otras inversiones extranjeras, particularmente en las ciudades de Panamá, Colón, David y Bocas del Toro.

En virtud de lo anterior nos explicamos por qué una de las principales preocupaciones de las fuerzas liberales que arribaron a Chiriquí, a principios de 1900, a bordo de la “**Momotombo**” encabezadas por Belisario Porras, Carlos A. Mendoza y Eusebio A. Morales, fue la de aclarar su posición respecto a los extranjeros. Así, el 31 de marzo de ese año, en la primera circular dada a conocer por la Secretaría del Gobierno Revolucionario a cargo de Mendoza, se indicó al cuerpo consular, que el ejército y la marina rebeldes, respetarían y protegerían en mar y tierra la vida y propiedades de los ciudadanos de otros países. Ello se haría siempre que éstos se mantuvieran neutrales y no hubiese motivo para que dichos bienes, conforme al Derecho de Gentes, fueran calificados como “contrabando de guerra, sujetos a detención y confiscación, mediante la visita y el examen de los bienes, cargamentos y sitios donde se hallen tales bienes”. En consecuencia, se le solicitó a los cónsules participarle a los agentes de las compañías de vapores que sus naves no transportaran, en lo sucesivo, tropas, armas, municiones o carbón, ni otros artículos de guerra considerados de ilícito comercio, si querían evitar “las molestias que les ocasionaría el desprecio o el simple olvido de las obligaciones impuestas a los naturales”.

Cuando los rebeldes se apoderaron de Chiriquí, recibieron una delegación compuesta por el Comandante W. W. Mead, del crucero norteamericano **Philadelphia** y agentes consulares de Inglaterra y Francia. El objeto de la visita era cerciorarse si se habían respetado las vidas y propiedades de los ciudadanos extranjeros en David. Con el propio Porras pudieron salir de dudas, al mismo tiempo que se ofrecieron como mediadores para la solución pacífica del conflicto.

Poco después del triunfo de los liberales en el combate de “La Negra Vieja”, en Bejuco, el 13 de julio de 1900, Carlos A. Mendoza extendió una extensa misiva al Superintendente del Ferrocarril J.R. Shaler. En la misma, lo ponía al corriente de los avances del movimiento revolucionario y la virtual existencia de un gobierno de hecho en Panamá. En consecuencia, la empresa ferroviaria debía mantenerse al margen de la guerra civil y no transportar ni las tropas ni los elementos de guerra gubernamentales. De lo contrario, se le consideraría aliada o cómplice de los conservadores con todos los efectos que tal actitud podía traer consigo.

Shaler, en su respuesta, adujo que en las circunstancias de ese entonces, la compañía no podía reconocer otro gobierno, excepto el de Bogotá, con el que había celebrado el contrato de arrendamiento. Por consiguiente, la empresa estaba obligada a cumplir con los términos de dicho pacto y así lo haría. Más aún, el denominado “gobierno revolucionario” no ocupaba en aquel tiempo el territorio por donde pasaba la vía férrea, de manera que la compañía no podía reconocerle autoridad alguna.

En todo caso, advirtió Shaler que el objeto de esta línea era proporcionar facilidades adecuadas para transportar con seguridad y rapidez carga y pasajeros. No tenía nada que hacer en asuntos políticos y otros relacionados con el gobierno interno de la República. Cualquiera que fuese el partido dominante, tenía el deber de darle protección a la empresa, lo que equivalía, en última instancia, a salvaguardar el tráfico internacional. De allí que toda intromisión en contra del ferrocarril iría en detrimento de las actividades comerciales de naciones como la Gran Bretaña, Francia e Italia, sin descontar las Repúblicas del continente americano. Es más, esto también afectaría, desde el punto de vista económico, a los habitantes del Istmo. Por eso, Shaler finalizaba su contestación a Mendoza, sugiriéndole a los liberales un comunicado de carácter internacional comprometiéndose a no interferir y evitar que se obstruyeran las actividades del ferrocarril y sus servicios de vapores.

A lo largo de la documentación que consultamos, se demuestra que, en un principio, la empresa ferroviaria colaboró transportando

tropas , armas y municiones del gobierno. Sin embargo, no tardaron en surgir una serie de problemas por las extralimitaciones de ambas partes. Así , en ocasiones, las tropas conservadoras se apoderaban de los durmientes del ferrocarril para levantar barricadas, detenían los trenes cuando sospechaban que iban en ellos los rebeldes infiltrados o disparaban a los vagones en marcha, dañando las propiedades de la empresa. Otras veces, para amedrentar, se situaban en las estaciones y apuntaban a los pasajeros. La Compañía también protestó, porque algunos trabajadores colombianos a su servicio, eran enganchados a la fuerza o molestados para que se enrolaran en el ejército conservador.

A finales de 1901, por instrucciones procedentes de Nueva York, que recomendaban mantenerse en estricta neutralidad, la Compañía del Ferrocarril empezó a ponerle trabas al transporte de tropas gubernamentales. No obstante, el General Carlos Albán logró obtener autorización del director de la empresa para movilizar a los soldados conservadores. Pero uno de los puntos más controversiales sobrevino por la morosidad del gobierno en el pago del transporte de las tropas y elementos de guerra realizados con anterioridad al conflicto. A tal grado llegó esta situación que, en junio de 1902, Shaler le negó al Secretario de Gobierno Aristides Arjona tres lanchas que solicitaba por intermedio de José Agustín Arango , hasta tanto fuese cancelada la deuda de 1.200 dólares que las autoridades colombianas pretendían evadir, so pretexto de que la Compañía, a su vez, tenía cuentas pendientes con el gobierno .

b.2. Contrabando de armas y otros conflictos con las empresas extranjeras.

Desde otro ángulo , tanto los agentes del ferrocarril como los cónsules estadounidenses en Panamá y Colón, se lamentaban porque a dicha empresa no se le permitía el libre tránsito de armas , municiones y otros pertrechos de guerra remitidos a otros países Centro y Sudamericanos . En este sentido, cabe observar, que los conservadores tenían razón al sospechar que dichos cargamentos, en realidad, no pocas veces , iban a manos de sus rivales. Ciertamente antes y durante la

Guerra de los Mil Días, fueron sumamente frecuentes los envíos de armas y municiones con destino al Ecuador y Nicaragua, cuyos gobiernos apoyaban a los revolucionarios de Colombia. Esto explica por qué, pocos días antes de la firma del Tratado del Wisconsin, los funcionarios del régimen conservador en Colón ponían obstáculos al transporte de mercancías para la ciudad de Panamá. Por tal motivo, Herbert Prescott, Asistente del Superintendente General del Ferrocarril, elevó airadas quejas al Gobernador Víctor Salazar, toda vez que consideraba tal medida como una violación del Convenio Stephens-Paredes.

Durante la Guerra de los Mil Días, también tuvieron activa participación en el tráfico de armamentos las líneas navieras norteamericanas, británicas, francesas y alemanas. Como dijimos páginas atrás, al igual que el consorcio del ferrocarril, estas compañías de vapores, desde inicios de la segunda mitad del siglo XIX, se dedicaron a surtir de armas a diversos países hispanoamericanos, tanto por el Atlántico como por el Pacífico. El caso de la **Pacific Steam Navigation Company**, bajo la bandera de la Gran Bretaña, es muy ilustrativo. Su contrato contemplaba el transporte de tropas, armas y municiones del gobierno colombiano, con lo cual la empresa cumplió sin contratiempos hasta abril de 1902. A partir de entonces, los insurgentes dominaron en el mar y amenazaron con tomar represalias contra los extranjeros que no se ciñeran a la neutralidad. Pero al mismo tiempo, los buques de la Compañía desembarcaron en los puertos del Istmo de Panamá materiales bélicos con que abastecieron indistintamente a liberales y conservadores.

Muy diferente fue la actitud asumida por la Nueva Compañía del Canal Francés. Sumamente interesada en mantener sus privilegios contemplados en la prórroga de 1900, esta empresa no vaciló en favorecer al gobierno colombiano, máxime cuando los liberales se habían pronunciado contra el aludido aplazamiento. De este modo, tan pronto como estalló el conflicto civil, puso a disposición de los conservadores algunas embarcaciones, además de los teléfonos y telégrafos. Fue por ello, que los rebeldes indicaron que, en adelante, no respetarían las propiedades de la corporación francesa en Panamá

Por otra parte, a principios de 1902, la Legación norteamericana en Bogotá presentó formal protesta ante el Ministro de Relaciones Exteriores, porque el Gobernador de Bocas del Toro había expedido un decreto mediante el cual exigía fianzas de mil dólares a cada lancha de la **United Fruit Company** que saliera de aquel puerto. Más aún, si los liberales capturaban tales embarcaciones dicha fianza se haría efectiva y las lanchas **ipso facto** pasaban a ser propiedad del gobierno. Ante esta denuncia, el Canciller Felipe Paúl calificó el decreto aludido como “absurdo y opresivo”, a la vez que ordenó al Gobernador de Panamá abrogarlo de inmediato, o al menos modificarlo, de manera que no atentara contra los bienes extranjeros.

Como lo demuestran los despachos de los cónsules franceses en Panamá y Colón, Deloffre y Bonhenry, respectivamente, los liberales procedieron con suma cautela en sus ataques para no perjudicar a las propiedades extranjeras en dichas ciudades. Deloffre, incluso, señaló que la derrota de las fuerzas revolucionarias en la conocida batalla del Puente de Calidonia, se debió no sólo a la acción suicida del General Emiliano Herrera, quien actuó sin consultar a Porras, sino también al hecho de proceder con extrema precaución, a fin de no ocasionar daños a la estación del ferrocarril y a otros inmuebles de la compañía ferroviaria, cerca de los cuales las tropas del gobierno habían levantado trincheras y emplazado cañones.

b.3. El intervencionismo militar y diplomático del gobierno estadounidense.

Es ineludible mencionar otro factor decisivo que estuvo presente en la contienda civil que se libró en el Istmo, a saber, el intervencionismo del gobierno de Estados Unidos. En efecto, las continuas perturbaciones en la línea del ferrocarril hicieron que, en noviembre de 1901, hubiese desembarco de fuerzas norteamericanas en Panamá y Colón. En septiembre del año siguiente, los **marines** del **Cincinnati** bajo el mando del Comandante Mc Lean, tomaron posesión de los trenes y estaciones en ambos puertos. Al mismo tiempo, asumieron la vigilancia para salvaguardar la vida y propiedades

de los ciudadanos estadounidenses en los dos terminales mencionados.

Semejantes medidas indujeron al Secretario de Gobierno Aristides Arjona a protestar enérgicamente ante el vice-Cónsul General de Estados Unidos Félix Erhman. Aquel sostuvo que el gobierno colombiano tenía suficientes fuerzas para proteger a los extranjeros en el Istmo y garantizarles “el goce pacífico y tranquilo de todos los derechos que les confieren las leyes y los tratados públicos”. A más de ello, las tropas rebeldes se habían retirado a unas cien millas de la ciudad de Panamá, por lo que no se esperaban combates. Recordaba Arjona que en Bocas del Toro, a petición de la colonia de extranjeros, ante la amenaza de cuadrillas revolucionarias, el gobierno dispuso enviar una fuerza considerable que hizo desaparecer el peligro. Por todo lo anterior, la intervención de los **marines** no se ajustaba a lo establecido en el artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack y, en consecuencia, sobre el Comandante Mc Lean, recaería toda la responsabilidad que pudiese sobrevenir “como resultado de un hecho a todas luces atentatorio de la soberanía de Colombia”.

Pese a estas quejas, las tropas de ocupación por órdenes del Almirante Silas Casey, impidieron que el ferrocarril transportara soldados y elementos de guerra de los conservadores. Al inquirirle Arjona a Prescott si tal decisión había sido tomada por iniciativa de la propia compañía o por órdenes expresas del gobierno norteamericano, recibió la respuesta de que la empresa aunque no pidió la intervención, ésta se justificaba plenamente dadas las continuas obstrucciones al tránsito que hacían los soldados conservadores. En realidad, el objetivo principal de esta acción de fuerza de los Estados Unidos era para que los bandos en contienda pusieran término al cruento conflicto que desangraba al territorio panameño, con el fin de poder negociar un tratado canalero con Colombia.

Con mucho acierto, el cónsul Bonhenry apuntó que esta intervención demostró a plenitud la intención de Estados Unidos de apoderarse del Istmo de Panamá. Debemos tener presente el marcado interés de la Nación del Norte de culminar la construcción de la vía interoceánica, a

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

fin de facilitar su creciente hegemonía económica y militar en el hemisferio occidental. Es más, ya estaban en proceso las negociaciones con la administración de Bogotá para el traspaso de los bienes y propiedades de la Nueva Compañía del Canal Francés en Panamá.

Así, no es de extrañar que, por presión del impaciente gobierno de Theodore Roosevelt, el 21 de noviembre de 1902, representantes de los liberales y conservadores, a bordo del buque de guerra norteamericano **Wisconsin**, acordaron ponerle fin a la contienda civil. En dicho pacto, entre otros asuntos, se indicó que se someterían al estudio del congreso colombiano las negociaciones relativas al Tratado del Canal de Panamá y la reforma del sistema monetario del país, en el que el papel moneda tendría como base de amortización las sumas que percibiría la República de los contratos canaleros.

Como atinadamente observó Lucas Caballero, el Tratado del Wisconsin, solo constituyó una solución a medias, porque no pudo evitar “el desgarramiento de la patria”, esto es que Panamá se separara definitivamente de Colombia. En verdad, aquel documento, vino a ser el primer aviso indicativo que Estados Unidos no estaba dispuesto a tolerar que las disensiones internas retardaran por más tiempo la construcción del Canal interoceánico, una obra indispensable para la expansión de sus capitales y el afianzamiento de su poderío político-militar en el continente americano.

Bibliografía selecta

Araúz, Celestino Andrés: “El contexto internacional de la Guerra de los Mil Días en Panamá y Colombia (1899-1902)”. Temas de Nuestra América No. 81, noviembre de 1988.

: Panamá y sus Relaciones Internacionales. Antología y Estudio Introductorio. Tomo 15. Biblioteca de la Cultura Panameña. Universidad de Panamá, 1994.

: “Justo Arosemena ante el expansionismo de los Estados Unidos”. Cuadernos de Extensión. Vicerrectoría de Extensión. Universidad de Panamá, 1996.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

- Araúz, Celestino Andrés y Pizzurno, Patricia: El Panamá Colombiano (1821-1903). La Prensa-Pribanco, Panamá 1993.
- Cavelier, Germán: La Política Internacional de Colombia. Tomo II 1860-1903. Ed. Iqueima, Bogotá, 1959
- Correoso, Buenaventura: "Sucesos de Panamá. Informe a la nación ". Presentación por Rodrigo Miró. Revista Lotería , Nos. 340-341. julio-agosto 1984, pp.90-133.
- Delpar, Helen: Rojos contra azules. El Partido Liberal en la Política colombiana. 1863-1899. Colección El Liberalismo radical. Pro-Cultura S.A.. Colombia 1994.
- España, Gonzalo: La Guerra Civil de 1885. Núñez y la derrota del radicalismo. El Ancora editores, Bogotá 1985.
- Gasteazoro, Carlos Manuel; Araúz, Celestino Andrés y Muñoz Pinzón, Armando: La Historia de Panamá en sus Textos. Tomo 1. Eupan, Panamá 1980.
- Hemming Cooper, Verónica: Traducción de la micropelícula No. T 33 que corresponde a los despachos de los Ministros de los Estados Unidos en Colombia, desde el 3 de febrero de 1892 al 1 de abril de 1892. Rollo 48, vol. 48. Trabajo de Graduación, Universidad de Panamá 1985.
- Mack, Gerstle: La Tierra Dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal Istmico. Eupan, Panamá 1978.
- Meléndez, Carmen V. de: Traducción de la microcopia No. T 33 vol. 39 que corresponde a la correspondencia de la Legación de los Estados Unidos en Colombia al Departamento de Estado en Washington, desde el 1 de abril de 1885 hasta el 18 de agosto de 1885. Rollo 39. Trabajo de Graduación. Universidad de Panamá, 1987.
- Pizzurno, Patricia: Antecedentes, hechos y consecuencias de la Guerra de los Mil Días en el Istmo de Panamá. Panamá, 1990.
- Randall, Stephen J. : Aliados y distantes. Historia de las relaciones entre Colombia y Estados Unidos desde la independencia hasta la guerra contra las drogas. Tercer Mundo Ed. Colombia, 1992.
- Rivas, Raimundo: Historia diplomática de Colombia 1810-1914. Ministerio de Relaciones Exteriores . Imprenta Nacional. Bogotá, 1961.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

- Sánchez de Castellero, Nilka: Despachos de los Ministros de Estados Unidos de Colombia del 24 de agosto de 1885 al 20 de enero de 1886. Trabajo de Graduación. Universidad de Panamá 1986.
- Sánchez, Silma Cristina: Traducción de la micropelícula No. T 33 que corresponde a los despachos de los Ministros de los Estados Unidos en Colombia desde el 12 de marzo de 1892 al 3 de junio de 1892. Rollo 48, vol. 48. Trabajo de Graduación, Universidad de Panamá, 1984.
- Steward, Mildred R. de : Traducción de los Asuntos del Ministro Residente de los Estados Unidos de América en Bogotá, William Scruggs desde el 17 de noviembre de 1875 al 7 de abril de 1876. Serie T 33, rollo 32. Trabajo de Graduación. Universidad de Panamá, 1988.
- Taylor Parks, E.: Colombia and the United States 1765-1934. Greenwood Press Publishers, New York 1968.
- Telechea, Víctor Manuel: Traducción de la micropelícula de la Serie T 33 que corresponde a los despachos de los Ministros de los Estados Unidos en Colombia, desde el 4 de junio de 1892 al 22 de junio de 1892. Rollo 48 vol. 48. Trabajo de Graduación. Universidad de Panamá 1984.

Capítulo 11

Estados Unidos y el Canal 1850-1880

1. Entre el progreso y la esclavitud.

Hacia mediados del siglo pasado solo en el Sur de los Estados Unidos continuaba el sistema esclavista en todo su apogeo. Independientemente de que la estructura económica fuera o no rentable constituía un signo de elevado status social para los blancos, poseer negros esclavos. Mientras en este sector del país se desarrollaba una sociedad rural, aristocrática, esclavista y monocultora del algodón en el Norte se sentaban las pautas de una sociedad igualitaria, liberal, progresista e industrial que cimentaría el enorme desarrollo alcanzado por la nación en las décadas subsiguientes.

Era inevitable que ambas secciones del país entraran en pugnas, no sólo porque en el Norte habían calado las ideas humanitarias, sino también porque con la incorporación de nuevos Estados que debían decidir si tenían categoría de esclavistas o antiesclavistas, el problema abandonó el ámbito puramente humanitario para abarcar el político y el Sur se sintió profundamente amenazado de perder el control en el Congreso.

Al despuntar la quinta década del siglo pasado los Estados al sur de Maryland en el territorio norteamericano aún se mantenían apega-

dos al sistema de la esclavitud. Veinte años antes, en 1833, Inglaterra había emancipado a todos sus esclavos en las Antillas y otro tanto había hecho Francia después de la revolución liberal de 1848 con la instauración de la II República. El ejemplo había sido imitado por Dinamarca, Alemania y otras potencias coloniales, excepto España, cuyos ingenios azucareros en la isla de Cuba eran trabajados por negros esclavos. Más allá de la costumbre o de las reales ventajas económicas que representaba para el sur de los Estados Unidos el sistema esclavista, el problema también tenía fuertes connotaciones sociales. Si bien aún no está claramente establecida la productividad de las plantaciones algodoneras en vísperas de la Guerra Civil, lo cierto es que ningún blanco por muy pobre que fuera quería renunciar al privilegio de poseer esclavos negros, que era el signo por excelencia de status social y otorgaba distinción y respetabilidad al propietario. La vida sureña se adaptó de tal manera a esta situación que, incluso los dogmas religiosos fueron objeto de nuevas reinterpretaciones, con el fin de adecuarlos a la realidad. No fue extraño entonces que Pastores y Ministros predicaran que la posesión de esclavos era un mandato bíblico.

Huelga decir que la economía sureña se sustentaba en el sistema de la esclavitud. Los Estados al sur de Delaware, Maryland, Virginia y Kentucky subsistían de la combinación algodón-esclavitud, habida cuenta que para mediados del siglo casi el 60% de los esclavos norteamericanos trabajaban las plantaciones algodoneras. Su producción se duplicaba cada década desde 1830, gracias a que por entonces la industria textil comenzó a sustituir el lino y a la lana por este producto. La creciente demanda obligó a extender las áreas de producción y los plantadores se extendieron por las regiones indias de Alabama y Mississippi, al gran valle de Memphis, avanzaron por Louisiana y alcanzaron Texas. Este extraordinario auge llevó a que Estados enteros se poblaran, gracias a los cultivos algodoneros. Lo cierto es que la conjugación de ambos elementos: algodón y esclavitud, hicieron del Sur una sociedad rural, casi feudal, en muchos aspectos detenida en el tiempo, donde aún persistía el desprecio social por el ejercicio del co-

mercio, como en épocas pretéritas. Aún a mediados del siglo XIX, sólo había cuatro carreras dignas para los hijos de los plantadores: la agricultura, el ejército, la iglesia y el derecho. Las actividades mercantiles consideradas “viles” para los sureños eran ampliamente ejercidas por los yankees, alemanes, judíos y europeos en general para quienes no existían prejuicios a la hora de enriquecerse. Así, al transformarse en banqueros-mercantes y propietarios de barcos traficantes de algodón, obtenían pingües ganancias, muchas veces a expensas de los plantadores sureños maniatados por la estrechez del sistema que ellos mismos sustentaban. Este modelo de sociedad aristocrática y rural desestimuló el surgimiento de grandes centros urbanos, de manera que de las quince ciudades más grandes que había en todo el territorio de Estados Unidos hacia 1860, sólo la de Nueva Orleans quedaba en el Sur.

Entretanto, el Norte había evolucionado hacia una sociedad progresista, profundamente transformada por la revolución industrial y por los movimientos migratorios, así como por las nuevas corrientes educativas y humanitarias. El comercio exterior, las altas finanzas, la industria y una agricultura diversificada y mecanizada, ocupaban sólo una parte del vasto panorama económico que se desarrollaba en la región septentrional del país. Uno de los aspectos más sobresalientes de la sociedad yankee y que más la alejaba de la sureña era el igualitarismo que imperaba. No fue extraño entonces que en esta sociedad que crecía al amparo de las grandes ciudades y los puertos más activos del país con una mentalidad liberal y alejada del problema de la esclavitud surgieran y prosperaran organizaciones abolicionistas que diseñaron toda una red para liberar esclavos del Sur y llevarlos al Norte con el fin de transformarlos en hombres libres.

Ya en 1807, el Congreso había aprobado una ley contra el tráfico de esclavos y una década más tarde se fundó la Sociedad Colonizadora norteamericana, cuyo objetivo era devolver a Africa a los negros que habitaban en Estados Unidos, ya fueran libres o esclavos. Sustentaban su proyecto en el convencimiento de que los negros no tenían lugar en la sociedad norteamericana. Con este fin la Sociedad adquirió grandes

extensiones de tierras en la Costa de los Granos en el Africa Occidental y para 1847 ya había logrado instalar a millares de negros norteamericanos en la recién creada República de Liberia, cuya capital se llamó Monrovia en honor al Presidente James Monroe. Pero el **establishment** sureño protestó y el Congreso donde los representantes esclavistas eran la mayoría, desistió de prestarle ayuda a la Sociedad Colonizadora.

Mientras tanto, habían surgido sobre todo en Massachussets, poderosas sociedades abolicionistas. Ya, en 1831, apareció el primer número del periódico **The Liberator**, cuyo propietario William Lloyd Garrison abogaba por “la inmediata liberación de nuestra población esclava”. Antes de mediados del siglo ya coexistían más de quinientas organizaciones antiesclavistas con una membresía de más de 150.000 personas. Otro destacado abolicionista de estos años fue Theodore Wald, quien fundó el **Oberlin College**, el primer centro de estudio que recibió en sus aulas a mujeres y negros. También existía otro grupo de gente que si bien no era decididamente abolicionista proponía mantener el **statu quo** en el Sur, pero planteaba prohibir la extensión de la esclavitud por nuevos Estados.

El éxito obtenido por estos movimientos y, sobre todo la red creada para liberar esclavos, fueron creando el clima propicio para que las relaciones Norte-Sur, ya de por sí tibias, se fueran enfriando y agriando, al punto que cualquier incidente por muy insignificante era interpretado por los sureños como una provocación y un atentado contra su **modus vivendi** y una ingerencia en sus asuntos internos.

De manera que la década previa al estallido de la guerra estuvo signada por la polémica nacional sobre la abolición de la esclavitud. En realidad el problema adquirió ribetes netamente políticos, a raíz de la incorporación de nuevos Estados a la Unión y por la compra de la California que reavivó la cuestión de la categoría esclavista o antiesclavista con la que serían admitidos. Algunos Estados como Illinois y Iowa habían excluido de sus fronteras a los esclavos y castigaban con severidad a aquellos que se atrevieran a entrar. Pero mientras la población del Norte continuó creciendo gracias a la inmigración

que se mantuvo a buen ritmo, el Sur ofrecía pocos atractivos para los trabajadores extranjeros. Por esta razón, los estados sureños recelaban que el vertiginoso aumento de la población en los estados antiesclavistas les diera el control de la Cámara, al tiempo que la admisión de nuevos Estados libres desequilibraría la balanza en el Senado, en perjuicio de las regiones esclavistas.

La solución de este problema no era sencilla, pues ambas secciones del país se mostraban intransigentes en sus posiciones. Esta situación se puso de manifiesto a raíz de la Provisión de Wilmot quien propuso en el Senado “sellar el sur”, de modo que no se pudieran incorporar a la Unión nuevos Estados, a menos que Texas se dividiera. La polémica que generó esta propuesta reveló las posiciones irreconciliables en ambos sectores del país y finalmente la Provisión no pudo ser aprobada.

Bien que en 1849 ocupaba la presidencia el general Zachary Taylor un esclavista sureño, el Sur no las tenía todas consigo. Unos años después, en plena fiebre del oro, California decidió convertirse en un Estado antiesclavista, al tiempo que Utah y Nuevo Mexico ingresaron al seno de la Unión también como entidades libres. El Estado de Georgia protestó por esta situación que rompía el equilibrio en el Senado y en la Cámara de Representantes, a lo que el Presidente Taylor respondió que defendería la Unión a todo trance, aunque para ello tuviera que recurrir a las armas. Hasta entonces el Sur había respetado la autodeterminación estatal, pero hacia mediados del siglo Carolina del Sur estaba decidida a separarse del Norte, habida cuenta de las presiones económicas y del panorama sombrío que se avecinaba en el cuerpo Legislativo. Mas para separarse necesitaba constituir una República al sur del Potomac de la que participaran todos los Estados esclavistas y aún algunos no compartían totalmente esta solución tan drástica.

El año 1850, se presentó sumamente tenso para la Unión y ambas Cámaras intentaron detener la secesión que parecía inminente. Las discusiones entre los representantes de una y otra posición subieron de tono, aunque finalmente en septiembre se aprobaron las leyes que lograron salvaguardar la Unión, por lo menos durante la siguiente década-

da. Por las mismas, se admitió al Estado de California; se votó una ley de esclavos fugitivos conforme a las demandas sureñas; se organizaron los territorios de Nuevo Mexico y Utah como libres de legislar sobre la esclavitud y entrar en la Unión en una u otra categoría cuando estuvieran lo suficientemente poblados; se puso fin al tráfico de esclavos en Washington que había adquirido gran volumen en los últimos años, se delimitó la frontera con Texas y se absorbió su deuda. Pese a que la ley fue duramente criticada por el Norte como por el Sur y en apariencia no satisfizo a nadie, lo cierto es que cumplió momentáneamente su cometido y se transformó en un paliativo para los problemas que dividían a la nación. Además, llegó en un momento de transición, cuando después de la muerte del Presidente Taylor en julio de 1850, le sucedió Millard Fillmore.

Ciertos sectores del Sur aspiraban a que el Norte postergara indefinidamente la solución del problema, en tanto que los yankees evitaban una confrontación directa con sus vecinos meridionales que les proporcionara la justificación que necesitaban para oficializar la separación. De manera que en los años subsiguientes ambos sectores adoptaron una actitud menos beligerante, aunque nadie olvidaba que la cuestión de la esclavitud seguía latente. Por otra parte, la publicación de **La Cabaña del Tío Tom** en 1852 sirvió para reavivar la polémica. Pero en realidad no resurgió con fuerza hasta un lustro más tarde.

Entretanto, el país disfrutaba de una economía floreciente basada fundamentalmente en la producción de maquinaria, vestimenta, la explotación de las minas de carbón y la apertura del comercio con el Japón, sin olvidar el oro californiano y el algodón que se transformó en el “rey” de la estructura económica sureña, como ya mencionamos. Asimismo, en 1850, se firmó con Inglaterra el Tratado Clayton-Bulwer que disipó momentáneamente la posibilidad de un enfrentamiento entre ambas naciones y estableció un equilibrio de poder en el área centroamericana. En conclusión, estos años se caracterizaron por una notable prosperidad que caminaba de la mano con una paz tensa, detrás de la cual subyacía la cuestión de la esclavitud.

2. La guerra civil (1861-1865)

La guerra civil que estalló en 1861 fue el resultado inevitable de la confrontación Norte-Sur que se venía gestando desde tres décadas antes por lo menos. En las postrimerías de los años 50 rebasó las fronteras socio-económicas en las que se fundamentaban las diferencias y se transformó en un problema netamente político. Más que por la abolición de la esclavitud la guerra se desató para salvaguardar la Unión amenazada por la Confederación, después que Carolina del Sur tomó la iniciativa de separarse y arrastrar a los restantes Estados esclavistas. La guerra fratricida entre el Norte unionista y el Sur confederado se extendió hasta 1865 y terminó como era previsible, con el triunfo del primero.

A partir de entonces, se inicia la difícil etapa de la reconstrucción que resultó traumática habida cuenta de los errores, las improvisaciones y la corrupción desplegada por los republicanos radicales que buscaban darles una lección al grupo dominante sureño. Pese a la derrota los plantadores sureños no se sometieron fácilmente y finalmente lograron recuperar el poder. Pero las grandes víctimas de este conflicto secular fueron los negros quienes, pese a haber obtenido su libertad, no pudieron ejercerla a plenitud sino hasta cien años más tarde.

A. Los antecedentes del conflicto.

La firma de la ley Kansas-Nebraska para la construcción de un ferrocarril transcontinental en Estados Unidos fue lo que reavivó la polémica sobre la esclavitud. La discusión llegó a su clímax cuando el sureño Preston Brooks atacó al Senador Summer, pues éste se opuso a aprobar que el trazado ferrocarrilero siguiera una ruta que beneficiaba al Sur en perjuicio del Medio oeste y del Norte del país. A ello se agregó que durante el gobierno de James Buchanan, a partir de 1856 se dieron dos hechos que exacerbaban a los abolicionistas, a saber: el del esclavo Dred Scott que solicitó ante un tribunal su libertad por haber vivido junto a su amo durante muchos años en territorio libre, es decir

más allá de la Línea de la Transacción del Missouri, o sea al norte de la latitud 36° 30' y, en segundo lugar, el fraude cometido por la minoría esclavista de Kansas para declarar este Estado como esclavista, y cuya Constitución el Presidente Buchanan aceptó sin cuestionar. En 1857, el Tribunal Superior de Estados Unidos falló en el caso del esclavo Dred Scott dando a conocer que no era ciudadano de Missouri, sino una cosa. Los propietarios de esclavos podían pasar de una parte de la Unión a otra y traer sus negros con ellos, de la misma manera como transportaban sus caballos, perros o su equipaje. Esta decisión dejaba entrever que a la larga la esclavitud podía extenderse a todos los Estados de la Unión si así lo querían los sureños. La misma, envalentonó a éstos que respondieron incrementando el tráfico de esclavos.

El auge de las ideas abolicionistas en el Norte llevó en 1859 a John Brown a fundar una República antiesclavista en los Apalaches y a emprender una guerra de guerrillas contra el Sur. Durante las operaciones lograron apoderarse de una armería federal en Virginia, asesinar al alcalde y tomar prisioneros a otros prominentes habitantes de la región. El Sur conmocionado por estas acciones juzgó los hechos como una agresión injustificada por parte de los yankees, mientras que en el Norte, pese a que Brown fue acusado de asesinato, la opinión pública lo consideró un héroe. En medio de este clima de tensión, en noviembre de 1860 ganó las elecciones presidenciales Abraham Lincoln partidario de la abolición de la esclavitud, pero también reconocido como un hombre prudente que, si bien consideraba a la esclavitud como una verdadera calamidad, también era de opinión que la agitación abolicionista acarrearía funestos resultados para la nación. Ello no impidió que Carolina del Sur de inmediato adoptara la decisión de escindirse de la Unión.

Así, al mes siguiente, la Legislatura del Estado convocó una Convención Estatal en Charleston que declaró por unanimidad que la unión de Carolina del Sur y otros Estados “con el nombre de los Estados Unidos de América, queda con esto disuelta”. De inmediato, se buscó el apoyo de los restantes Estados esclavistas y así en un par de meses

se habían unido Mississippi, Alabama, Florida, Georgia, Luisiana y Texas. En febrero de 1861, delegados de estos Estados se reunieron en Montgomery, Alabama y constituyeron los Estados Confederados de América, bajo la presidencia de Jefferson Davis. Acto seguido se procedió a redactar una Constitución. La nueva Confederación dejó constancia de las causas que la llevaron a adoptar una actitud tan radical, entre las cuales se mencionó: la posición revolucionaria del Norte respecto del Sur; el rescate de los esclavos sureños para su liberación por parte de asociaciones y organizaciones norteamericanas que funcionaban con el visto bueno del gobierno, así como la prohibición de incorporar nuevos Estados esclavistas a la Unión.

Cuando el 4 de marzo de este año asumió la presidencia Abraham Lincoln, era poco lo que podía intentarse para restaurar la Unión, en tanto que todo hacía prever que el enfrentamiento entre Norte y Sur era inminente. Los que así pensaban no estaban equivocados, pues poco después el problema estalló en Fort Sumter, en Charleston, cuando el Comandante Robert Anderson no se rindió a los confederados. El fuerte en sí no revestía importancia estratégica de ningún tipo, pero se convirtió en el detonante del estallido de la guerra, cuando Lincoln decidió enviarle refuerzos para que resistiera. Por su parte, el Presidente Davis le ordenó al General Beauregard atacar Fort Sumter sólo con el fin de evitar que se recibieran los refuerzos, pero el Estado Mayor Confederado contraviniendo las órdenes del Presidente de la Confederación organizó una ofensiva contra el fuerte e incluso rechazó la rendición honorable que solicitaba Anderson. De esta manera, el 12 de abril de 1861, comenzó la Guerra Civil o de Secesión que inicialmente enfrentó al Norte y al Sur más en aras de preservar la Unión que de abolir la esclavitud.

Acto seguido, el Presidente Lincoln solicitó 75.000 voluntarios para reforzar el ejército unionista y esta actitud llevó a varios Estados sureños indecisos a tomar partido por uno u otro bando. Virginia pasó a formar parte de la Confederación y otro tanto hicieron Tennessee, Arkansas y Carolina del Norte. Aunque con vacilaciones Maryland, Kentucky, Delaware y California se mantuvieron dentro de la Unión. Por su par-

te, Missouri adoptó un régimen dual y muchos de los indígenas del Territorio Indio se unieron al Sur.

B. El conflicto armado.

Todo hacía suponer que la guerra sería corta, pues el Norte contaba con mucho a su favor. Con casi veinte millones de habitantes, una industria pujante, incluso armamentista, y ventajas financieras abrumadoras, era evidente que en poco tiempo el Sur se vería obligado a rendirse ante la superioridad nortea. Por su parte la Confederación poseía una población calculada en cinco o seis millones de blancos, más de tres millones y medio de esclavos negros, una economía agrícola huérfana de industrias y limitados recursos fiscales que dependían sobre todo de la exportación del algodón. Pero la gran ventaja del Sur era que sólo necesitaba defender su territorio, en tanto que el Norte debía organizar la ofensiva y orquestar el traslado de sus tropas lo que entrañaba la estructuración de un complicado plan logístico. Además, el Sur contaba con la mejor oficialidad entre los que destacaban Robert Lee, los Johnston, Bauregard, Stuart, Hill y Jackson, entre otros. Pese a que durante los cuatro años de guerra los ejércitos de la Unión tuvieron el mejor equipo y contaron con una mayor asistencia, fueron los sureños quienes ganaron más batallas, gracias a la superioridad de sus mandos.

Inicialmente ambos ejércitos se conformaron con voluntarios, pero el sistema de enganche y reclutamiento no dio muy buenos resultados y se tuvo que recurrir a la utilización de otros métodos. Pese a ello, recién en mayo de 1863, el Congreso aprobó la primera ley de Conscripción de los Estados Unidos, por la cual todos los hombres entre 20 y 45 años quedaban obligados a integrar el ejército. Mas la misma tampoco demostró ser muy efectiva. Al comienzo los negros no tomaron parte en el conflicto armado, pero paulatinamente el Norte integró batallones de libertos, sobre todo después de la Proclama de Emancipación en enero de 1863. Entretanto, la Confederación no estaba dispuesta a darle participación a los negros en la guerra, pues ello significaba abrirles la puerta a la libertad, aunque en una segunda instancia se vio obligada a echar mano de ellos.

La guerra propició en el Norte un extraordinario desarrollo industrial que naturalmente acarrió una mayor prosperidad, máxime cuando la inmigración no se frenó y por estos años llegaron 100.000 extranjeros que representaban mano de obra barata. Al calor de la conflagración surgieron importantes industrias alimenticias como la **Gail Borden, Armour y Morris y Van Camp**. Otro tanto ocurrió con la revolución agrícola y el desarrollo del Oeste. Habida cuenta de esta situación, la Unión recurrió a los tres métodos tradicionales para financiar la guerra, a saber: el reforzamiento de la carga fiscal con la creación de nuevos impuestos y el incremento de los ya existentes; la obtención de préstamos en el mercado interno y en el extranjero y, por último, la emisión de papel moneda.

En el Sur, sin embargo, la situación no era tan favorable, no sólo porque la guerra se sintió en toda su crudeza cuando buena parte de las campañas militares se libraron en su territorio, sino también porque no se disponía de tan abundantes y variados recursos como en la Unión. La Confederación creía y aplicaba la premisa del derecho de los Estados, de manera que el ejército no respondía a un mando único, sino a las necesidades y posibilidades de los diferentes territorios confederados. Además se poseían menos recursos, infraestructura, vías de comunicación, ferrocarriles y no se lograron obtener préstamos en el exterior, pues tampoco se obtuvo el reconocimiento diplomático. Asimismo, la política económica que se implantó falló en los cálculos y obtuvo resultados inversos a los esperados. En efecto, el gobierno bajó deliberadamente la producción del algodón pensando que con ello crearía un caos mundial y que las naciones compradoras del producto presionarían a la Unión para poner término al conflicto, máxime cuando el bloqueo de los puertos de la Confederación impedía el embarque del producto. Pero la medida no surtió el efecto calculado y, por el contrario, perjudicó aún más el deteriorado aparato económico sureño. De modo que para la financiación de la guerra se recurrió a la consecución de préstamos internos y a la emisión de papel moneda que se devaluó aceleradamente, al tiempo que los precios se dispararon y se produjo una grave especulación a raíz del bloqueo de los puertos que impedía

la introducción de productos de primera necesidad que la Confederación no producía.

Pese a esta situación tan desventajosa en todos los aspectos el Sur se hizo con las primeras victorias en el campo de batalla y otras tuvieron un resultado tan dudoso que fue como si la Confederación las hubiese ganado. Inicialmente la Unión pensó en poner en ejecución el denominado Plan Anaconda que consistía en realizar un bloqueo naval en torno a la Confederación y la invasión del valle del Mississippi, con el propósito de fraccionar las fuerzas sureñas. Pero las cosas no salieron como estaban planeadas y la primera batalla de Bull Run el 21 de julio de 1861 terminó con la derrota unionista. Las operaciones en el mar revistieron, desde el comienzo, una gran importancia, particularmente porque el bloqueo significaba sellar los puertos del Sur para impedir que se exportara algodón que representaba divisas, así como recibir auxilios. Aunque la Confederación no poseía Marina, dispuso de algunos barcos corsarios, como el “**Alabama**”. Las principales batallas que se libraron a lo largo de los cuatro años de guerra fueron las de Murfreesboro, Chancellorsville, Gettysburg, Vicksburg, Chickamanga y Chattanooga. Entre los generales norteños que se destacaron estuvieron George Mc Clellan, Henry Wager Halleck, John Pope, Ulyses Grant y Sherman, entre otros.

Pese a los triunfos sureños en el campo de batalla, todo el mundo presentía que era poco probable que se alzaran con la victoria, habida cuenta de las dificultades económicas. Incluso la moral de la Confederación se encontraba agotada cuando se produjo la estocada final a raíz de la reelección de Lincoln en noviembre de 1864. A partir de entonces, la Confederación se desmoronó, máxime cuando los generales Sherman y Grant tenían arrinconados a los ejércitos sureños. La situación se hizo tan desesperada que en marzo de 1865 el Congreso de Richmond dio autorización para armar a los esclavos. Pero la medida casi no tuvo tiempo de ser aplicada, pues al mes siguiente el General Lee se rindió en Appomatox, poniendo así fin a la guerra civil. Poco después el Presidente Lincoln era asesinado.

El costo total de vidas fue de 620.000 hombres y otros muchos quedaron impedidos. La Unión perdió 360.000 y la Confederación 260.000. No todos perecieron en combate, pues como suele suceder en estos casos las muertes por enfermedad fueron casi el doble que por decesos en el campo de batalla. En términos económicos la guerra costó veinte mil millones de dólares, invertidos principalmente con el propósito de salvar la unión de la nación. La otra causa de la guerra, es decir la abolición de la esclavitud, no obtuvo resultados satisfactorios a corto plazo. De hecho, como veremos, los negros liberados no pudieron disfrutar durante los siguientes cien años de los derechos que la guerra y las Enmiendas constitucionales habían tratado de asegurarles. En última instancia, como destacan Morison y Commanger, el triunfo del Norte preservó la Unión y mantuvo la democracia, sin olvidar que “destruyó la esclavitud y la clase poseedora de esclavos, pero en el norte victorioso vigorizó la industria capitalista y agudizó las divisiones de clase”.

Después de la guerra el Sur quedó devastado, con el aparato productor desarticulado, la economía deprimida, los campos arrasados, las ciudades en ruinas y el estigma de la derrota. La aristocracia algodonera sufrió un golpe del que no se recuperó fácilmente, máxime cuando algunos decidieron huir a Inglaterra, Brasil o México o rumbo al Norte para emprender una nueva vida. En tanto, la Unión salió de la guerra fortalecida, no sólo material sino también moralmente. De manera que, desde 1865, se construyeron vías férreas para comunicar toda la nación, surgieron fábricas e industrias por doquier, se explotó el petróleo, así como las minas de carbón, cobre, metales preciosos y hierro. Este auge extraordinario dio origen a espectaculares fortunas como las de John D. Rockefeller, Andrew Carnegie y J. Pierpont Morgan. Mientras el ingreso **per cápita** se duplicó en el Norte en la década del 60 al 70 y la inmigración se mantuvo a buen ritmo, en los Estados de la Confederación la tierra se depreciaba y muchos de sus habitantes se veían obligados a emigrar.

Por su parte, el Congreso adoptó una serie de medidas destinadas a incentivar la producción y a fortalecer el crédito, tales como: el esta-

blecimiento de una elevada tarifa aduanera; la creación de un sistema bancario nacional que puso fin a la anarquía que imperaba desde la supresión del segundo Banco por Andrew Jackson; la construcción de los ferrocarriles transcontinentales y la autorización para emplear trabajadores por contrato. Gracias a la construcción de los ferrocarriles transcontinentales como la **Union Pacific** y la **Central Pacific** se pudieron colonizar y explotar regiones remotas, al tiempo que la producción de las granjas del centro y del oeste del país alcanzaron rápidamente los puertos y las principales ciudades. Se produjo lo que Frederick Jackson definió con acierto la “desaparición de la frontera”.

C. La reconstrucción.

El Partido Republicano surgió de la guerra fortalecido y con el galardón de haber evitado la división de la nación. De hecho, el Partido Demócrata identificado entonces con la Confederación y la desunión no volvió al poder hasta dos décadas más tarde con Grover Cleveland. Gracias a la Enmienda Decimotercera casi cuatro millones de negros esclavos se transformaron en hombres libres, pero eso no les resolvió los problemas, pues carecían de trabajo, vivienda y medios de subsistencia. Incluso en los meses y años subsiguientes muchos murieron por las privaciones, enfermedades y violencia. Algunos plantadores trataron de retener a sus antiguos esclavos en calidad de jornaleros y los gobiernos de los Estados sureños patrocinaron esta situación aprobando una serie de leyes denominadas “códigos negros” que los mantenían en una posición de inferioridad. Lo cierto es que los negros continuaron siendo despreciados y los prejuicios raciales y sociales contra ellos no disminuyeron. Por su parte, el gobierno creó la Oficina de Libertos del Departamento de Guerra con el propósito de auxiliar a los negros y a los refugiados, proporcionarles medios de subsistencia y educación. Aunque este programa llegó a otorgar tierras, fundó escuelas, creó hospitales y distribuyó alimentos, no pudo sustraerse a la corrupción que, en líneas generales, caracterizó el fin de la guerra en las esferas gubernamentales y la Oficina fue estafada y quebró en forma fraudulenta. Los negros

liberados difícilmente lograron mejorar sus condiciones de vida después de la guerra y muchos de ellos volvieron a las antiguas plantaciones donde terminaron viviendo en las mismas barracas. Muy pocos llegaron a poseer un negocio propio u obtener un grado universitario que los elevara social y económicamente.

La reconstrucción del Sur fue una de las tareas más difíciles y traumáticas que afrontaron sucesivamente los gobiernos de Abraham Lincoln, Andrew Johnson, Ulyses Grant y Rutherford Hayes y sus esfuerzos resultaron infructuosos. Al término de la guerra, Lincoln enfrentado al Congreso, había optado por la clemencia y no por el revanchismo. Incluso, sólo le exigió a los Estados Confederados para reintegrarse a la Unión que un número determinado de electores aceptara la abolición de la esclavitud y jurase fidelidad a la Unión. Pero el Congreso discrepaba con este plan y su posición se vio robustecida después del asesinato del Presidente. Su sucesor Andrew Johnson se encontró con un Congreso dominado por republicanos radicales que incluso llegaron a juzgarlo, acusado “por altos crímenes y transgresiones” al haber forzado la renuncia del Secretario de Guerra Stanton que favorecía la aplicación de una política radical en el Sur. Finalmente, el Congreso ganó la pulseada e impuso su modelo de reconstrucción radical que no era más que la ocupación militar de los Estados de la Confederación, habida cuenta de que los congresionistas no confiaban en los blancos sureños. Para ello se apoyaron en los negros liberados, los “colaboradores” o **Scalawags** y los intrusos del Norte, denominados **Carpet-baggers**, mediante los cuales exigieron la ratificación de las Enmiendas Décima Catorce y Décimo Quince que concedían el derecho a voto a los negros y prohibían toda segregación basada en la raza, color o servidumbre anterior. También se trabajó por que el Sur aprobara nuevas constituciones de corte liberal. En definitiva, esta época que se extendió entre 1866 y 1874 no aportó beneficios reales, toda vez que se caracterizó al decir de Claude Fohlen por negros iletrados que ejercían el poder, legislaciones corrompidas, explotación económica por parte del Norte y abusos de poder. Mas no sólo en el Sur había irregularidades. Lo cierto es que durante el gobierno de Ulyses

Grant, a partir de 1868, la corrupción tomó cuerpo dentro del gobierno y se hizo pública, a raíz de casos tan sonados como el escándalo del Ferrocarril **Union Pacific** que incluso salpicó al Vicepresidente Shuyler Colfax o el **Salary Grab** que duplicaba el sueldo al Presidente y aumentaba el de los congresionistas en un 50% con efecto retroactivo. Esta ley violatoria de la Constitución tuvo que quedar sin efecto por las reacciones adversas de la opinión pública. Esta misma política corrupta y el bajo nivel de moral pública que imperaba fue lo que el Norte exportó al Sur durante la reconstrucción radical. Por tanto, no es extraño que este modelo basado en el revanchismo y el oportunismo, diera origen a la reacción de los blancos sureños que respondieron formando agrupaciones destinadas a atemorizar a los negros “colaboradores” de los norteños. Al calor de estas medidas surgió el **Ku Klux Klan**, entre otros, que se autodenominó el “Imperio invisible del Norte” y que se autodescribía como una institución de “caballerosidad, humanidad, caridad y patriotismo”, aunque en el fondo sólo buscaba mantener la supremacía blanca. También hubo otros grupos como los Caballeros de la Camelia Blanca y las Ligas Blancas de Luisiana y Mississippi que impusieron un reinado del terror y asesinaron a cientos de negros, de manera que la violencia se transformó en moneda corriente. Desde el Congreso los republicanos radicales legislaron contra estos grupos integrados mayoritariamente por demócratas, pero la incompetencia y corruptela de los gobiernos impuestos por los mismos radicales en el Sur, impidió la aplicación eficaz de estas leyes. A ello se agregó que, a comienzos de la década del 70, se produjo una significativa crisis económica, a raíz del endeudamiento originado por financiar el crecimiento del país. La nación se encontró sin capacidad para pagar los intereses de la deuda y en septiembre 1873 se produjo el **crack** cuando la quiebra de una serie de empresas llevó a cerrar las puertas de la Bolsa de Nueva York. Pese a sus fallos, limitaciones y abusos, la reconstrucción radical en el Sur obtuvo su mayor logro en el ámbito de la educación. Así, fundó escuelas y hasta Universidades para negros y organizó planes acertados en esta área.

La reconstrucción radical tocó a su fin en 1877, durante el gobierno de Rutherford Hayes, con el retiro de las tropas federales, que dieron paso a la formación de gobiernos locales dominados por los grandes cultivadores comerciantes ultraconservadores denominados Borbones, que les negaron sus conquistas a los negros. De esta manera, la antigua aristocracia blanca retomó las riendas del poder con sus ideales de supremacía de la raza blanca, en tanto que el Norte reconocía su fracaso y quitaba las manos de los Estados de la Confederación. Las Enmiendas Décimo Cuarta y Décimo Quinta pasaron a ser letra muerta más allá del Potomac. Poco a poco desaparecieron una a una las leyes con algún viso de igualitarismo político y social y los negros quedaron en un estado intermedio entre la libertad y la esclavitud.

Si bien en el campo económico el fin de la guerra propició la formación de monopolios y **trust**, en el ámbito del sindicalismo también tuvo sus logros aunque más lentos. Así, en 1866, se organizó la primera Federación del Trabajo de Estados Unidos bajo la dirección de William Sylvis. Esta **National Labor Union** patrocinó en 1872 la formación de un Partido Político el **Labor Reforme Party**. Pero ese mismo año la organización se disolvió después de su fracaso electoral. También en 1869 surgió la Noble Orden de los Caballeros del Trabajo que fue la más importante asociación obrera, antes de la fundación de la Federación Americana del Trabajo de Samuel Gompers.

Por estos años, el problema indígena se definió como “la historia de una guerra bárbara e intermitente, de promesas y pactos rotos, de odio y egoísmo, de corrupción y mala administración, de alternativas de agresión y vacilación por parte de los blancos, de defensa heroica, desesperación, ciega barbarie y derrota fatal por la de los indios”, al decir de Morison y Steele Commager. Los indígenas fueron arrinconados y exterminados con el propósito de quitarles las tierras. Para muchos de los blancos el único indio bueno era el indio muerto. Recién en 1887, cuando ya se había completado el expolio, se aprobó la Ley Dawes de Posesión con el fin de enseñarles a labrar la tierra y a vivir en sociedad para asimilarlos a la nación.

Por último, en el campo literario cabe destacar que al término de la guerra se destacaron principalmente tres escritores que dominaron los siguientes 50 años: Mark Twain, William Dean Howell y Henry James. En cuanto a la educación la guerra y sus efectos fueron devastadores para el Sur. Muchas escuelas y universidades cerraron sus puertas y la educación no logró recobrase totalmente hasta el presente siglo. Por el contrario, el Norte experimentó un auge educativo, gracias a la influencia alemana. Además, el mecenazgo muy de moda entre los magnates los llevó a donar universidades, escuelas y teatros, al tiempo que el gobierno creaba un gran número de establecimientos estatales de educación superior.

3. La política canalera de Estados Unidos (1860-1880)

Desde finales de la guerra civil, en 1865, Estados Unidos mostró un marcado interés por la construcción de un canal interoceánico por el istmo centroamericano. Con este fin ordenó la realización de exploraciones de estudio desde el istmo de Tehuantepec hasta el Atrato y se nombró la primera Comisión del Canal Istmico que, después de analizar los resultados de los estudios, concluyó en 1876 que Nicaragua era la mejor ruta. Pero en realidad aún existían por lo menos dos obstáculos para que Washington definiera con coherencia su política canalera, a saber: por una parte el Tratado Clayton-Bulwer, y por la otra la certeza de que la nación era incapaz de construir un canal sin el concurso de las potencias europeas. Recién bajo la presidencia de Ulyses Grant se llegó a plantear la posibilidad de que Estados Unidos debía controlar el canal en forma exclusiva.

Ya desde antes del inicio de la guerra, en 1857, Washington se había mostrado interesado en realizar estudios en la región del Chocó, en vistas a construir un canal entre la bahía de Caledonia y el Golfo de San Miguel y con tal fin envió una expedición técnica al istmo del Darién. Por estos años, la Confederación neogranadina le otorgó autorización al doctor Eduardo Cullen para que explorara la región como representante de una compañía patrocinada por Inglaterra y Francia. Tres años des-

pués, el Presidente Ospina le informó al Congreso que si bien se habían presentado cinco propuestas el año anterior para la firma de un contrato de privilegio para la construcción de un canal interoceánico, ninguna se había concretado, pues la Legación de Colombia en Estados Unidos que era la responsable de este negocio, prefirió conocer los resultados de las exploraciones antes de otorgar concesiones.

En los años subsiguientes, el estallido de la guerra civil borró de la agenda de Washington cualquier iniciativa por un canal. Pero el fin del conflicto reavivó con fuerza el interés por la vía interoceánica. La figura cumbre de la política exterior norteamericana al término de la guerra y durante el resto del mandato de Andrew Johnson fue el Secretario de Estado William Seward, quien sostuvo los postulados de la Doctrina Monroe y fue un claro representante del expansionismo norteamericano de postguerra. Seward se opuso a la intervención francesa en México y de España en Santo Domingo, adquirió el territorio de Alaska al Zar de Rusia, anexó las islas de Midway al oeste de Hawai y, pensando en la construcción de un canal ístmico, adquirió el derecho de tránsito a través de Nicaragua, al tiempo que firmó un tratado canalero con Colombia, aunque el mismo no llegó a ser ratificado.

En realidad, el final de la guerra enfrentó a Estados Unidos con su propia realidad: una gran nación continental, limitada en sus comunicaciones marítimas por una extendida masa de tierra que impedía que sus barcos pudieran pasar en forma rápida de uno a otro océano. Pero había más aún. En efecto, la pujante industria de la costa oriental reclamaba comunicaciones ágiles con el fin de conquistar nuevos mercados para sus producciones. A ello se agregaba también el factor defensivo y estratégico militar, que se agudizaría hacia finales de la centuria, pues la costa oeste y las nuevas adquisiciones en el Pacífico requerían celeridad en las comunicaciones.

De manera que la construcción de un canal por algún lugar de Centroamérica parecía inevitable. No obstante, también existían impedimentos para llevar adelante una política canalera coherente. Estos obstáculos pasaban en primer lugar por el Tratado Clayton-Bulwer firmado en 1850 con la Gran Bretaña y que le impedía a Estados Unidos

construir un canal en forma exclusiva; y en segundo término, por el hecho de que aún se carecían de estudios en profundidad sobre las rutas canaleras y se desconocía cual era la más recomendable. Habida cuenta de estos dos factores, la política relativa al canal que llevará adelante Estados Unidos, se verá siempre mediatizada por estos años. Por mucho que Seward insistiera en manifestar que el Tratado Clayton-Bulwer no impedía la construcción de un canal fuera del territorio nicaragüense, la verdad era muy otra. También influyó en la indecisión de estos años un tercer elemento que los historiadores no han destacado y fue el hecho de que aún algunos altos funcionarios del gobierno consideraban que Estados Unidos no estaba en capacidad de construir y controlar por sí solo un canal interoceánico. Aún, en 1870, muchos norteamericanos pensaban que la excavación de la vía debía ser un proyecto conjunto entre las potencias europeas y Washington, pese a que esto reñía con los postulados de Monroe y con el Destino Manifiesto.

Todos los Presidentes norteamericanos, durante estas tres décadas, desde Andrew Johnson a Rutherford Hayes y Arthur el sucesor de Garfield, reconocieron la importancia que revestía para la nación la construcción de un canal. Pese a ello, quien más hizo en este sentido, fue el general Ulyses Grant, el héroe de Appomatox, quien adoptó medidas efectivas tales como ordenar la realización de exploraciones para conocer cual era la mejor ruta, la firma de un Tratado con Colombia y la designación de la Primera Comisión del Canal Istmico en 1872, aunque su mandato expiró sin que ninguna de estas medidas cristalizara en la construcción de una vía.

En realidad, el Secretario de Estado de Grant, Hamilton Fish siguió bastante de cerca la política de su antecesor William Seward. Incluso Grant fue un gran entusiasta del proyecto de anexar Santo Domingo, pero el Congreso rechazó el tratado de anexión. Pero en 1868 cuando estalló la rebelión cubana, aunque muchos norteamericanos simpatizaban con la causa de la isla, Fish se opuso al reconocimiento de la beligerancia cubana. Ello no impidió, sin embargo, que cinco años más tarde España y Estados Unidos estuvieran al borde de la gue-

rra, a raíz de la incautación de un barco que transportaba armas para los insurgentes. No obstante, a pesar de estos problemas y de que las relaciones con el Canadá eran difíciles, porque desde allí algunos confederados refugiados después de la guerra organizaban expediciones de castigo al territorio de la Unión, la mejor actuación de Grant se dio en el campo de la política exterior.

Respecto al canal Grant y su Secretario de Estado fueron los primeros políticos que expresaron la posibilidad de que su nación pudiera construir y controlar la vía interoceánica en forma exclusiva. Pero no todos sus subalternos compartían esta opinión. Según el Presidente Grant: “Los beneficios y ventajas del proyectado canal son muchísimos para los europeos, pero son incalculables para los norteamericanos”. Y por esta razón fue el mandatario que más hizo antes de Theodore Roosevelt por la construcción de la vía.

Estos lineamientos guardaban relación con el reavivamiento de la cuestión canalera en Colombia después de una relativa apatía desde la inauguración del ferrocarril transístmico. Aunque desde entonces se habían otorgado privilegios a particulares, entre ellos Manuel Cárdenas y Florentino González, así como a Ricardo de la Parra y Benjamín Blagge, Patricio Wilson, Juan Henderson, José Gooding y Ricardo Vanegas y aún en 1866 se firmó un contrato con Henry Duetsbury, todos habían sido inoperantes. Al año siguiente, el Legislativo colombiano retomó la cuestión canalera bajo otros principios y comenzó por votar la ley 60 que disponía la neutralidad permanente de los puertos en uno y otro extremo del canal por el Istmo de Panamá. Así, la norma expresaba que “en el caso de guerra entre otras naciones o entre una de ellas y la Nueva Granada, el tránsito por el canal no se interrumpirá por tal motivo, y los buques mercantes y los individuos de todas las naciones del mundo podrán entrar en dichos puertos y transitar por el canal sin ser molestados ni detenidos”. En el mes de junio, el Congreso autorizó al Ejecutivo para que se publicaran en los principales periódicos de Estados Unidos y de Europa las bases para la celebración de una licitación internacional para la construcción de un canal. Es probable, como indica Alvaro Rebolledo, que esta situación influyera en el áni-

mo de los gobernantes norteamericanos para entablar negociaciones con Bogotá para la construcción de un canal por los istmos de Panamá y el Darién. Aunque no era en ellos en quien estaba pensando el Presidente Mosquera cuando poco después intentó negociar con Page, Keppel, Marshall y Webb de Londres. Pero las conversaciones se interrumpieron a raíz de su derrocamiento y aunque se reiniciaron durante la administración de su sucesor, el Presidente Acosta, las mismas terminaron estancándose. Bien que Page, Keppel, Marshall y Webb mostraron un tibio interés y el gobierno recibió una propuesta de una compañía francesa presidida por M.R.S. Chevey, era evidente ya a finales de la década del 60 que el gobierno nacional se inclinaba a negociar el canal con Estados Unidos.

4. Los tratados canaleros.

Los Tratados Sullivan-Samper-Cuenca de 1868 y el Arosemena-Sánchez-Hurlbut del año siguiente constituyen pruebas irrefutables de la inexistencia de una política canalera coherente en Estados Unidos. Por una parte, quería dejar por fuera de la cuestión a las potencias europeas, al tiempo que intentaba ignorar el alcance del Tratado Clayton-Bulwer, en tanto que por la otra no se tenía la certeza de cuál era la mejor ruta, pues aún se desconocía el resultado de las exploraciones geográficas. Incluso, por momentos pareciera que Washington intentaba entretener a Bogotá con el propósito de evitar que se le otorgaran concesiones canaleras a particulares extranjeros. Lo cierto es que el fracaso de estas gestiones llevó a Colombia a abrirle las puertas a los franceses.

a) Las negociaciones entre Bogotá y Washington.

Entretanto, en 1866 el Senado norteamericano aprobó una resolución que ordenaba al Secretario de la Marina remitir los estudios existentes sobre las posibles vías para canales por el Istmo. La información proporcionada por el Contralmirante C. H. Davis contenía todos los estudios realizados hasta entonces por Tehuantepec, Honduras, Nica-

ragua, Panamá y Darién. El informe de Davis excluía a Tehuantepec y Honduras para la construcción de un canal intermarino, al tiempo que dejaba constancia de las enormes dificultades que entrañaría la excavación en Panamá y Nicaragua, en tanto que recomendaba con insistencia la ruta del Darién. Ello coincidió con la llegada a Estados Unidos del nuevo Ministro colombiano Eustorgio Salgar, quien venía con instrucciones precisas de su gobierno de negociar con Washington la construcción de un canal. De manera que uno de los primeros pasos de Salgar fue ofrecerle a Seward la firma de un tratado para excavar un canal por cualquier lugar del istmo de Panamá, que éste aceptó gustoso, habida cuenta que mediante el mismo no sólo reavivaba las ideas de Monroe eliminando a Europa como posible contendiente, sino que coincidía con los lineamientos expansionistas del Destino Manifiesto.

Con este fin se nombró un nuevo Ministro norteamericano en Bogotá Peter J. Sullivan, quien antes de recibir plenos poderes de su gobierno para firmar un tratado, ya había entablado negociaciones con el canciller colombiano Carlos Martín. En 1867, a poco de llegar a Bogotá, Sullivan y Martín redactaron un proyecto de Tratado que, en líneas generales, planteaba una alianza defensiva y ofensiva entre ambas naciones signatarias; el reconocimiento de la soberanía de Colombia sobre el canal y las áreas adyacentes que se regirían por las leyes colombianas. El artículo XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack se incorporaba a este nuevo documento. Es más, por este pacto ambas naciones se transformaban en socio casi igualitarios del canal, aunque era Estados Unidos la nación encargada de establecer fortificaciones en ambas entradas de la vía. Bien que este proyecto no fue ni siquiera considerado por ambos Congresos en algunos puntos sirvió de modelo para el Tratado Sullivan-Samper-Cuenca suscrito dos años después.

Fue recién en marzo de 1868 que Peter Sullivan recibió plenos poderes por parte de su gobierno para negociar un tratado canalero con Colombia. Pero diferentes circunstancias derivadas sobre todo de los desmedidos privilegios otorgados a la Compañía del Ferrocarril que limitaban cualquier futura concesión canalera, determinaron que las conversaciones se empantanaran y que Washington decidiera nombrar

a Caleb Cushing como Enviado Especial para acelerar la firma del pacto. Así, en enero de 1869, finalmente los representantes colombianos Miguel Samper y Tomás Cuenca suscribieron con Peter Sullivan el denominado Tratado Sullivan-Samper-Cuenca, sobre la base de las negociaciones llevadas adelante por Cushing.

Según los términos acordados en este Tratado, Colombia conservaba su plena soberanía sobre el canal y las áreas adyacentes. Se establecía una zona de diez millas a cada lado del canal que sería dividida en lotes de 3.300 yardas de ancho y que en forma alterna serían ocupados por los dos gobiernos. Se le garantizaba a Colombia el pago de peajes y rentas anuales que después de 12 años de funcionamiento del canal llegarían al 10% y al 25%, una vez que Estados Unidos hubiese reembolsado el capital invertido en la obra. Los peajes y tarifas serían aplicados por Estados Unidos, pues aunque Colombia era soberano en el canal, le garantizaba a aquella nación: “el goce pacífico, gobierno, dirección y manejo del canal”. El privilegio era por 100 años, al cabo de los cuales Colombia entraba en posesión del canal sin que mediara pago alguno. El Tratado garantizaba el principio de neutralidad de la vía y de la igualdad en ella para todos los Estados. El privilegio sería cancelado si Estados Unidos no iniciaba los estudios en un plazo de tres años, la obra en cinco y no la concluía en quince. Por último, se consignaba que esta concesión podía ser traspasada a cualquier ciudadano o asociación de ciudadanos pero no a un gobierno.

En febrero, el Presidente Andrew Johnson lo remitió al Senado que no tardó en rechazarlo. El Congreso consideró inadmisibles que se estableciera un límite de 500 hombres a la fuerza militar norteamericana destacada en el canal y que se limitara a 1000 a todos los empleados estadounidenses. Por su parte, el Congreso colombiano lo rechazó, pero de inmediato sentó las bases para las futuras negociaciones, a saber: 1) mantenimiento de la soberanía colombiana; 2) neutralidad garantizada y consiguiente igualdad para todas las naciones; 3) beneficios no discutibles para la República en escala ascendente y una remuneración anticipada, y 4) garantía de que la obra se llevaría a cabo. El fracaso de estas gestiones coincidió con la instalación de Ulyses Grant en la Casa

Blanca, quien llegó dispuesto a definir la cuestión del canal a favor de su país. Así, en abril de 1869, se nombró a Stephen H. Hurlbut como Ministro de Estados Unidos en Bogotá, quien debía negociar un nuevo pacto canalero. Simultáneamente, el Presidente instruyó al Contralmirante Daniel Ammen para que organizara una serie de expediciones por Centroamérica, con el fin de determinar cual era la mejor ruta para excavar un canal, misión que se cumplió a cabalidad, como veremos más adelante. En su primer Mensaje al Congreso, en diciembre de ese año Grant dejó constancia que: “el asunto de un canal interoceánico para unir los Océanos Atlántico y Pacífico a través del Istmo del Darién es un proyecto en el cual está sumamente interesado el comercio. Se le han dado instrucciones a nuestro Ministro en los Estados Unidos de Colombia para que trate de obtener una autorización a fin de que este gobierno haga un estudio y así asegure la factibilidad de tal empresa privada, si dicho estudio prueba que puede ser factible”.

Entretanto, en agosto de 1869, en plenas negociaciones Hurlbut desde Bogotá le remitió al Secretario de Estado Hamilton Fish un interesante memorándum sobre el canal interoceánico, en el que basándose en los puntos de vista de Cushing demostraba que existían factores políticos, económicos y técnicos que entorpecían la construcción de una vía intermarina. En el aspecto político, destacaba que no sería tarea fácil para Estados Unidos adquirir y conservar una concesión exclusiva para la construcción de un canal, pues era de opinión que tanto Inglaterra, como la propia Francia e incluso Prusia utilizarían todos los mecanismos a su alcance para impedir la ratificación de la misma. Asimismo, consideraba que la Compañía del Ferrocarril emplearía sus influencias para obstaculizar la construcción de un canal que perjudicaba sus intereses comerciales. Por consiguiente, proponía inducir a las naciones europeas a unirse a Estados Unidos para establecer un protectorado conjunto sobre el canal otorgándoles participación en las acciones de la Compañía que se crearía bajo la supervisión del Senado y cuya sede estaría en territorio norteamericano. De esta manera, se allanaría el camino para la construcción de la vía y se eliminarían los

posibles aspirantes europeos. A su criterio, los políticos colombianos no se opondrían a la participación de las naciones europeas, toda vez que sólo estaban interesados en la obtención de dinero.

En el aspecto económico, destacaba que el canal costaría como mínimo 70 millones de dólares en oro y que fácilmente podría dispararse hasta 90, cantidad que Estados Unidos no poseía y remotamente lograría obtener en el plazo de diez años que era el tiempo promedio para la construcción. De manera que proponía crear una compañía, con el fin de atraer el interés de los inversionistas más fuertes en el campo comercial y financiero, tanto de la costa Este como de la Oeste, con el propósito de asociarlos a la empresa, al tiempo que planteaba que Francia, Inglaterra y Prusia suscribieran una parte de las acciones de la empresa.

Por último, en referencia a las características técnicas, Hurlbut destacaba que existían importantes dificultades para concretar la obra, aunque todas estaban bajo el control de la ingeniería moderna. Asimismo, advertía que si bien la opinión mayoritaria se inclinaba a considerar como la mejor ruta la que atravesaba el valle del Chagres, en su opinión aún faltaban estudios serios en San Blas y la bahía de Caledonia hasta el Golfo de San Miguel. Concluía su memorándum con una frase lapidaria, compartida por muchos hombres de su época: “Dudo que Estados Unidos pueda llevar a cabo esta labor por sí solo... (pues) nuestros compatriotas no pueden y no esperarán tanto tiempo por la obtención de dividendos”.

Pese a ello, las negociaciones para la firma de un tratado prosiguieron a buen ritmo. El 5 de enero de 1870, el Ministro Hurlbut le escribió al Secretario de Estado Hamilton Fish informándole que una de las principales dificultades para finiquitar el arreglo era la posición de la Compañía del Ferrocarril, habida cuenta que el artículo 2 del contrato firmado en 1867 especificaba que de construirse un canal a través del istmo, al oeste de la línea trazada desde Cabo Tiburón hasta Punta Garachiné que era la única ruta viable, la Compañía tendría derecho a obtener una compensación equitativa por los daños que surgieran de dicha construcción, para lo cual se nombraría una comisión de

árbitros. Se indicaba que Colombia recibiría la mitad de la indemnización. Para hacer una negociación más equitativa Hurlbut propuso que esta mitad le fuera cedida a Estados Unidos, en caso de construirse el canal, pero la proposición fue denegada. Entonces planteó la posibilidad de que el gobierno norteamericano tuviera la opción de aceptar o rechazar la demanda interpuesta por la compañía ferrocarrilera, así como nombrar los árbitros que le correspondía designar a Colombia. Esta sugerencia sí fue aceptada lo que, a su entender: “le vale 3.000.000 al canal”. Pero no se engañaba respecto a lo que sucedía dentro del Congreso bogotano y, en este sentido, le adelantaba al Secretario Fish que la lucha entre los congresistas “será por dinero”, pues “la mayor parte... son venales”.

Finalmente, el 26 de enero de 1870, los representantes de Colombia Jacobo Sánchez y el panameño Justo Arosemena, firmaron con el representante norteamericano el Tratado Arosemena-Sánchez-Hurlbut. Consciente de la oposición que podía despertar en su país Hurlbut se apresuró a escribir “es lo mejor que he podido obtener en el momento actual”. Por el mismo, se pactaba una verdadera alianza entre ambas naciones y se le concedía a Estados Unidos autorización para realizar estudios con el fin de determinar la practicabilidad del canal dentro de toda la jurisdicción colombiana. Se mantenían los mismos plazos para las exploraciones, inicio y término de la obra que en el tratado de 1869. Se le otorgaba todo el territorio necesario para la obra, más 200.000 hectáreas de tierras baldías y Colombia se comprometía a no permitir la apertura de otro ferrocarril o canal sin el consentimiento de Estados Unidos. El canal debía dar paso a todos los buques que no excedieran de 5.000 toneladas. Estados Unidos quedaba autorizado para mantener la fuerza naval y militar encargada de proteger los trabajos que no debía superar los 1.000 hombres que quedarían sometidos a la legislación colombiana y serían retirados cuando se inaugurara el canal, si así lo exigía Colombia. También, podía construir y mantener arsenales y diques para sus buques en los puertos terminales del canal, así como resguardos que no sobrepasaran los 200 hombres y para lo cual contaría con la autorización de Colombia. La inspección, posesión y manejo

o dirección del canal pertenecían a Estados Unidos sin intervención de Colombia, en tanto que aquella nación no tenía jurisdicción ni mando sobre el territorio y sus pobladores. Por tanto, se aseguraba la soberanía de Colombia sobre el canal y el territorio adyacente. Estados Unidos se convertía en aliado de Colombia para ayudarla a rechazar cualquier ataque al canal al tiempo que garantizaba que el canal y sus dependencias serían inmunes y estarían exentos de toda hostilidad por parte de una nación o potencia extranjera. Ambas partes pasarían sus tropas y pertrechos de guerra en todo tiempo libres de gravámenes, pero el canal estaría cerrado para las naciones en guerra con los signatarios. Estados Unidos podía establecer y alterar las tarifas y peajes por los cuales Colombia percibía un porcentaje que consistía en 0.10 por cada tonelada durante los primeros diez años después de abierto el tráfico del canal y 0.05 adicionales por cada cinco años que transcurrieran hasta completar el máximo de 0.40. Asimismo, también recibía un porcentaje por el paso de los pasajeros. Respecto a los impuestos y derechos de transporte, Colombia se hacía acreedora al 5% durante los primeros 20 años y al 31/2 en los años subsiguientes hasta el término del privilegio que era por cien años.

Colombia se comprometía a ceder el 10% de lo que recibiera al Estado o Estados por los que atravesara el canal. Si estos Estados decidían cederle el territorio comprendido dentro de la Zona a la Unión para que lo administrare, entonces recibiría otra décima parte, o sea 1/5 parte del total. Debemos recordar que imperaba en Colombia el sistema federal de gobierno y que Bogotá ofrecía este incentivo con el fin de asegurarse el control y manejo del área canalera desde la sede del gobierno federal. Finalmente, se establecía que todos los materiales, productos, pertrechos, etc. que Estados Unidos necesitare introducir para la construcción del canal estarían exonerados del pago de impuestos nacionales o federales. Estados Unidos podía traspasar este privilegio a cualquier asociación legalmente establecida.

En opinión de Hurlbut el Tratado “ha ganado mucho para los propósitos políticos, militares y navales” norteamericanos, pero aún quedaba por ver cuál sería la reacción de ambos Congresos. El 4 de marzo,

el Ministro norteamericano le comunicó al Secretario de Estado que el Congreso colombiano había remitido el proyecto a consideración de un Comité de tres personas, a saber: el general Tomás Herrán, el doctor Rojas y el doctor Carlos Martín. El general Herrán había informado favorablemente sobre el Tratado, aunque sugería que se incluyera una enmienda que le prohibía a Estados Unidos, durante los tres años concedidos para el inicio de las exploraciones, entrar en negociaciones canaleras con otra nación. Por su parte, el doctor Rojas también se mostraba partidario de la ratificación del Tratado, pero había redactado un informe demasiado extenso y sugería numerosas enmiendas que en su opinión eran inaceptables. Por último, el doctor Carlos Martín se oponía a la aprobación de este documento, pues a su parecer el Tratado no plasmaba la obligación de terminar el canal y porque además en cuanto “a la neutralidad absoluta del canal colombiano es el consejo de la tímida y honrada, pero estéril política de la inacción y la expectativa”. Por tanto, propuso suspender la discusión del documento hasta que Estados Unidos estuviera en poder de los resultados de las exploraciones emprendidas y tuviera la certeza de dónde se iba a construir el canal. Según Hurlbut esta posición tan intransigente obedecía al hecho de que su hermano Guillermo Martín era agente de la Compañía inglesa de Cullen que también andaba detrás de la obtención de una concesión canalera por parte del gobierno colombiano. Quienes se oponían al Tratado vieron por estos días reforzada su posición cuando se formó en París la Compañía Barrot creada mediante contrato celebrado entre Chevalier, el mismo Barrot y el Ministro colombiano en Francia. La Compañía adquirió tres millones de hectáreas en escrituras de terrenos flotantes en Colombia, en una línea que iba del Atlántico al Pacífico desde Puerto Escondido al Golfo de San Miguel, después de lo cual comenzó con insistencia a reclamar su derecho de entrar en posesión de esta propiedad.

El 4 de marzo, un mes después de la firma del Tratado, Hurlbut le escribió a Hamilton Fish que había realizado un sondeo informal dentro del Senado colombiano y se atrevía a afirmar que la ratificación del pacto estaba asegurada, pero agregaba con escepticismo: “Si to-

dos fueran hombres de posición y principios debiera sentirme seguro, pero no lo son”. No obstante, confiaba que el recientemente electo Presidente Eustorgio Salgar influyera favorablemente para la ratificación del Convenio. Asimismo, le informaba a Fish que había recibido ofertas por parte de compañías francesas e inglesas para tomar parte conjuntamente con Estados Unidos en la construcción del Canal, aunque las había desechado porque no las consideraba dignas de crédito.

Finalmente, por la ley 97 del 8 de julio de 1870, el Congreso colombiano ratificó el Tratado con unas pocas enmiendas. Mientras tanto se iba levantando en Estados Unidos un clima adverso a adquirir compromisos hasta que no se estuviera en posesión de los resultados de las exploraciones que en el mes de enero había encomendado el Senado. De manera que de nada sirvieron las gestiones realizadas por Santiago Pérez Ministro colombiano en Washington para que el Congreso discutiera el Tratado, ya que el mismo ni siquiera llegó a ser considerado. Además, cualquier posibilidad de negociación se estancó en los meses posteriores, a raíz del secuestro por parte de un grupo de rebeldes de Panamá del buque **Montijo** propiedad de los norteamericanos Schuber que distanció a Washington de Bogotá. A ello se agregó que en 1876 el dictamen rendido por la Primera Comisión del Canal Istmico, en base a los resultados obtenidos por las exploraciones realizadas en Centroamérica, descalificó cualquier ruta canalera bajo jurisdicción colombiana, otorgándole todo el crédito a Nicaragua, como tendremos oportunidad de ver en otro fascículo.

Como acabamos de mencionar, en enero de 1870, el Congreso impartió órdenes al Comandante Thomas O. Selfridge para encabezar una exploración al Darién en compañía del Comandante E.P. Lull, con el fin de determinar la factibilidad de esta ruta. También se enviaron expediciones de estudio a Tehuantepec, al istmo nicaragüense y a Panamá. Esta medida se complementó con la designación por parte del Presidente Grant de la Primera Comisión del Canal Interoceánico conocida también como Comisión del Canal Istmico, el 15 de marzo de 1872, que debía dar su veredicto respecto a la mejor ruta para excavar

un canal. La Comisión quedó integrada por los más destacados ingenieros del país, a saber: Brigadier General Andrew A. Humphries, U.S.A. jefe de ingenieros; C.P. Peterson y el Comodoro Daniel Ammán. En 1876, después de un detenido examen de los resultados de las diferentes exploraciones, la Comisión concluyó que la ruta más recomendable para construir un canal era la de Nicaragua, “que comienza en el Atlántico en, o cerca de Greytown, y sigue por el canal al río San Juan; de allí al Lago Nicaragua y desde aquí a través del mismo por los valles del río del Medio y el río Grande que se conoce como el Puerto Brito”. La Comisión dictaminó que la ruta nicaragüense: “... posee mayores ventajas, tanto para la construcción como para el mantenimiento del canal y ofrece menores dificultades que cualquiera de las otras, desde los puntos de vista de ingeniería, comercio y economía”. La ruta de Panamá se consideró imposible debido al clima y al hecho de que los excesivos cortes provocarían derrumbes difíciles de dominar como le había ocurrido al ferrocarril y elevarían considerablemente el costo de la obra hasta un 50% más que en Nicaragua. En tanto, las rutas del Atrato y Darién se eliminaron por el costo y por el fracaso de encontrar buenas localizaciones para construir canales. La Comisión consideró que se necesitaba una gran pericia en ingeniería, cuyo costo era incalculable, además de que las lluvias eran aún más abundantes que en Panamá. También se tuvo en consideración el mantenimiento y como absolutamente todo lo necesario para construir el canal debía traerse desde distancias muy grandes esto incidiría en el precio final.

Al decir de Miles P. Duval, este dictamen imparcial emitido por los ingenieros más prestigiosos de Estados Unidos fue la causa de que durante mucho tiempo imperara entre el pueblo y el gobierno norteamericano la idea que el canal debía construirse por Nicaragua, si bien la vigencia del Tratado Clayton-Bulwer impidió dar ningún paso certero por entonces. La verdad es que aún, en 1873, el Ministro de Colombia en Washington Carlos Martín, nuevamente intentó reiniciar negociaciones canaleras con Estados Unidos, pero las mismas no prosperaron. De esta manera, el fracaso de estas gestiones con Estados Unidos llevó a la República, agobiada por las deudas y

la crisis económica y urgida de dinero, a cerrar en 1875, su Legación en Washington.

A partir de entonces, sus miras estarían en Europa. La ley 33 de 1876 autorizó, una vez más, al Ejecutivo a negociar la firma de un tratado canalero y ello coincidió con la organización en París del Sindicato de Etienne Türr constituido para realizar expediciones en vistas a la construcción de un canal por Panamá. Fue así como entraron en escena los franceses, quienes a través de Lucien Napoleón Bonaparte Wyse, del que nos ocuparemos en el próximo capítulo, firmaron un Convenio.

Entretanto, en Estados Unidos, el problema canalero no se volvió a abordar en forma oficial hasta 1879, cuando el Presidente Rutherford Hayes, en su tercer mensaje anual al Congreso, consignó que se construiría un canal con capital europeo o norteamericano indistintamente, siempre y cuando los gobiernos de Estados Unidos y centroamericano pudieran garantizarlo. Como tendremos oportunidad de ver en el próximo capítulo, la firma del Convenio Salgar-Wyse y la inminente acometida de la obra, por parte de los franceses en Panamá, desató el rechazo de Washington como se puso de manifiesto en las declaraciones que el mismo Hayes realizó en marzo del año siguiente.

Bibliografía selecta

- ANDERSON JARAMILLO, María Ana: Traducción de los despachos consulares del Ministro de Estados Unidos en Bogotá 1869-1870. Trabajo de graduación. Universidad de Panamá, Panamá, 1982.
- ARIAS, Harmodio: El Canal de Panamá. Un Estudio en Derecho Internacional. 2da. Edición. Panamá América, Panamá, 1997.
- CAVELIER, Germán: La Política Internacional de Colombia. Tomo II, Ed. Iqueima, Colombia.
- DENNEY, Brewster: Sistema de gobierno y política exterior de los Estados Unidos. Gel Argentina, 1986.
- DUVAL, Miles P.: Cádiz a Catay. La Historia de la Larga Lucha Diplomática por el Canal de Panamá. Eupan, Panamá, 1973.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

- FOHLEN, Claude: La América anglosajona de 1815 hasta nuestros días. Ed. Labor, Barcelona, 1967.
- MACK, Gerstle: La Tierra Dividida. Eupan, Panamá, 1973.
- MC CULLOUGH, David: El paso entre dos Mares. Lasser Mexicana S.A., 1986
- MORISON, Samuel Elliot; COMMAGER, Henry Steele y LEUCHTENBURG, William E.: Breve Historia de los Estados Unidos. Fondo de Cultura Económica, México, 1987.
- NAVAS, Luis y ALESSANDRÍA, Thais: La experiencia transistmica. Edición especial de la Revista Lotería. Panamá, agosto de 1996.
- PERKINS, Dexter: Historia de la Doctrina Monroe. Eudeba, Buenos Aires, 1964.
- REBOLLEDO, Alvaro: Reseña Histórico-Política de la Comunicación Interoceánica. Ed. Hispano-América, San Francisco, California, 1930.
- RIVAS, Raimundo: Historia diplomática de Colombia 1810-1934. Publicación del Ministerio de Relaciones Exteriores. Bogotá, 1961.
- ROZ, Firmin: Historia de los Estados Unidos. Ed. Plus Ultra, Barcelona, 1944.
- TINDALL, George B. y SHI, David E.: Historia de los Estados Unidos. Tercer Mundo Editores, Colombia, 1995.

Capítulo 12

La aventura francesa en Panamá y la reacción de los Estados Unidos

1. Los estudios y las concesiones canaleras (1850-1899)

Durante la segunda mitad del siglo XIX se realizaron nuevos estudios para determinar la factibilidad de un canal por Centroamérica. Con este fin el gobierno norteamericano financió expediciones para explorar la región, al término de las cuales la Primera Comisión del Canal Istmico, integrada por los más renombrados ingenieros del país, rindió un informe en 1876, favorable a la ruta por Nicaragua. Pero Washington no tomó las medidas necesarias para acometer la obra, habida cuenta de la existencia del Tratado Clayton-Bulwer firmado con Inglaterra en 1850. En el Istmo de Panamá las exploraciones de la Marina norteamericana, exploraron el valle del Chagres, Darién y San Blas, rindiendo informes adversos de todos ellos.

A. Un Canal por Nicaragua

La idea de construir un canal por Nicaragua pareció postergarse indefinidamente después que Cornelius Vanderbilt no logró obtener el financiamiento en Inglaterra para concretar el proyecto del ingeniero Orville Childs. A ello se agregó en los años subsiguientes la inaugura-

ción del ferrocarril transístmico en Panamá que le restó muchos pasajeros a la ruta de Nicaragua, pese a que para entonces se contaba con una carretera macadamizada que tornaba más cómoda la travesía. Además, Vanderbilt, después de vender su compañía y a continuación intentar retomar su control, se vio envuelto en una serie de reyertas, al tiempo que patrocinó al filibustero William Walker con quien también terminó enemistado, como ya vimos en un capítulo anterior. De esta manera, Vanderbilt distanciado de sus antiguos socios y colaboradores, intentó recuperar el control del tránsito por el istmo nicaragüense.

Aunque el mismo se interrumpió en 1856 y fue restablecido al año siguiente, la ruta no se comenzó a utilizar de inmediato, pues tres grupos norteamericanos separadamente reclamaban la concesión exclusiva del tránsito. Dentro de este contexto de incertidumbre, en noviembre de 1857, el Ministro nicaragüense en Estados Unidos y el representante norteamericano Lewis Cass firmaron un tratado para mantener neutral el tránsito por Nicaragua bajo la protección norteamericana. En los años subsiguientes el gobierno de Nicaragua, dubitativo y desconfiado de los norteamericanos, reconoció la concesión exclusiva a una u otra compañía en forma alterna, sin tener muy claro a cuál le correspondía en propiedad. Pero además el Presidente Tomás Martínez no tenía intenciones de que Nicaragua recobrara tan rápidamente su función de tránsito, sobre todo después de las alteraciones políticas de los años anteriores, en las que los extranjeros tomaron parte activa. De manera que buscaba, a toda costa, evitar el trasiego de norteamericanos que siempre constituían un factor de inestabilidad y perturbación.

No fue extraño entonces que, en 1859, para mantener a raya a las compañías estadounidenses interesadas en recuperar la concesión transitista se le otorgara al francés Félix Belly un privilegio para construir y operar un canal por 99 años. Pero ello provocó la inmediata protesta del gobierno norteamericano que le hizo saber que, en caso de comprobarse que esta concesión violaba los derechos de compañías estadounidenses para ejercer el tránsito por Nicaragua, el gobierno se

vería obligado a pagar indemnizaciones. Mas lo cierto es que Belly no estaba en capacidad de construir ningún canal y ni siquiera logró reunir el dinero necesario para realizar los estudios que se requerían. Finalmente, en 1861, el privilegio caducó al haber expirado el plazo de dos años otorgado para iniciar los trabajos.

Hubo, por estos años, también un proyecto presentado por el Comandante británico Bedford Clapperton para construir un ferrocarril competitivo con el de Panamá. Aunque, en 1864, se llegó a fundar la **Nicaragua Railway Company**, el proyecto no prosperó por la falta de financiamiento. Mientras tanto, los norteamericanos no se dieron por vencidos y, en 1861, formaron una nueva Compañía la Central American Transit Company bajo la presidencia de William H. Webb, que obtuvo la concesión exclusiva del tránsito por Nicaragua. Pero aún así la ruta permaneció cerrada y siete años después el gobierno firmó un nuevo contrato de concesión con el francés Michel Chevalier, quien al parecer contaba con el apoyo del Emperador Napoleón III. Una vez más, el privilegio resultó estéril por la falta de capitales, lo que llevó al gobierno de Nicaragua, en esta política zigzagueante, a firmar el Tratado Dickinson-Ayón con Estados Unidos por el que esta nación garantizaba la neutralidad del canal.

El fin de la guerra civil en Estados Unidos, como ya señalamos en otro capítulo, renovó el interés por la construcción de un canal istmico y en 1870 se organizaron expediciones de estudio que debían determinar la factibilidad de las posibles rutas canaleras. El grupo de Nicaragua estuvo encabezado inicialmente por el Comandante Alexander Crosman quien, después de sufrir una serie de contratiempos, falleció. De manera que el gobierno tuvo que reorganizar la expedición que se le encomendó al Comandante Edward Lull, con Aniceto Menocal como ingeniero en jefe. Después de estudiar todas las posibles rutas a través del istmo nicaragüense, Lull y Menocal recomendaron la vía propuesta por el ingeniero Orville Childs a Vanderbilt dos décadas antes. La misma iba desde el río Las Lajas hasta Brito, aunque en esta ocasión se prefirió que el canal partiera del valle del río del Medio en lugar de Las Lajas. El costo se calculó en más de 65 1/2 millones de dólares y con-

templaba la construcción de cuatro represas con diez compuertas. Como ya indicamos, la primera Comisión del Canal Istmico se inclinó, en 1876, por esta ruta y en su informe dejó constancia que era la que presentaba menos dificultades en el aspecto técnico, así como un costo más reducido. Pero como también indicamos, Estados Unidos no adoptó ninguna decisión, habida cuenta de la vigencia del Tratado Clayton-Bulwer y por el hecho que imperaba la idea de que aún no se disponía del capital necesario para emprender una obra de tal envergadura.

De manera que el proyecto fue abandonado hasta que los franceses dejaron sentir su presencia en Panamá. En 1879, después de la realización del Congreso de París, se organizó en Estados Unidos la **Provisional Interoceanic Canal Society** entre cuyos fundadores estaban el Contralmirante Daniel Ammen, Levi Morton, el ingeniero Aniceto Menocal y el general George Mc Clellan, entre otros. Los promotores también invitaron al ex presidente Ulyses Grant a formar parte de la empresa. En mayo del año siguiente, esta Sociedad obtuvo una concesión del gobierno de Nicaragua para construir un Canal y poco después se organizó la **Maritime Canal Company of Nicaragua** para la ejecución de la obra. La nueva compañía, bajo la dirección de Ammen y Menocal, se propuso obtener el apoyo oficial del gobierno norteamericano, sin el cual la obra era prácticamente irrealizable.

Las gestiones de los promotores obtuvieron algún eco, e incluso el Senado solicitó información al Departamento de Marina sobre la ruta de Nicaragua. El extenso documento remitido advertía que esta ruta presentaba cuatro inconvenientes, a saber: su extensión; la necesidad de construir esclusas; la falta de puertos naturales, y la condición volcánica del país. No obstante, se destacaba el hecho que un canal por Nicaragua costaría menos de la mitad que por cualquiera de las otras rutas propuestas. Pese al interés demostrado por algunos senadores, la aprobación para la ayuda sufrió una serie de dilaciones y finalmente no recibió los votos necesarios. En realidad, un grupo de congresistas se opuso enérgicamente a votar por un proyecto incierto, habida cuenta del Tratado Clayton-Bulwer, así como de la decisión francesa de abrir

un Canal por Panamá, y del hecho de que por entonces había cobrado mucha popularidad el proyecto del capitán Eads de construir un ferrocarril para barcos por el istmo de Tehuantepec.

Aunque el Tratado Clayton-Bulwer era, sin duda, uno de los mayores obstáculos para que Estados Unidos pudiese llevar adelante una política canalera coherente, no impidió que, en 1884, esta nación firmara con Nicaragua el tratado canalero Frelinhuisen-Zavala que, finalmente, no fue ratificado por el Congreso por un estrechísimo margen de votos, como veremos más adelante. Es indudable que si este documento hubiese sido promulgando Estados Unidos y Gran Bretaña habrían estado a las puertas de una guerra. Pero el mismo ya no fue reconsiderado, toda vez que el sucesor de Arthur, el Presidente Cleveland abandonó los proyectos canaleros exclusivos para su país. Cleveland partidario de una política internacional conciliatoria y pacifista, logró que las aguas volvieran a la normalidad después de una década de gran beligerancia diplomática.

Se hizo evidente entonces para la **Maritime Canal Company** que el gobierno norteamericano no financiaría el proyecto, por lo menos a corto plazo, merced a lo cual se realizaron algunos intentos para obtener capital privado, pero los mismos no prosperaron. Aunque el plazo otorgado por la concesión expiró en 1884, al año siguiente el Secretario de Marina William Chandler le encomendó a Menocal practicar nuevas exploraciones en Nicaragua. La realización de las mismas no hizo más que ratificar la decisión de éste de acometer la construcción de la obra. Así, a finales del año siguiente, Ammen y Menocal, junto con otros inversionistas, fundaron una nueva compañía denominada **Provisional Canal Association** que obtuvo, en marzo de 1887, un nuevo privilegio canalero del gobierno de Managua. Al igual que en las anteriores concesiones una sección del canal proyectado atravesaba la frontera de Costa Rica, en razón de lo cual también esta nación entraba en las negociaciones canaleras.

Pese a los contratiempos y avatares, en mayo de 1888, se organizó una compañía encargada de la construcción de la vía con un capital de cien millones de dólares en acciones. Se nombró a Menocal como in-

geniero en jefe. En octubre de 1889, se iniciaron formalmente las obras que, al principio, marcharon con celeridad. Así, en pocos meses se contaba ya con rompeolas, oficinas, hospitales, depósitos, líneas cablegráficas y telegráficas, al igual que 11 1/2 kilómetros de vía férrea. También se adquirieron dragas, remolcadoras, lanchas, barcazas, herramientas y bombas de la agonizante Compañía Universal del Canal de Panamá, que los franceses habían utilizado en el Istmo. Todo este despliegue agotó el capital inicial y a finales de 1890 se iniciaron tratativas con la casa Baring de Londres para obtener financiamiento. Pero como ya señalamos en un capítulo anterior, Londres siempre se mostró reacia a facilitar capital para la obra canalera, e incluso esta misma casa bancaria había dejado sentada su posición cuatro décadas antes cuando Vanderbilt requirió su apoyo. De modo que el fracaso de estas gestiones inclinaron, una vez más, a los accionistas a buscar el respaldo del gobierno norteamericano.

Bien que un grupo de senadores, entre los cuales figuraban John T. Morgan de Alabama y John Sherman de Ohio, eran fervientes partidarios de la obra, en realidad la mayoría de los congresistas se mostraron precavidos, habida cuenta de los compromisos contraídos con Inglaterra, a raíz del Tratado de 1850. Pese a que la prensa nacional inició una agresiva campaña editorial con el fin de convencer al Congreso, el Senado se mantuvo prudente y votó en contra. En realidad, esta situación fue hábilmente aprovechada por los partidarios de la ruta de Panamá en Estados Unidos, así como por las compañías ferrocarrileras que se oponían a la construcción de canales marítimos por la ruinosa competencia que representaban. Así, cada grupo por su parte se dedicó a desprestigiar la ruta nicaragüense, lo que obligó a la **Provisional Canal Association**, privada del apoyo oficial, a buscar otros medios para obtener capital. En 1892, la empresa lanzó al mercado una emisión de bonos por cinco millones de dólares que fue recibida con frialdad en Wall Street. Además las emisiones coincidieron con la crisis económico-financiera del año siguiente, todo lo cual se confabuló contra la consecución de capital y, a finales del verano de 1893, la compañía entró en liquidación.

A partir de entonces, el tránsito a través de Nicaragua retomó los medios tradicionales de la ruta a través del río San Juan y el Lago Nicaragua que fue explotada sucesivamente por diferentes compañías norteamericanas. No obstante, persistió en Estados Unidos la idea de construir un canal por Nicaragua y en 1899 se firmó una nueva concesión a favor de la **Interoceanic Canal Company** dirigida por Edward Eyre y Edward Cragin. La guerra de independencia de Cuba, el año anterior, había puesto de manifiesto que más que nunca Estados Unidos necesitaba controlar una vía interoceánica en algún lugar del istmo centroamericano. A las razones comerciales que venían pesando desde tiempo antes, se sumaron después de la guerra poderosos motivos estratégico-militares, que veremos en un capítulo posterior.

Entre los patrocinadores de la **Interoceanic Canal Company** figuraban grandes empresarios e inversionistas como John Jacob Astor, Levi P. Morton y William Grace, quienes abonaron a Nicaragua una fianza por 100.000 dólares como garantía inicial y se comprometieron a entregar otros 400.000 en agosto de 1900. Pero el contrato caducó cuando los accionistas no cumplieron esta última cláusula.

Ya para entonces, existía entre los senadores norteamericanos una marcada división respecto a la adopción de la ruta de Nicaragua o en su defecto la de Panamá. Aunque la primera había sido reiteradamente recomendada a lo largo de más de tres décadas en todos los informes y estudios realizados por la Marina norteamericana, en realidad Panamá ofrecía, después del fracaso de los franceses, la ventaja de poseer una infraestructura relativamente bien mantenida, así como maquinarias, herramientas y un ferrocarril en buen estado que constituía una pieza fundamental para la construcción de cualquier canal. Veremos que en los años subsiguientes, el desacuerdo se transformó en una verdadera polémica senatorial, en lo que se conoció como “guerra de las rutas” dentro del Congreso.

B. Un ferrocarril para barcos en Tehuantepec.

Entre 1851, cuando el Congreso mexicano anuló la concesión otorgada a Garay, y 1870 cuando llegó la expedición norteamericana para

estudiar la factibilidad de la región para excavar un canal, se otorgaron, aunque sin éxito, varios privilegios. Así, Albert Sloo obtuvo una concesión para construir un ferrocarril pero la falta de fondos frustró el proyecto. Otro tanto ocurrió con la **Lousiana Tehuantepec Company**, cuya escasez de capital la llevó, en 1858, a construir en lugar de un ferrocarril, una carretera que combinada con una sección de travesía marítima comunicaba ambos océanos. En 1866, esta Compañía, que funcionaba con enormes dificultades perdió la concesión y se reorganizó, aunque con similar fortuna que la **Tehuantepec Railway Company**.

En 1870, la exploración de la Marina norteamericana encomendada al capitán Robert Wilson Shufeldt, después de realizar estudios en profundidad, concluyó que la altura del paso constituía el mayor obstáculo para la construcción de un canal. En su informe destacó que la única ventaja de Tehuantepec era que ofrecía el pasaje oceánico más corto entre el litoral Atlántico y el Pacífico de Estados Unidos. No fue extraño, entonces, que en 1876 el dictamen de la Primera Comisión del Canal Istmico descartara la ruta de Tehuantepec como factible para practicar una vía acuática interoceánica. Pese a ello, siguió latente la idea de que la ruta era viable para un ferrocarril, de manera que, en 1879, varios concesionarios de diferentes nacionalidades acometieron la obra. Después de una serie de contratiempos la línea férrea fue concluida en 1894 por dos ingenieros norteamericanos. La falta de puertos en ambos extremos lo tornó casi inoperante y limitó su uso al ámbito doméstico, aunque una empresa inglesa emprendió la construcción de los puertos. Casi simultáneamente a que se iniciaba la construcción del camino de hierro, el capitán James Eads propuso construir por esta misma ruta un ferrocarril para barcos. Planteaba que las embarcaciones fueran transportadas de un océano a otro sobre gigantescas plataformas móviles. En realidad, la idea no era totalmente original, pues ya existía un canal de este tipo sobre las montañas Allengheny, aunque con menos capacidad que el proyectado por Eads. Además, ya se había hablado de construir plataformas rodantes para transportar barcos de una mar a otro por Pana-

má antes que la **Panama Railroad Company** construyera el ferrocarril transístmico entre 1850 y 1855.

La vía férrea concebida por Eads iba de Minatitlán hasta la barra de San Francisco o hasta Salinas Cruz, por una extensión de 134 millas. El costo total se calculó en 50 millones de dólares. Eads llegó a asociarse con la **Tehuantepec Railway Company** y en 1881 se obtuvo del gobierno mexicano la concesión para construir un ferrocarril para embarcaciones. Eads comenzó entonces a luchar por obtener el reconocimiento y apoyo de su gobierno para acometer la obra, pero el Senado no logró ponerse de acuerdo, pese a que la propuesta de Eads gozaba de cierta popularidad. En 1887, el proyecto se abandonó definitivamente al producirse la muerte de su autor.

C. Un Canal por el Atrato.

Pese al informe presentado por Trautwine en el que calculaba en más de 130 millones de dólares la apertura de un canal por el Atrato, la región no se abandonó completamente. En 1851, el gobierno neogranadino otorgó dos privilegios. El primero concedido a Manuel Cárdenas y Florentino González debía comunicar el río Atrato con el Océano Pacífico, en tanto que el segundo, cuyos beneficiarios fueron Ricardo de la Parra y Benjamín Blagge, debía unir las aguas de los ríos Atrato y San Juan. Ambos privilegios tenían una vigencia de 49 años y los canales debían ser construidos tomando en consideración el ancho y la profundidad para embarcaciones de 200 toneladas. Pero en ambos casos los estudios resultaron devastadores, toda vez que el costo de ambos proyectos se aproximaba demasiado al calculado años antes por Trautwine.

Cuatro años más tarde, en 1855, al tiempo que se inauguraba el ferrocarril de Panamá, Bogotá otorgó una nueva concesión canalera por el Atrato al norteamericano radicado en Colombia Joseph Gooding y al neogranadino Ricardo Vanegas. El privilegio planteaba la unión del río Atrato y sus afluentes con el Pacífico con una capacidad para buques de 400 toneladas por un plazo de 99 años. Pero una vez más los contratistas no acometieron la obra y la concesión caducó. Así, una

década más tarde, el gobierno pudo celebrar sin dificultad un contrato con Henry Duetsbury para unir la cuenca de los ríos San Juan y Atrato, aunque el mismo corrió igual suerte que los anteriores.

Este mismo año, 1865, se promulgó una ley en la que se sentaban las bases para que el Ejecutivo neogranadino celebrara contratos canaleros. De inmediato, las mismas se publicaron en Europa y Estados Unidos. Como ya indicamos en el fascículo 11, la divulgación de estas bases dio pie a que se entablaran negociaciones canaleras con Estados Unidos durante las administraciones de Andrew Johnson y Ulyses Grant, que arrojaron como resultado la firma de los Tratados Sullivan-Samper-Cuenca (1869) y Arosemena-Sánchez-Hurlbut (1870), pese a que ninguno de los dos fue ratificado, por las razones anotadas.

En los años subsiguientes la Marina norteamericana acometió tres expediciones de estudio en la región. La primera en 1871, estuvo a cargo de Thomas Oliver Selfridge y Edward P. Lull, quienes llegaron al Golfo de Urabá y después de reconocer la ruta presentaron un informe favorable, pero extremadamente optimista. La siguiente exploración dirigida por el propio Selfridge, en 1873, salió de la ciudad de Panamá y penetró en la región del Atrato por el lado del Pacífico. La tercera expedición se efectuó en 1875 bajo el mando del teniente Frederick Collins. Pero en realidad estos dos últimos estudios fueron desaprobados por la Primera Comisión del Canal Istmico.

D. Los proyectos de vías interoceánicas por territorio panameño.

La inauguración del ferrocarril transístmico en 1855 paralizó momentáneamente la realización de estudios para la construcción de un canal por el valle del Chagres en territorio panameño. En realidad, el ferrocarril cumplió a cabalidad su función de tránsito y muy pocos pensaron, en las siguientes dos décadas, en reemplazarlo por un canal, máxime cuando se transformó en la ruta más utilizada para llegar a la California, además de las importantes funciones comerciales que cumplió en el Pacífico sud y centroamericano, como ya vimos en el capítulo 8.

Cuando, en 1870, llegaron las expediciones de la Marina norteamericana estudiaron la ruta de la bahía de Limón a la ciudad de Pana-

má, sobre todo en base a los planos levantados por la Compañía del Ferrocarril tres lustros antes. Concluyeron entonces, como ya vimos, que los mayores inconvenientes de esta ruta lo constituían el clima, en virtud del nivel de precipitación pluvial, así como los grandes cortes que requería la ruta, producto de las elevaciones del terreno, todo lo cual incrementaría el costo del proyecto en más de un 50% en comparación con la obra por Nicaragua. Además, ya para entonces, la Compañía del Ferrocarril se había reservado, gracias al nuevo contrato firmado con el gobierno colombiano en 1867 derechos sobre la línea al oeste del Cabo Tiburón y Puerto Garachiné para construir un canal, a cambio del pago de indemnizaciones, todo lo cual constituía un obstáculo adicional para el futuro concesionario. De manera que hasta que llegaron los franceses, en 1878, Bogotá no otorgó nuevas concesiones en la ruta que corría paralela al camino de hierro.

D.1. El Darién y San Blas.

En 1852, el médico escocés Edward Cullen y sus asociados obtuvieron una concesión de Bogotá por 99 años para realizar exploraciones en el Darién. En realidad, este proyecto se basaba en los fantásticos relatos de Cullen de que existía entre el golfo de San Miguel y la bahía de Caledonia una hondonada propicia para excavar una vía interoceánica. Con esta falsa información el ingeniero inglés Lionel Gisborne acometió los estudios exploratorios, e influenciado por Cullen llegó a similares conclusiones. De modo que la asociación de capitalistas británicos se reorganizó como la **Atlantic and Pacific Junction Company** y lanzó al mercado suscripciones por valor de 375.000 dólares con el fin de adquirir la concesión canalera y proseguir con las exploraciones. El proyecto parecía demasiado ambicioso para ser emprendido por una empresa privada, de manera que los accionistas pensaron en la necesidad de formar una Compañía Internacional. Para ello invitaron a participar en las investigaciones a los gobiernos de Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia y Nueva Granada, que aceptaron gustosos. Se organizó, así, un plan general tomando como base de la expedición internacional la bahía de Caledonia. Bogotá encomendó al

Coronel Agustín Codazzi como jefe de la delegación neogranadina, en tanto que Francia envió un barco de guerra y Estados Unidos estuvo representado por la corbeta “**Cyane**”. Por su parte, Gran Bretaña envió dos barcos y una balandra. Pese a este despliegue de las principales potencias, los errores de Cullen y Gisborne indujeron no sólo al fracaso de las exploraciones, sino que además el contingente norteamericano que tomó la delantera sin esperar a los restantes expedicionarios, se vio sometido a toda clase de privaciones y sufrimientos que, incluso, diezmó sus fuerzas. La odisea que vivieron estos hombres atravesando la selva del Darién, librados a su suerte y sin las provisiones necesarias, provocó que el viaje se transformara en un verdadero calvario, al tiempo que en una auténtica tragedia.

Poco después de conocerse este dramático desenlace Gisborne reconoció su equivocación, asumió su responsabilidad y rindió un informe adverso a la ruta del Darién. Finalmente, en 1854, se tuvo la certeza de que la elevación mínima de la cordillera del Darién era de 1.000 pies y no de 150 como habían sostenido Cullen y Gisborne. Este descubrimiento provocó la suspensión de las investigaciones inglesas y estadounidenses, pero no así las francesas que parecieron cobrar, inexplicablemente, nueva vida. Así, en las siguientes décadas, se presentaron una media docena de proyectos galos. La mitad de ellos obtuvieron contratos de concesión por parte de Bogotá. Entre ellos, cabe destacar, en 1865, el de Anthoine de Gogorza, ciudadano norteamericano residente en Cartagena, cuyos estudios tuvieron tanta repercusión en Europa y sobre todo en Francia que dieron origen a la creación de la Sociedad Civil de Etienne Türr, como veremos oportunamente.

En 1870, cuando la Marina norteamericana, por órdenes del Congreso y del Presidente emprendió las exploraciones de las posibles rutas canaleras, fueron Thomas O. Selfridge y Edward Lull los comisionados para estudiar esta región. Pero los expertos rindieron un informe adverso y advirtieron que no existía ninguna hondonada que permitiera la construcción de un canal. No fue extraño, entonces, que la primera Comisión del Canal Istmico le otorgara escasa importancia a esta vía. Pese al dictamen adverso, aún en 1876 y 1878, Lucien Bonaparte

Wyse realizó exploraciones en el Darién y en 1898 se intentó organizar una compañía en Estados Unidos para construir un canal en esta región. Un año más tarde, la segunda Comisión del Canal Istmico o Comisión Walker ordenó la realización de nuevos estudios en el Darién. Los mismos dieron como resultado tres proyectos de canal por diferentes vías, cuyo costo, muy superior a los 250 millones de dólares, provocó su abandono.

La región de San Blas es la sección más delgada de todo el istmo centroamericano, pero uno de sus más graves inconvenientes, como ya señalamos en otro capítulo, es la población cuna, contraria a cualquier intento de penetración en el archipiélago. En 1864 Frederick Kelley intentó realizar el primer esfuerzo serio para culminar un estudio canalero en el área de San Blas, pero los indígenas rechazaron al grupo explorador, de manera que los ingenieros sólo pudieron conjeturar sobre las características geográficas de la región. Seis años más tarde, Selfridge y Lull acometieron el estudio en el Golfo de San Blas y concluyeron que por la altitud, un canal a nivel requería un túnel combinado con la perforación del terreno, tarea que no resultaba nada sencilla. De manera que el informe rendido en 1875 fue adverso a la construcción de un canal. Pese a ello, aún un lustro más tarde inversionistas e ingenieros norteamericanos emprendieron nuevos estudios sobre la ruta sanblaseña, aunque desistieron a la vista del cálculo del costo total de la obra que excedía los 300 millones de dólares. Todavía, en 1903, la **American Isthmus Ship Canal Company** realizó nuevas exploraciones, aunque con idéntico resultado que los anteriores.

D.2. La ruta de Chiriquí.

Aunque la ruta de un océano a otro a través de Chiriquí es mucho más larga que cualquiera de las estudiadas, la misma también contó con sus seguidores. En 1849 el gobierno de Costa Rica le otorgó al francés Gabriel Lafond autorización para establecer una colonia en las costas del golfo Dulce y 70.000 acres de tierra. Una segunda ley al año siguiente, le otorgó el derecho de construir y operar una vía de tránsito cerca de Panamá. Lafond, entonces, contrató los servicios de Jacques

Courtines, quien pocos años antes había explorado el Istmo como asistente de Garella. Courtines recomendó la construcción de un sendero de mulas, un camino y, finalmente, una carretera o un ferrocarril. Para concretar este proyecto Lafond recurrió a los británicos, quienes sólo contribuyeron con el establecimiento de 150 colonos en las tierras otorgadas a Lafond sobre el Golfo Dulce. Pero Lafond no logró acometer ninguna obra y en 1854 el norteamericano Ambrose Thompson adquirió la concesión y la combinó con otra en la sección de Bocas del Toro sobre la costa atlántica, al tiempo que incorporó a la Chiriqui Improvement Company. Esta compañía poseía el derecho de construir un Canal desde la bahía de Almirante hasta el río Changuinola, pero también debía construir y mantener una carretera en la Laguna de Chiriquí y David.

Por esta época el gobierno norteamericano se mostró interesado en establecer depósitos de carbón y estaciones navales en la Laguna de Chiriquí, como vimos en capítulos anteriores, aunque la decisión de adquirir concesiones en esta región se estancó momentáneamente a raíz de la guerra civil. Pero después que en abril de 1862 los esclavos negros fueron emancipados en el Distrito de Columbia, el Presidente Abraham Lincoln pensó que Chiriquí podía proporcionar un refugio adecuado para los libertos que desearan emigrar, como ya mencionamos en otro capítulo. Diversas razones llevaron a que el proyecto fracasara, máxime cuando no contaba con la anuencia del gobierno neogranadino y, por otra parte, tampoco prosperaron los planes para establecer estaciones carboníferas. Poco después también la apertura de un Canal se consideró impracticable.

2. La aventura francesa en Panamá.

En 1880 llegaron a Panamá los franceses encabezados por Ferdinand de Lesseps, con el fin de construir un canal. Venían precedidos por el éxito extraordinario alcanzado en Suez en 1869, de manera que todo hacía prever que, finalmente, el canal se construiría por nuestro territorio. Pero las cosas no resultaron según lo esperado. Lesseps se empeñó en construir un

canal a nivel del mar, minimizó los riesgos del clima tropical, calculó el costo de la obra muy por debajo del valor real, al tiempo que la administración de la Compañía Universal fue desastrosa. Lesseps tampoco tuvo en cuenta la oposición norteamericana al proyecto, que se manifestó de diferentes maneras. En 1888, la Compañía entró en liquidación provocando la ruina de cuantos estuvieron involucrados en ella. En nuestro territorio la paralización de las obras y el retiro de los franceses representó un trauma nacional, pues la oligarquía de la ruta de tránsito forjaba su futuro en la obra interoceánica. La creación de la Nueva Compañía, en 1894, no creó mayores expectativas, pues esta empresa nació condenada merced a la falta de capital y de credibilidad.

A. La concesión Salgar-Wyse.

La feliz culminación del Canal de Suez y su inauguración en 1869 provocó un auge canalero por toda Europa. Ya vimos que, desde hacía varias décadas, los franceses habían demostrado un interés especial por acometer la construcción de una vía interoceánica por el istmo centroamericano y, en especial, por Panamá. Ya, en 1835, el supuesto barón Charles de Thierry había obtenido la primera concesión canalera que estudiamos en un capítulo anterior. De manera que no fue extraño que en 1871 se realizara en Amberes un Congreso de Ciencias Geográficas, Cosmográficas y Comerciales que le recomendó a todas las potencias marítimas el proyecto canalero de Anthoine de Gogorza. El mismo consistía en un canal de esclusas que iba desde el Golfo de Urabá, hasta el de San Miguel, por la vía de los ríos Atrato, Cacarica, Paya y Tuira. Pese a ello, al año siguiente, como refiere Duval, Lesseps se trasladó a Nicaragua con el fin de obtener los derechos de concesión para construir un canal con esclusas. El fracaso de estas gestiones, en virtud de la situación de inestabilidad que se vivía en Nicaragua y del hecho de que aún no se poseían los resultados de las exploraciones norteamericanas, llevaron a Lesseps a dirigir sus miras hacia Panamá. En 1875 se formó en París la Sociedad Civil Internacional del Canal

Interoceánico del Darién para promover los proyectos de canal por América Central. La Sociedad estaba integrada, entre otros, por su Presidente el General Etienne Türr, el Teniente de la Marina francesa Lucien Napoleón Bonaparte Wyse y el barón Jacques de Reinach. La idea del canal cobró tanta fuerza que ese mismo año, bajo los auspicios de la Sociedad Geográfica de Francia, se llevó a cabo en el Louvre de París una conferencia sobre la construcción de la vía interoceánica por Centroamérica, en el transcurso de la cual se analizaron los diferentes estudios que se poseían. No obstante, se concluyó que los mismos eran insuficientes y la Sociedad Civil se ofreció a financiar y patrocinar nuevas exploraciones. Con este fin se envió a Anthoine de Gogorza a Bogotá con el propósito de obtener los derechos necesarios para realizar los estudios. Los mismos corrieron a cargo de Bonaparte Wyse, el ingeniero Armand Réclus y más de 15 técnicos a los que, por parte del gobierno colombiano, se les unieron Pedro Sosa y A. Balfour, así como el ingeniero que había dirigido las exploraciones de Gogorza, Louis de Lacharme.

Estas investigaciones se concentraron fundamentalmente en el Darién, pues el nuevo contrato firmado entre la **Panama Railroad Company** y Bogotá, contemplaba el pago de una indemnización para ambas partes contratantes, en caso que se construyera un Canal al oeste de una línea que unía Cabo Tiburón y Punta Garachiné y que, naturalmente, incluía el valle del Chagres. Pero los estudios realizados al oriente de esta línea fueron desalentadores y ocasionaron la muerte de dos de los expedicionarios. Aunque se llegaron a diseñar dos modelos de canal por esta región, ninguno llenaba las expectativas de los ingenieros y, además, ambos resultaban muy costosos por la necesidad de construir túneles y esclusas. Frente a esta perspectiva sombría, se les ordenó realizar estudios en la línea reservada a la Compañía del Ferrocarril y, en 1877, Wyse, Réclus y Sosa llevaron a cabo una investigación superficial sobre la línea de Panamá y rápidamente llegaron a la conclusión de que era la mejor ruta para acometer la obra canalera. Convencidos de la viabilidad de la misma Wyse y su asistente Verbrugge se trasladaron a Bogotá donde, el 20 de marzo de 1878,

firmaron con el Ministro de Relaciones Exteriores Eustorgio Salgar el Convenio Salgar-Wyse, en representación de la Sociedad Civil.

Este documento contemplaba la concesión de un privilegio canalero por un período de 99 años y otorgaba tres para la realización de estudios, así como otros dos para la organización de una Compañía de carácter esencialmente internacional y económico “que será extraña en absoluto a toda ingerencia política” y que recibiría el nombre de Compañía Universal del Canal de Panamá. El canal debía quedar concluido en un período de doce años, aunque el gobierno podía otorgar una prórroga máxima de seis años. La Sociedad se comprometía a depositar en Bancos de Londres una fianza de 750.000 francos y se dejaba constancia que la misma se haría en títulos de la deuda externa colombiana. Se le otorgaban a la Sociedad las tierras baldías necesarias para la obra, además de una faja de 200 metros de ancho a cada lado del canal, así como 500.000 hectáreas baldías, incluyendo las minas que se encontraran. El canal, sus aguas y puertos se declaraban neutrales y, por tanto, en caso de guerra de Colombia con otra nación, el tránsito no se interrumpiría. Las tropas extranjeras sólo podrían atravesar el canal con autorización del Congreso colombiano, en tanto que el tránsito quedaba prohibido para las naves de las naciones que estando en guerra con Colombia no hubiesen adquirido el derecho de transitar por el canal en todo tiempo por tratados públicos que garantizaran la soberanía de Colombia sobre el Istmo y la neutralidad del Canal. Los Estados Unidos de Colombia se reservaban el derecho de pasar sus buques de guerra, tropas y municiones en todo tiempo y en forma gratuita. El paso del canal quedaba cerrado para los buques de las naciones que estuvieran en guerra con otras y que no hubiesen adquirido, por tratados públicos, el derecho de transitar en todo tiempo por el canal garantizando la neutralidad de la vía. Si el canal se construía al oeste de la línea Tiburón-Garanchiné la Sociedad debía llegar a un arreglo amigable con la empresa ferrocarrilera y le pagaría una indemnización. La Sociedad tenía la potestad de imponer los derechos y tarifas por el cruce del canal. A la vez se comprometía a pagarle a Colombia el 5% del importe bruto de los impuestos de los primeros 25 años de opera-

ción del canal; 6% durante los restantes 25; 7% por las siguientes dos décadas y media y 8% durante el período final. Mas el pago mínimo en cualquier tiempo no podía ser inferior a los 250.00 pesos anuales. La concesión podía ser traspasada a otros capitalistas o sociedades, pero quedaba prohibido cederla o hipotecarla a ninguna nación o gobierno extranjero. La empresa del canal era reputada de utilidad pública.

Después de la firma de este documento, Wyse regresó a París con cuatro proyectos canaleros, tres de los cuales atravesaban el Darién y San Blas y el cuarto era un canal a nivel por la ruta de Panamá. Consciente de la importancia que revestía el ferrocarril para la construcción de un canal, a comienzos de 1879 se trasladó a Nueva York donde llegó a un acuerdo provisional con los directivos de la **Panama Railroad Company** que, finalmente, no se cumplió.

B. El Congreso del Canal.

Una vez que se estuvo en posesión del nuevo proyecto presentado por Wyse y Réclus, así como la garantía que representaba el Convenio, la Sociedad Civil convocó un Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico que se realizó en París en mayo de 1879, bajo la presidencia del héroe del Suez, Ferdinand de Lesseps. El objetivo del mismo era determinar la mejor ruta y establecer las características técnicas de la vía. En total hubo 136 delegados de diferentes países, aunque más de la mitad eran franceses. Estados Unidos envió como representantes, entre otros, al Almirante Daniel Ammen, al ingeniero cubano-americano, Aniceto Menocal y al Comandante Thomas Selfridge, todos ampliamente versados en las posibilidades de las diferentes rutas canaleras, pues casi todos ellos habían participado en las exploraciones realizadas una década atrás.

Se formaron varias comisiones de trabajo, cada una de las cuales debía analizar diferentes aspectos del problema y dar a conocer sus conclusiones y recomendaciones. Una de las más importantes, sino la más, fue la cuarta Comisión o Comisión Técnica integrada por el propio Lesseps, Bionne, Couvreux, uno de los constructores de Suez, Gustave Eiffel, Godin de Lépinay, Daniel Ammen, Evans, Menocal,

Selfridge y el panameño Pedro Sosa. Después de arduas sesiones de trabajo y no menos espinosas discusiones para determinar la conveniencia de las rutas de Panamá, Darién, San Blas y Nicaragua, el ingeniero Godin de Lépinay propuso excavar el Canal por Panamá represando el río Chagres, construyendo esclusas y un lago artificial, con un costo de 100 millones de dólares sin contar la adquisición del ferrocarril. Este modelo sería adoptado por los norteamericanos en 1905 y el que tardíamente Ferdinand de Lesseps accedería a implantar. Pero la cuarta Comisión profundamente influenciada por Lesseps rechazó este proyecto y el 28 de mayo de 1879 resolvió que la vía interoceánica debía unir la bahía de Limón con la de Panamá mediante un canal a nivel, cuyo costo se calculó en 208.600 millones de dólares sin la compra del ferrocarril. Al día siguiente el pleno del Congreso ratificó esta decisión.

La delegación norteamericana, prácticamente en pleno se abstuvo de votar por este modelo de canal, pero se impuso la voluntad del Presidente del Congreso quien incluso antes de la inauguración del evento ya había decidido que el mismo sería por Panamá y a nivel del mar como el de Suez.

C. La constitución de la Compañía Universal del Canal de Panamá.

En julio de 1879, Lesseps le compró a la Sociedad Civil la concesión Salgar-Wyse en diez millones de francos, pagaderos cinco en el momento de constituirse la Compañía del Canal y los restantes cinco en acciones de esta empresa. Para entonces, Lesseps ya tenía 74 años, poseía suficiente fama y gloria al punto que se le conocía como “el gran francés”, así como un buen pasar económico y nunca le había interesado poseer una gran fortuna. De manera que cabría preguntarse qué lo llevó a acometer esta nueva obra. Su hijo Carlos que lo había acompañado en su aventura egipcia y era consciente de todas las dificultades que entrañaba una obra de esta envergadura, intentó disuadirlo, aunque sin éxito, del proyecto de Panamá y finalmente, ante la obstinación de su padre decidió respaldarlo. Algunos autores sostienen que

estaba obsesionado en repetir la epopeya de Suez, en tanto que otros hacen énfasis en el hecho de que las maniobras de la Banca Rotschild en Londres le habían otorgado el control económico del Canal de Suez a Inglaterra por lo que la influencia de Lesseps dentro de la Junta Directiva, de la que era presidente honorario, había mermado notablemente. Sea como fuere, la verdad es que el vizconde reservó sus mejores y también sus últimas energías para emprender la obra de Panamá.

De inmediato, se propuso recaudar el capital necesario lo que no resultó tarea fácil, habida cuenta de la coyuntura francesa. En realidad la derrota de Francia en la guerra franco-prusiana le impuso la pesada carga del pago de una millonaria indemnización, lo que naturalmente redundó en perjuicio del pueblo. De forma que en su tierra no le fue sencillo a Lesseps convencer a los pequeños ahorristas que compraran acciones del canal. A ello se agregó la oposición de la banca y la prensa francesa que comenzaron a atacar con diferentes argumentos el Canal de Panamá. Para acallar esta mala prensa, Lesseps se vio obligado a pagar crecidos sobornos que consumieron buena parte del capital inicial. En Francia los enemigos de la obra sustentaban sus argumentos fundamentalmente en cuatro puntos, a saber: las dificultades técnicas que presentaba la obra; el cálculo excesivamente bajo del costo total de la obra; el mortífero clima tropical de Panamá, así como la oposición norteamericana a la ingerencia francesa en un punto tan sensible de sus comunicaciones interoceánicas, como se había demostrado a raíz de la fiebre del oro y la construcción del ferrocarril transístmico. Por su parte Inglaterra, una vez adquirido el control de Suez que beneficiaba en forma extraordinaria su comercio y sus comunicaciones con Oriente, se mostró indiferente al futuro del canal centroamericano. En tanto, Estados Unidos dejó sentir tempranamente su hostilidad a la idea de un canal francés en territorio americano y más aún en Colombia, en virtud de la Doctrina Monroe y del artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack.

Todos estos factores conjugados provocaron que la primera suscripción de acciones a comienzos de agosto de 1879 resultara un rotundo fracaso. Menos del 10% de las acciones ofrecidas fueron adqui-

ridas, lo que llevó a Lesseps a aceptar la ayuda ofrecida por los bancos para venderlas. También a partir de entonces decidió subvencionar algunos periódicos, así como publicar en forma bimensual un Boletín del Canal Interoceánico, cuyo objetivo era destacar las bondades de la obra canalera, así como los progresos de los trabajos, minimizando las dificultades e ignorando los fracasos. Con el tiempo el Boletín fue conocido como el Diario de las Ilusiones. Por último, Lesseps decidió embarcarse rumbo a Panamá. Iba a mostrarle al mundo entero que las dificultades técnicas que presentaba la obra eran perfectamente superables y que el clima no presentaba peligro para los europeos. Junto con parte de su familia y una nutrida comitiva integrada por ingenieros, técnicos, constructores y periodistas, a finales de noviembre de ese mismo año se embarcó en el **Lafayette**.

Cuando en diciembre desembarcó en Colón, fue recibido con grandes honores por los notables del Istmo y las autoridades federales. De inmediato Lesseps nombró una comisión técnica integrada por una docena de ingenieros, con el fin de estudiar la ruta del futuro Canal. Debemos tener en cuenta que para entonces el Istmo atravesaba una profunda depresión económica desde que la inauguración del ferrocarril transcontinental en Estados Unidos en 1869, había menguado enormemente el tráfico de pasajeros. De manera que el grupo dominante istmeño cifraba todas sus esperanzas económicas en la apertura de una vía interoceánica, que le devolviera al Istmo su función protagónica en el tránsito intermarino. Pese a que el año anterior un gran incendio había consumido un tercio del casco urbano de la ciudad capital que presentaba un aspecto descuidado y casi ruinoso, se impartieron órdenes para que se procediera a la limpieza de las calles por las que atravesaría la comitiva de Lesseps, así como para que se pintaran, lavaran y encalaran los muros. Según el periodista del World J.C. Rodríguez, la entrada de los franceses en la capital fue “auténticamente triunfal”. Pese a que durante el viaje en ferrocarril de Colón a Panamá se había podido constatar, a la altura de Barbacoas, los efectos de las lluvias del mes anterior y de la consiguiente crecida del río Chagres, que había destruido el puente de la vía férrea, la verdad es que nadie le atribuyó mayor importancia. Al pare-

cer, Lesseps y sus hombres no estaban dispuestos a encontrar obstáculos a su misión, de manera que hasta el clima de Panamá les pareció benigno y el país perfectamente habitable por los europeos, si bien es cierto que su estancia se produjo al despuntar el verano istmeño, cuando se habían aplacado las epidemias de la estación lluviosa.

El 1 y otra vez el 10 de enero de 1880, se inauguraron formalmente los trabajos del canal en forma simbólica, aunque el informe de la Comisión técnica distaba de ser profundo y serio. Este documento presentado a la consideración de Lesseps, consideraba la construcción de un canal a nivel del mar y de una represa, al tiempo que recomendaba un rompeolas para la protección de la bahía de Limón y consignaba la necesidad de una compuerta para las mareas. Se calculó que la obra podría quedar terminada en ocho años a un costo de 170 millones de dólares, sin contar el ferrocarril. Pero en su ilimitado optimismo, Lesseps consideró esta cifra excesiva y la ajustó en 131 millones.

D. Lesseps en Estados Unidos.

A finales de enero de 1880, Lesseps abandonó Panamá rumbo a Nueva York donde cumpliría la segunda etapa de su viaje, que consistía en demostrarle al mundo que Estados Unidos simpatizaba con su iniciativa, al tiempo que conseguir inversionistas estadounidenses que estuvieran interesados en comprar acciones de la Compañía Universal. Aunque en Washington se entrevistó con el Presidente Rutherford Hayes y el Secretario de Estado William Evarts, el recibimiento fue cortés pero frío y el mandatario evitó adquirir compromiso alguno. Muy por el contrario, el 8 de marzo, el Presidente envió un mensaje al Senado que analizaremos en otro apartado, pero que, en líneas generales, advertía que la política de Estados Unidos y de su gobierno era un Canal estadounidense bajo control nacional. Por su parte, el Secretario de Estado indicó que la obra no podía ser considerada únicamente desde el punto de vista comercial, toda vez que la apertura de un canal interoceánico modificaría las relaciones de las naciones americanas con las potencias.

Pero Lesseps cegado por su optimismo y en su afán de querer ver solamente lo bueno de la obra interpretó el mensaje presidencial en el sentido de que Estados Unidos “afirma la seguridad política del canal”. Convencido que esta nación terminaría participando en la obra y contribuyendo económicamente a su realización, abandonó la capital rumbo a Filadelfia y otras ciudades en las que se dedicó a dictar conferencias sobre el Canal y a tratar de obtener capitales para su construcción. Antes de regresar a Europa organizó el Comité Americano con el fin de dar a publicidad la ruta de Panamá y vender acciones. La presidencia del mismo se le ofreció al ex mandatario Ulyses Grant quien declinó, pues, como ya vimos, era uno de los decididos admiradores de la ruta por Nicaragua y porque en su opinión, Estados Unidos estaba en capacidad de asumir la obra canalera sin necesidad de intromisión europea. De manera que la Presidencia del Comité recayó en la figura del Secretario de Marina Richard Wigginton Thompson, quien dimitió de su cargo en el gobierno para acompañar a Lesseps al frente de esta empresa. A cambio, recibió un salario de 25.000 dólares anuales. En este Comité participaron tres Casas Bancarias, pero su gestión fue desastrosa, al extremo que entre 1881 y 1889 la Compañía Universal no obtuvo ningún beneficio del Comité y por el contrario el mismo le reportó gastos de alrededor de 2.400.000 dólares.

E. La consecución de capital en Francia y la compañía del ferrocarril.

De regreso en París, Lesseps comenzó a organizar las nuevas emisiones de acciones que iban a financiar la obra canalera. Para entonces ya se había eliminado la oposición de la prensa gracias a los jugosos sobornos recibidos y, además, se frenó también a los banqueros, otorgándoles participación en las ventas. Las acciones debían ser lanzadas al mercado los días 7, 8 y 9 de diciembre de 1880 con un capital de 60 millones de dólares con un costo por acción de 520 francos. La oferta era tentadora, toda vez que se les ofrecía a los tenedores un interés del 5% durante el período de construcción y después de concluido el Canal, el 80% de las ganancias netas irían para los accionistas.

Con el visto bueno de Lesseps, Lévy Cremieux y sus asociados formaron un Sindicato con el fin de organizar el manejo de la prensa francesa y encargarse de todo lo relacionado con las emisiones de acciones. Por ello, el Sindicato cobró el 11% sobre la cantidad financiada. Pero gracias a sus gestiones la venta de acciones resultó todo un éxito y se colocaron más de un millón. Habida cuenta del notable suceso se realizaron las primeras reuniones de accionistas para organizar la administración de la Compañía Universal. A partir de entonces, Lesseps quedó como Presidente de la empresa, detrás de él había cinco vicepresidentes, un Secretario general, cargo que recayó en Henri Bionne, una Junta Directiva integrada por entre 18 y 24 miembros; un Comité Directivo con seis miembros cuyo Presidente era el Subdirector de la Compañía Charles de Lesseps; un ingeniero consultor que fue George M. Totten, quien hasta entonces trabajaba para la **Panama Railroad Company**; un contratista Consultor y una Comisión consultora con 15 técnicos.

Acto seguido, Lesseps pensó que era necesario adquirir el Ferrocarril transistmico, cuyo principal accionista Trenor Park exigió 250 dólares por cada acción, en lugar de los 200 en que se había comprometido a vender dos años antes. Era evidente que la Compañía del ferrocarril consciente de la urgencia francesa por controlar la vía exigió el pago al contado, así como que asumiera las deudas de la empresa. De manera que cada acción terminó costando casi 300 dólares y en total la transacción más de 20 millones de dólares a los franceses. En junio de 1881, se cerró esta venta leonina que, incluso le permitió a la empresa ferrocarrilera mantener su status legal y permanecer como una corporación norteamericana independiente, con sus propios directores. En realidad, ya para entonces la adquisición del ferrocarril resultaba impostergable, toda vez que los norteamericanos le regateaban el uso de los vagones a los franceses, que desde inicios de dicho año se encontraban realizando algunas obras preliminares.

F. Trabajos y mano de obra.

Inicialmente los franceses pensaron que podían aplicar la expe-

riencia adquirida en Egipto, pero las cosas no resultaron según lo planeado. En primer lugar, el Canal de Suez de 100 millas de largo requirió 80 de excavación pero en terreno arenoso o de tierra suave con pocos cerros de piedra caliza. Por otra parte, el terreno era plano y la mayor altitud era de 50 pies sobre el nivel del mar. Egipto aportó además casi toda la mano de obra para la construcción del canal y los jornales, por lo general, eran bajos. El clima, aunque sofocante al igual que en el trópico, era seco, propio del desierto, de manera que era más tolerable para los europeos, y lo que es más importante aún no había epidemias mortales. Panamá, en cambio, presentaba condiciones diferentes y más desfavorables. Aunque sólo se necesitaban excavar unas 50 millas, el terreno era rocoso y se producían derrumbes. Además, las mayores alturas eran de 330 pies sobre el nivel del mar y existía el problema adicional del río Chagres con sus crecientes en la época de las lluvias. A ello se agregaban el calor húmedo enervante y que propiciaba las fiebres mortales, así como la carencia de mano de obra que tuvo que ser importada en su totalidad.

A lo largo de los ocho años de trabajo la Compañía Universal alteró continuamente sus procedimientos de trabajo. Al principio, en lo que podría ser una primera etapa hasta finales de 1882, la firma contratista **Couvreux et Hersent**, constructora de Suez, fue la responsable de las excavaciones. En un segundo período, que va de 1883 a 1885, el trabajo se distribuyó entre un crecido número de pequeños contratistas. Desde entonces y hasta 1887 media docena de grandes contratistas llevaron adelante las obras y, finalmente, el cuarto y último período, en 1888, se caracterizó por el abandono del proyecto de un Canal a nivel y la adopción del modelo con esclusas.

Los franceses montaron una gran infraestructura con el fin de alojar a sus técnicos e ingenieros y a la mano de obra en general, al tiempo que construyeron almacenes y depósitos. Incluso, adyacente a Colón fundaron el barrio de **Christophe Colomb** para lo que hubo que rellenar pantanos. Además, también se establecieron centros de construcción intermedios en ciudad Lesseps y Emperador. Rápidamente, se importaron dragas, material, equipo, casas portátiles de

madera, herramientas. Si bien los trabajos de limpieza y acondicionamiento del terreno se iniciaron en febrero de 1881, fue recién en enero de 1882 que se realizó la primera excavación. La Compañía Universal le compró a George Loew el **Grand Hotel**, donde hoy funciona el Museo del Canal, y lo reacondicionó para sede de sus oficinas administrativas. También se construyó un puerto adyacente a Colón para descargar y almacenar el equipo y las provisiones que venían de Francia y Estados Unidos.

Entretanto, en Panamá la instalación de los franceses inauguró una serie de reformas. En 1880, incluso antes del inicio formal de los trabajos, el gobierno federal aumentó en un 25% la contribución comercial y lanzó un empréstito por 50 mil pesos hipotecando por dos años la subvención del ferrocarril de Panamá. Tal como indica Omar Jaén Suárez el aumento de la fuerza laboral, en 1884, a 17.000 obreros en la ruta de tránsito, cuya población no superaba los 35.000 habitantes, creó desequilibrios en la economía. La demanda creció más rápido que la oferta y se produjo una inflación incontrolable. Pero esta confusión e inestabilidad estimuló al gobierno a adoptar medidas con el fin de ordenar y regimentar el sector económico. En 1881, se inauguró el Banco Nacional, y poco después Bonaparte Wyse fundó en Colón un Banco de Depósito, Descuento y Emisión de efímera vida. También se adoptaron otras medidas, tales como la construcción de la línea telefónica con el interior, todo lo cual entrañó nuevos gastos para el gobierno que difícilmente pudo afrontar sin recurrir a constantes préstamos. Además la presencia extranjera acarreó nuevos gastos como el robustecimiento de la fuerza pública, sin que ello entrañara mayores ingresos.

La línea del canal comprendía tres secciones claramente definidas, a saber: 1) la primera iba desde el Atlántico hasta el Km. 34.46; 2) la segunda desde este punto hasta el Km. 53.60 y, 3) la tercera desde aquí a las aguas del Pacífico. Cada una de ellas estaba a cargo de un ingeniero en jefe. En 1883, la Compañía creó el cargo de Director General de trabajos al mando de toda la organización en Panamá. Entre este año y 1888 hubo seis Directores Generales, entre ellos Jules Dingler,

Maurice Hutin, Philippe Bunau Varilla, Leon Boyer, Nouailhac Pioch y Jacquier. Hasta diciembre de 1885, Lesseps estuvo convencido que el canal se inauguraría en 1888. Pero a partir de entonces extendió el período a julio del año siguiente. En este año, para acallar las habladurías que circulaban en París sobre las dificultades que atravesaba la obra, Lesseps visitó una vez más el Istmo de Panamá.

Lo cierto es que ya, en 1885 la Compañía Universal fue incapaz de obtener dinero mediante la venta de acciones, de modo que solicitó autorización al gobierno para emitir bonos de lotería. Antes de otorgar su aprobación el gabinete decidió enviar expertos al Istmo para inspeccionar las obras. La misión estuvo a cargo del ingeniero Armand Rosseau quien, en abril de 1886, presentó un informe recomendando la aprobación de la lotería, siempre que se introdujeran algunos cambios en la obra, entre las que estaba, aunque no lo decía explícitamente, la adopción de un sistema de esclusas. Lesseps aceptó todas las sugerencias menos esta última. Aún habrían de pasar dos años para que accediera a considerar la adopción de esclusas, sólo como una solución temporal. Naturalmente esta medida reducía el volumen de las excavaciones. Se firmó entonces un contrato con Gustave Eiffel para la construcción de las esclusas, en diciembre de 1887, cuyo costo total se calculó entre 100 y 120 millones de francos. Hasta finales de 1888, cuando cesaron los trabajos la Compañía le había adelantado a Eiffel 75 millones de francos, con unas ganancias verdaderamente escandalosas, por lo cual la Comisión de Diputados que tuvo a su cargo la investigación, lo obligó a devolver tres de ellos. Para diciembre de 1888, la situación económica de la Compañía era desesperada, merced a lo cual el gobierno francés nombró tres liquidadores, momento a partir del cual la suerte de la empresa quedó echada.

En otro orden de cosas, debemos señalar que la Compañía Universal se abasteció de mano de obra principalmente en Cartagena, Venezuela, Cuba, Barbados, Santa Lucía, Martinica, negros de New Orleans, Senegal, China y sobre todo Jamaica. El techo de la mano de obra se produjo en 1884 cuando hubo 19.000 obreros. Los salarios oscilaban

entre 1.75 dólares para los antillanos, hasta 5.00 a los mecánicos blancos. Por supuesto, Francia proveyó el grueso de los ingenieros, técnicos, administrativos y mecánicos especializados. Estos trabajadores se surtían en el mercado local, pues los franceses no fundaron comisariatos, lo que representaba para los panameños pingües ganancias, habida cuenta de la falta de competencia.

Aunque se realizaron gastos superfluos como la casa de campo de Dingler, la denominada *folleie Dingler*, en las faldas del cerro Ancón, así como la adquisición de un lujoso vagón de tren, lo cierto es que los enemigos de la obra exageraron mucho en este sentido. Pero la Compañía sí invirtió grandes sumas con la mejor intención y los peores resultados en otros campos, como el de la salud. Así, construyó hospitales bien provistos y con excelentes médicos con el fin de poder eliminar las epidemias. Pero los médicos equivocaron los métodos para combatirlas, pues desconocían que las fiebres tropicales son generalmente transmitidas por mosquitos. Así, en su afán por embellecer el entorno, los franceses, rodearon los hospitales de Panamá y de Colón con canteros, flores y abundante vegetación y plantas que necesitaban ser permanentemente regados, transformándose en verdaderos criaderos de mosquitos. Entre los 20.000 o 22.000 trabajadores que perecieron en el Istmo durante la época de los franceses, según el cálculo de William Gorgas, fallecieron personajes claves del engranaje de la Compañía como el Superintendente auxiliar Etienne, el Secretario General Henri Bionne, el representante de **Couvreux et Hersent** Gaston Blanchet, así como la familia de Dingler y el Director General Leon Boyer.

La Compañía tuvo que hacer frente también a otros acontecimientos inesperados y destructivos. Así, en septiembre de 1885, hubo un terremoto y en diciembre se produjo un huracán. Además, el año se había inaugurado con una guerra civil que afectó la línea de tránsito y las ciudades terminales. Fue, sobre todo, este último suceso el que más perjudicó los trabajos pues muchos trabajadores, atemorizados, abandonaron las obras, lo que provocó la semi paralización de las mismas en algunos sectores.

G. Fracaso, Nueva Compañía y escándalo.

Las finanzas de la empresa nunca fueron sólidas, pese a que las ocho emisiones de bonos y acciones le reportaron a la Compañía Universal 287 millones de dólares, si bien sólo dos de ellas fueron realmente exitosas. En 1885, en medio de intensos comentarios de que la Compañía atravesaba serias dificultades, Lesseps, como ya vimos, solicitó autorización para realizar una emisión de bonos de lotería con un valor de 600 millones de francos. Pero el Parlamento actuó con prudencia y antes de otorgar el permiso decidió nombrar al ingeniero Rousseau con el fin de que inspeccionara las obras en el Istmo de Panamá. Basada en el informe rendido, la Cámara recomendó la emisión de bonos de lotería siempre que Lesseps accediera a realizar algunas modificaciones en la obra. Pero en junio, la Comisión le solicitó a Lesseps ver los libros de la Compañía y éste se sintió injuriado, después de lo cual retiró su solicitud. De inmediato, anunció otra emisión de 500.000 acciones que se efectuaría en agosto. Pero, una vez más, esta emisión fracasó y a inicios del año siguiente se vio obligado a rescatar la idea de la lotería de bonos que sin embargo, no pudo ser aprobada hasta mediados de 1888. Para entonces, la Compañía al borde de la bancarrota ya había tenido que solicitar dos préstamos bancarios, al tiempo que Lesseps, como vimos, tuvo que acceder aunque en forma temporal a adoptar el sistema de esclusas. Mas, la mala fama cercaba a la Compañía, en virtud de lo cual también la lotería de bonos resultó un estruendoso fracaso. A partir de entonces, el derrumbe de la empresa fue inexorable y el 15 de diciembre de 1888 el Tribunal Civil del Sena nombró a tres liquidadores oficiales que ordenaron la suspensión de todos los pagos de la Compañía, lo que provocó desórdenes entre los trabajadores en Panamá y llevó a los administradores a solicitar al gobierno francés dos barcos de guerra. Sin embargo, se trató de no paralizar repentina y totalmente los trabajos, sino por el contrario hacerlo en forma escalonada hasta febrero de 1889 con el propósito de no crear pánico y daños innecesarios a algunos trabajos ya emprendidos. Pese a esta catástrofe financiera Lesseps no se daba por vencido y aún

buscaba afanosamente, aunque sin éxito, en París financiamiento para constituir una nueva corporación para terminar el canal.

Entretanto, en el Istmo el colapso de la Compañía Universal provocó un verdadero trauma, no sólo por el naufragio de uno de los sueños más largamente acariciados por la oligarquía local, sino también porque los obreros despedidos en número de 14.000 quedaron librados a su suerte y representaban una verdadera bomba social. La mayoría de los jamaicanos y estadounidenses fueron repatriados a costa de sus respectivos gobiernos. Pero la situación era deprimente, toda vez que la moneda colombiana se devaluó frente al dólar norteamericano de oro y pasó de 49.50 por dólar en 1889 a 129.08 en 1896. El valor de las propiedades en la ciudad de Panamá se desmoronó y del índice 100 en 1880 descendió a 58 en 1895.

Lo cierto es que la Comisión Técnica nombrada por el Liquidador oficial, presentó un informe, en mayo de 1890, en el que señalaba que el canal podía quedar terminado en ocho años, siempre que se adoptara el sistema de esclusas, a un costo de 900 millones de francos. Con este informe en la mano el Liquidador Monchicourt le solicitó a Lucien Bonaparte Wyse que negociara una prórroga de diez años de la Concesión Salgar-Wyse que caducaba en 1893. Así, en diciembre de 1890, se firmó una prórroga conocida como Wyse-Roldán que indicaba que se debía organizar una nueva Compañía y reanudar operaciones a más tardar en febrero de 1893, a cambio del pago de diez millones de francos a Bogotá. Pero aún se tuvo que firmar un nuevo convenio el 4 de abril de 1893 denominado Suárez-Mange para posponer la formación de la Nueva Compañía hasta diciembre de 1894, a cambio de dos millones de francos en oro.

Pese a las extraordinarias limitaciones de capital y de credibilidad de esta Compañía, durante sus diez años de actuación en Panamá excavó en Culebra y Emperador y llegó a tener un máximo de 4.000 trabajadores. Pero, a mediados de 1898, los directivos de la Nueva Compañía le ofrecieron al gobierno norteamericano la compra de la empresa, que el Presidente McKinley rechazó, habida cuenta de la existencia del Tratado Clayton-Bulwer.

A mediados de 1891, el gobierno francés presionado por algunos diputados y por el periodista Edouard Drumont, accedió a iniciar investigaciones sobre el manejo de los dineros de la Compañía Universal. Las mismas arrojaron como resultado que grandes sumas fueron utilizadas más en beneficio de personas o grupos a los que se quería favorecer, que de la propia empresa y que el capital se empleaba para sobornar a la prensa y los políticos. A finales de 1892, el Fiscal acusó a Ferdinand y Charles de Lesseps y otros implicados como Gustave Eiffel, por disipación fraudulenta de los fondos de la Compañía. Se comprobó que el barón Jacques de Rienach que era el consejero financiero de la Compañía Universal distraía fuertes cantidades que iban a parar a las arcas del extorsionador Cornelius Herz. Como algunos de los implicados en la ruina de la empresa eran judíos, esto produjo una ola de antisemitismo por toda Francia que, finalmente, condujo años después al sonado caso Dreyfus.

Reinach fue virtualmente acusado de malversación de fondos, pero murió en forma misteriosa antes de presentarse a declarar. Se descubrió que la Compañía había entregado sobornos a Ministros, diputados y participado en las elecciones a favor de determinados candidatos. Pero pocos pagaron sus culpas, pues el gobierno trató de proteger a los políticos para no ahondar el escándalo. Charles de Lesseps fue hallado culpable, al igual que su padre quien, sin embargo, retirado en su casa de campo La Chesnaye no fue molestado. El ex Ministro del Interior, Baihuat se declaró públicamente culpable y el gobierno no pudo hacer nada por eximirlo. Pero lo cierto es que el caso nunca pudo ser aclarado totalmente ni las responsabilidades deslindadas.

H. Estados Unidos y el Canal.

La oposición de Estados Unidos ante la presencia francesa en Panamá se puso de manifiesto desde antes del inicio formal de las obras. Para entonces Washington consideraba que el canal interoceánico debía estar bajo control norteamericano, habida cuenta de que era Estados Unidos la nación más favore-

cida con esta construcción. Estos años estuvieron signados, por una parte, por el enfrentamiento entre Estados Unidos e Inglaterra por el interés norteamericano de abrogar el Tratado Clayton-Bulwer, y, por la otra, por el rechazo norteamericano a reformar el Tratado Mallarino-Bidlack que lo transformaba en garante de la neutralidad de la ruta de tránsito en el Istmo de Panamá. Por su parte, Colombia intentaba, pese a la oposición norteamericana, obtener una garantía más amplia de la neutralidad del canal, para lo cual buscó, sin éxito, involucrar a las potencias europeas. Si bien en el primer caso Estados Unidos no se salió con la suya, sino hasta dos décadas más tarde, en el segundo, sí logró frenar los avances colombianos en Europa.

Es evidente que los norteamericanos se mantuvieron vigilantes a lo largo de las casi dos décadas en que los franceses permanecieron con desigual suerte en el Istmo de Panamá. Por una parte, la Doctrina Monroe reinterpretada de acuerdo a las circunstancias condenaba la presencia europea en América, reservaba este continente como un coto de caza cerrado para Estados Unidos y, más aún, habida cuenta del reciente fracaso de Napoleón III en México que había puesto de manifiesto las aspiraciones imperialistas de Francia, por lo cual era de esperar que Washington no iba a cederle el control del canal americano a una potencia extranjera. Por la otra, el Tratado Mallarino-Bidlack le otorgaba a Estados Unidos la garantía de la neutralidad de la ruta de tránsito del Istmo de Panamá, hecho sobre el cual le asaltaron las dudas a la propia Colombia, una vez que los franceses comenzaron la construcción del canal, pues se consideró que dicha neutralidad debía ser garantizada por más de una nación. Como es natural, esta circunstancia despertó la ira del Departamento de Estado y dio origen a una larga y estéril polémica en la que, incluso, se vio mezclada Gran Bretaña, a raíz del Tratado Clayton-Bulwer. Detrás de este tinglado, los franceses presionaban para obtener el beneplácito norteamericano y las consiguientes inyecciones de capital necesario para la culminación de la obra.

La presencia francesa en Panamá, para construir un canal, cuyo mayor beneficiario sería Estados Unidos, provocó la oposición de Was-

hington. Ya vimos la frialdad con la que fue recibido Lesseps en ocasión de su viaje a esta nación. Pero en realidad tras bastidores se agitaban fuertes intereses que llevaron las relaciones estadounidense-colombianas a su punto más bajo y al gobierno francés a poner distancia con la obra. Era evidente que Estados Unidos no sólo rechazaba la presencia europea en América, sino que, por encima de todo, quería tener el control absoluto de la vía interoceánica, habida cuenta que era la nación que mayor beneficio obtendría de su construcción. De manera que no fue extraño que se hablara insistentemente en los corrillos de Washington de que la intención última del gobierno francés era dominar y controlar el canal. A inicios de 1880, el delegado norteamericano en París W.E. Johnston le comunicó al Departamento de Estado que: “aquí se dice que una de las posibles soluciones que M. de Lesseps tiene en reserva es separar el Istmo de Colombia y erigirlo en Estado independiente bajo el protectorado de Francia, y después permitir que asuma la propiedad, las deudas, la dirección del canal y del ferrocarril”. Pero en realidad el gobierno de la II República francesa no tenía ninguna intención de inmiscuirse en otra aventura extraterritorial, recién salida la nación de la experiencia napoleónica en México y de la catastrófica guerra franco-prusiana que le impuso el pago de fuertes compensaciones de guerra.

Era tal la distancia que quería poner el gobierno francés con la obra canalera que, en ocasión de la visita de Lesseps al Istmo, el cónsul galo en Panamá fue censurado por haber hecho alusión, en las palabras de bienvenida a Lesseps, al interés que tenía el gobierno francés en la feliz culminación de la obra canalera. El Quai D’Orsay cursó instrucciones a sus cónsules en Bogotá y Washington para que reiteraran ante los respectivos gobiernos el carácter estrictamente privado de la obra. Por su parte, para Lesseps la obra era una empresa comercial sin ingerencia política de ninguna índole. Prueba de ello, es la promoción que le dio en Estados Unidos de cara a obtener financiamiento, aunque diversos sectores de Washington no lo veían así.

En primer lugar, existía una fuerte corriente de opinión que sostenía que en virtud del Tratado Mallarino-Bidlack, Colombia no estaba

autorizada para otorgar una concesión de esa envergadura sin contar con la aprobación de Estados Unidos. Así, no fue extraño que, el 8 de marzo de 1880, después de su entrevista con Lesseps, el Presidente Rutherford Hayes declarara: “Es política de este país tener un canal bajo el control del gobierno americano. Estados Unidos no puede consentir en ceder esta exclusividad a cualquier potencia europea... Un canal a través del Istmo americano cambiará esencialmente las relaciones geográficas entre las costas de los Estados Unidos en el Atlántico y en el Pacífico, y entre los Estados Unidos y el resto del mundo; y vendrá a ser la gran arteria marítima entre los dos océanos y virtualmente parte de la línea costera de los Estados Unidos. Nuestro interés meramente comercial en él es mayor que el de todos los otros países, en tanto que las relaciones que él tiene con nuestro poder y prosperidad como nación, con nuestros medios de defensa, con nuestra unidad, paz y seguridad son materia de la mayor importancia para el pueblo de los Estados Unidos. Ninguna otra gran potencia, en circunstancias semejantes, dejará de sostener su derecho al dominio de una obra tan íntimamente y de manera tan vital afecta sus intereses y su bienestar”.

Poco después, el ex Presidente Ulyses Grant, publicó en la **North American Review** un artículo en el que criticó acremente un canal por Panamá bajo dominio francés y defendió la idea de que Estados Unidos construyera un canal por Nicaragua. Siguiendo de cerca los postulados monroistas, agregaba que: “Yo recomiendo un canal americano, en tierra americana, para los americanos... “Era evidente, entonces que el canal se veía en Estados Unidos como mucho más que un bien comercial, e incluso se consideraba que el control del mismo era vital para la seguridad nacional, al tiempo que se pensaba en la vía interoceánica como parte integral del territorio norteamericano. Esta era la posición del Secretario de Estado William Evarts, quien consideraba que referirse solo a las características comerciales de la obra era dar una visión limitada y superficial del asunto, toda vez que la apertura del canal modificaría sensiblemente las relaciones de las naciones americanas con las grandes potencias europeas. Lo cierto es que con el Presidente Hayes se inauguró la llamada “política americana más am-

plia” por la cual Estados Unidos reclamaba la tutela del canal. Esta situación llevó a que el canciller colombiano Eustacio Santamaría declarara: “El gobierno americano juzga que su seguridad y sus intereses comerciales exigen que él ejerza sobre el canal cierta suma de autoridad y vigilancia, pero todo esto se resume en esta necesidad que no es peculiar de aquel gobierno: la neutralidad. Asegurada ésta, los Estados Unidos no tienen por qué temer por su seguridad, ni por su comercio, a causa de la apertura del canal... Nuestro deber consiste en prestarnos llanamente a todos los arreglos con la Gran República que conduzcan a la defensa eficaz del Istmo, partiendo del indiscutible supuesto de que cuanto conduzca a la seguridad de los Estados Unidos conduce a la de Colombia... queda el temor al abuso del gobierno de Washington pero este temor es quimérico”. Después de leer estas cándidas palabras no deben sorprendernos los sucesos de noviembre de 1903.

Pero una vez iniciada la construcción del canal por los franceses, era evidente que había que definir el alcance del Tratado Mallarino-Bidlack y ambas partes convinieron entablar negociaciones. Fue precisamente Justo Arosemena, el Ministro de Colombia en Washington, como ya vimos, el encargado de adelantar estas conversaciones con el Secretario Evarts. Pero las negociaciones se empantanaron, cuando el funcionario norteamericano declaró que su país tenía derecho a ejercer el control sobre el canal interoceánico, aún sin contribuir a su construcción. Además, declaró que la obra por Panamá era muy costosa y que resultaba mucho más ventajosa la ruta de Nicaragua. En realidad, Estados Unidos no estaba interesado en introducirle reformas al Tratado de 1846 que le otorgaba la potestad absoluta para garantizar la neutralidad de la ruta de tránsito. Pese a ello, Bogotá no se dio por vencida y envió a Ramón Santodomingo Vila, quien una vez más chocó contra el interés norteamericano de ejercer la tutela sobre el canal y en general sobre todo el Istmo de Panamá. No obstante, el enviado colombiano firmó con el representante de Evarts, el llamado Protocolo Santodomingo Vila-Trescot el 17 de febrero de 1881 que comprendía cuatro declaraciones relativas a la neutralidad del canal. Las mismas fueron consideradas inaceptables por Bogotá en virtud de los excеси-

vos derechos y deberes que se arrogaba Washington sobre la ruta de tránsito, lo que provocó un enfriamiento en las relaciones entre ambos gobiernos.

Según Germán Cavelier, el gobierno norteamericano perseguía objetivos muy claros en este sentido que pasaban, a corto plazo, por lograr el fracaso de los franceses en Panamá, y a largo plazo, por la ocupación militar de ciertos puntos estratégicos del territorio panameño, así como la anulación de la soberanía granadina sobre el Istmo. Justo Arosemena presintió el interés norteamericano de que los franceses no lograsen concluir el canal y esta fuerte oposición lo llevó a recomendarle, en 1880, a Lesseps que trasladara la sede de la Compañía Universal de Panamá a Nueva York. Era evidente, por otra parte, que además de ser el garante de la neutralidad del canal, Estados Unidos estaba buscando poder gozar del derecho de pasar por la vía interoceánica con sus buques de guerra, tropas y pertrechos bélicos en todo tiempo, en forma preferencial y sin pagar derechos de paso.

Ciertos sectores en Bogotá temían que la agresiva política exterior norteamericana, así es como el interés de Estados Unidos en Panamá, lo llevara a perder su soberanía sobre este territorio. Por tanto, Bogotá continuó insistiendo por la vía diplomática aunque sin mucho éxito.

En su mensaje anual al Congreso, en diciembre de 1880, el Presidente Hayes reiteró sus puntos de vista del mensaje especial del mes de marzo y advirtió: “Las relaciones entre este gobierno y el de los Estados Unidos de Colombia, han atraído la atención pública durante el pasado año, principalmente en razón del proyecto de un canal interoceánico a través del Istmo de Panamá, que deberá ser construido por capital privado bajo una concesión del gobierno colombiano para este fin las obligaciones del tratado subsisten entre los Estados Unidos y Colombia, por las cuales nosotros garantizaremos la neutralidad del tránsito, la soberanía y la posesión de Colombia en el Istmo, hace necesario que las condiciones sobre las cuales un estupendo cambio en esta región prevista en esta garantía se lleve a cabo, transformando el Istmo, como lo haría, de una barrera entre los dos océanos Atlántico y Pacífico, en una entrada para la marina y los barcos mercantes del

mundo, y que recibieran la aprobación de este gobierno, por ser compatibles con el desempeño de estas obligaciones de parte nuestra, lo que conviene a nuestros intereses como la principal potencia comercial del hemisferio occidental”. Por tanto, al igual que en marzo, insistía en declarar que: “es el derecho y el deber de los Estados Unidos afirmar y mantener la supervisión y autoridad sobre cualquier vía interoceánica a través del istmo, que une norte y sur América, así como proteger nuestro interés nacional”.

Las relaciones entre ambas naciones se deterioraron aún más con el advenimiento del nuevo gobierno norteamericano presidido por Garfield, cuando el Secretario de Estado James Blaine buscó incluso la abrogación del Tratado Clayton-Bulwer para que se les permitiera fortificar el futuro canal y ser garantes exclusivos de su neutralidad. En 1881, el nuevo presidente expuso sus pensamientos sobre el canal: “Este asunto es de tal naturaleza que deberá de llamar inmediatamente la atención del gobierno con miras a proteger los intereses americanos. No practicaremos una política estrecha, y no buscaremos ventajas particulares o exclusivas, en una ruta comercial cualquiera. Pero siguiendo el lenguaje de mi predecesor, yo creo que es el derecho y el deber de Estados Unidos, afirmar y mantener, sobre todo el canal interoceánico a través del istmo que une América del Norte y América del Sur, los derechos de vigilancia y de control encaminados a proteger nuestros intereses nacionales”. El anhelo por reformar el tratado Clayton-Bulwer llevó a entablar un enérgico intercambio epistolar entre el Secretario Blaine y Lord Granville que fue subiendo de tono, al tiempo que Colombia buscaba la neutralidad conjunta de las naciones europeas para el canal, en 1881. Blaine respondió enviando una carta circular a los representantes estadounidenses en Europa, en la que les hacía saber que el gobierno de Estados Unidos no podía permitir que las potencias europeas garantizaran la neutralidad del Canal de Panamá, pues la misma ya estaba asegurada en el tratado de 1846. Cualquier iniciativa en este sentido sería interpretada por Estados Unidos como una intromisión injustificada en la órbita de sus intereses locales y generales. Sustentaba sus argumentos en el hecho de que, abierto el canal, sería la

ruta por excelencia entre los Estados del Atlántico y del Pacífico de la Unión y que, en líneas generales, desempeñaría “una función doméstica” para la nación, al tiempo que constituiría, en su opinión, “una porción de su frontera marítima”. Concluía afirmando que cualquier tentativa por parte de las potencias europeas para colocar el canal bajo su protección colectiva constituiría una alianza contra Estados Unidos y sería considerado como prueba de sentimientos poco amistosos. Aunque Blaine aseguraba que Estados Unidos reconocía una justa garantía de neutralidad como esencial para la construcción y explotación del canal, en apariencia olvidaba la existencia del Tratado Clayton-Bulwer.

No fue extraño, entonces, que el gobierno inglés a través de Lord Granville alertara a Blaine de su supuesto olvido. En una nota fechada el 10 de noviembre de 1881 Lord Granville le comunicaba al Departamento de Estado que el gobierno de S.M.B. vigilaría con empeño el cumplimiento de todos los compromisos acordados en el Tratado de 1850. Pero Blaine discrepaba con esta posición, sobre todo, porque consideraba que el Tratado Clayton-Bulwer había sido firmado tres décadas antes, en circunstancias “excepcionales y temporales”, que hacía tiempo que habían sido superadas. Para Blaine el notable desarrollo adquirido por Estados Unidos en el litoral Pacífico le imponía, ahora, deberes nuevos “pero sagrados” que el Tratado Clayton-Bulwer entorpecía. Pero iba más lejos aún, pues consideraba que su gobierno no podía consentir por parte de las naciones europeas la vigencia de ningún tratado que obstaculizara la preeminencia de Estados Unidos en el continente americano, por lo que reclamaba su derecho a introducirle reformas al Tratado de 1850. En opinión de Raimundo Rivas, Blaine soñaba en ese entonces con su proyecto de Confederación americana bajo la dirección de Estados Unidos y ya planeaba la realización de la primera conferencia panamericana. Pero había más aún, Blaine pensaba que “el primer sonido de un cañón en una guerra general de Europa, probablemente anularía el Tratado de neutralidad”, en tanto que sólo Estados Unidos podía garantizar dicha neutralidad, manteniendo al mismo tiempo “su derecho de controlar el tránsito a través del Istmo”, para lo cual era necesario fortificar el canal y asumir su

control. Lord Granville consideró irrelevantes estos argumentos y, finalmente, le hizo saber al sucesor de Blaine, Frelinghausen que si la Doctrina Monroe no había impedido que el Presidente y el Senado sancionaran el Tratado Clayton-Bulwer, no veía la razón para que ahora se dijera que el mismo era opuesto a la política tradicional norteamericana. Además Lord Granville alegaba que la obra del canal no sólo interesaba a Estados Unidos sino también a Europa y a todo el mundo civilizado y que el canal era motivo del verdadero interés para su país en los asuntos de América.

Pero era evidente que Estados Unidos tenía planteamientos muy particulares sobre la neutralidad, que no eran compartidos por Colombia, y por eso esta nación buscaba una garantía más amplia de la misma para la vía. Así, en 1881, Blaine declaró que: “Durante una guerra cualquiera que sea en que Estados Unidos se vean comprometidos, el paso de los buques de guerra de una nación hostil a través del Canal de Panamá, sería tan inadmisibles como el paso de tropas armadas de una nación enemiga, por las vías férreas que unen los puertos del Atlántico y del Pacífico de los Estados Unidos”. De manera que, llamaba la atención sobre el hecho que debía ser Estados Unidos, la nación más afectada y más próxima al canal, el lógico garante de la referida neutralidad. Blaine era de opinión que la garantía de la neutralidad establecida en el Tratado Mallarino-Bidlack era más que suficiente y “no requiere cooperación, asentimiento ni apoyo de otra potencia”. Sorprendida por las proporciones que estaba adquiriendo la cuestión, Colombia ripostó que no estaba en su ánimo excluir a Estados Unidos como garante de la neutralidad, sino que consideraba que la misma asegurada por una sola nación podía resultar ineficaz y aún peligrosa, por tanto se debía contar con la garantía de todos los usuarios del canal.

Pero las gestiones colombianas en Europa no obtuvieron el eco esperado. Inglaterra respondió que el asunto del canal por Centroamérica había quedado zanjado en 1850 con la firma del Tratado Clayton-Bulwer entre esa nación y Estados Unidos. Francia, por su parte, declaró no tener interés en sostener políticamente a la Compañía

del Canal, en tanto que España consideró que debería invitarse a las grandes potencias a adherirse al Tratado Clayton-Bulwer, puesto que el mismo regulaba la garantía de libertad de tránsito por el canal. Como es natural, Estados Unidos comenzó a presionar con mayor fuerza para que Inglaterra accediera a abrogar dicho Tratado, e incluso el sucesor de Blaine en la Secretaría de Estado, firmó con Nicaragua un Tratado canalero, denominado Frelinghuysen-Zavala, que llevó las relaciones anglo-norteamericanas a su nivel más bajo. Sin embargo, este pacto no fue ratificado por el Congreso norteamericano, habida cuenta de la política pacifista del Presidente Cleveland, quien en 1885 reemplazó a Arthur y rechazó cualquier intento agresivo en este sentido. Así, declaró: “al mantener como lo hacemos, los dogmas de una línea de precedentes desde la época de Washington que proscriben alianzas comprometedoras con estados extranjeros yo no favorezco una política de adquisición de nuevos y distantes territorios, ni la incorporación de intereses remotos a los nuestros... Cualquier comunicación que se construya a través de la barrera que divide las dos grandes áreas marítimas del mundo, un fideicomiso de la humanidad, para ser puesto fuera de la posibilidad de su dominación por una sola potencia, y no para convertirse en un motivo de hostilidades o un premio para la ambición bélica. Un compromiso que combine la construcción, propiedad y funcionamiento de una obra tal por parte de este gobierno, con una alianza ofensiva y defensiva para su protección, con un estado extranjero, cuyas responsabilidades y derechos debemos compartir es, en mi opinión, inconsistente con la dedicación a su uso universal y neutral”. En palabras de Harmodio Arias, después de esta declaración el Canal volvía a quedar libre de todo control político.

Pero ese mismo año, como vimos en otro capítulo, Colombia recurrió a Estados Unidos para asegurar el libre tránsito en Panamá, a raíz de una nueva guerra civil y Washington accedió a la solicitud, pese a que casi todos los Secretarios de Estado desde William Seward en 1865 hasta James Blaine, pasando por Hamilton Fish y William Evarts, habían considerado que estas intervenciones desvirtuaban la letra y el espíritu del Tratado de 1846 y transformaban a Estados Unidos en alia-

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

do activo del gobierno colombiano durante las guerras civiles. El colapso de la Compañía Universal y la firma de una nueva concesión en 1890 llevaron a Estados Unidos a protestar y oponerse a cualquiera nueva prórroga, pues la Compañía se había desacreditado y era evidente que no podía concluir el canal. Pero lo cierto es que Estados Unidos no ofrecía hacerse cargo de la obra y, por el contrario, patrocinaba, extraoficialmente, la construcción de una vía por Nicaragua. Es indudable que esta posición no le dejó alternativa a Colombia más que otorgarle la prórroga a los franceses, máxime cuando necesitaba el dinero que le ofrecían los liquidadores. De manera que es poco probable que de haber terminado los franceses el Canal, lo hubieran administrado sin ingerencia de Estados Unidos.

Bibliografía selecta

- ANGUIZOLA, Gustave: Philippe Bunau Varilla. The man behind the Panama Canal. Chicago s. f.
- ARAÚZ, Celestino Andrés y PIZZURNO, Patricia: El Panamá Colombiano 1821-1903. Ed. Pribanco-La Prensa, Panamá 1993.
- ARIAS, Harmodio: El Canal de Panamá. Ed. Panamá América, Panamá 1997, 2ª. Ed.
- BIARD, Pierre: Le Canal interocéanique et son régime juridique. Traducción de Bruna María F. de Contreras. Trabajo de Graduación, Universidad de Panamá, 1985.
- CAVELIER, Germán: La política internacional de Colombia. Ed. Iqueima, Bogotá, 1959.
- DUVAL, Miles P.: Cádiz a Catay. Eupan, Panamá 1973.
- FIGUEROA NAVARRO, Alfredo: Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano. Eupan, Panamá, 1978.
- JAÉN SUÁREZ, Omar: La población del Istmo de Panamá. Del siglo XVI al siglo XX. Panamá, 1978.
- MACK, Gerstle: La Tierra Dividida. Eupan, Panamá 1978.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

- MC CULLOUGH, David: El cruce entre dos Mares. Lasser Press Mexicana S.A. 1984.
- PERIS MENCHETA, Francisco: De Madrid a Panamá. Antonio de San Martín Editor. Madrid 1886.
- REBOLLEDO, Alvaro: Reseña histórico-política de la Convención Interoceánica con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia. San Francisco 1930.
- RIVAS, Raimundo: Historia diplomática de Colombia (1810-1934). Ministerio de Relaciones Exteriores, Bogotá, 1961.
- SANCHIZ BASADRE, Eliseo: Una visita a las obras del Canal de Panamá. Imprenta de E. Maroto y Hermano. Madrid 1886.
- SIMON, Maron J.: The Panama Affair. Traducción de Dilcia Quayle de Celis y de Anais Idalys Rodríguez. Tesis de Graduación. Universidad de Panamá, 1981.

Capítulo 13

Revolución industrial y expansionismo de los Estados Unidos

1. Desarrollo y consecuencias del industrialismo norteamericano.

Sin duda alguna, la revolución industrial constituyó un fenómeno trascendental en la historia de los Estados Unidos, particularmente en las décadas que siguieron a la Guerra de Secesión y en los umbrales del siglo XX. En este espectacular acontecimiento que tuvo profundas consecuencias económicas, políticas, sociales y hasta culturales, intervinieron diversos factores, entre los cuales se destacaron el desarrollo del sistema ferroviario, los inventos, la aparición de los magnates de la industria, el establecimiento de los **Trust** o monopolios, el influjo de teorías económicas y sociales como el **Laissez Faire** y el darwinismo social y reformista. A más de ello, durante la denominada “Edad del Oropel” se suscitó una gran inmigración procedente de Europa y Asia que engrosó la mano de obra barata en las industrias. En este período también se dio la conquista definitiva del Oeste con el sometimiento de los indígenas que fueron relegados a las reservaciones. Mientras tanto, a los negros no se le reconocieron plenamente sus derechos.

En verdad, el industrialismo acentuó la desigualdad socioeconómica en los Estados Unidos, si bien aceleró el proceso de urbanización y modernización. De allí que no resulta

extraña la aparición y fuerza que cobró el movimiento obrero, así como las protestas de los granjeros contra los poderosos monopolios y la política gubernamental que tendía a beneficiar a estos últimos. En el campo cultural hubo importantes contribuciones en la literatura y las artes, al igual que se dieron sustanciales avances en la enseñanza superior. Por otro lado, en el ámbito político interno, además de ser una época sin brillo y carente de figuras descollantes, a excepción de Theodore Roosevelt, la corrupción estuvo a la orden del día y los partidos tradicionales, tanto el Republicano como el Demócrata, se caracterizaron por no prestar atención a los acuciantes problemas sociales y económicos de aquel entonces. No obstante, no perdieron de vista el control del poder estrechamente vinculado al manejo de los negocios.

Durante los años posteriores al fin de la Guerra Civil y hasta finales del siglo XIX e inicios de la siguiente centuria, los Estados Unidos experimentaron profundos cambios en el ámbito interno a través de un acelerado proceso de industrialización, a la vez que se dieron significativas transformaciones económicas y socio-políticas. Este estado de cosas, a su vez, impulsó un nuevo movimiento expansionista dentro y fuera de las fronteras del país y, a la postre, contribuyó a convertirlo en una potencia mundial imperialista.

Varios factores influyeron en la revolución económica y en la consolidación del sistema capitalista de los Estados Unidos. Al decir de Morison y Commager: “El descubrimiento y explotación en gran escala de riquezas naturales como el hierro, el carbón, el gas natural, el cobre, el oro, la plata y el petróleo, la aplicación de la ciencia, las invenciones y la fuerza mecánica a los procesos extractivos y manufactureros, la adquisición de una mano de obra suficientemente amplia, perenne y barata para los fines de la industria, la construcción de un sistema de transporte adecuado a las necesidades de una nación industrializada, el crecimiento del mercado interior y el desarrollo de los mercados extranjeros; la creación de capital en el país y la facultad de hacer empréstitos al exterior”.

a) El auge del ferrocarril y el influjo de los inventos.

Un papel fundamental en el desarrollo económico de los Estados Unidos, desempeñó la expansión del sistema ferroviario que desde la década de los años treinta del siglo XIX revolucionó los hasta entonces anticuados transportes. Se calcula que, entre 1831 a 1861, un total de 48.000 kilómetros de vías férreas conectaban la costa atlántica con el valle del Mississipi. Durante la Guerra de Secesión se paralizó la construcción de ferrocarriles, pero de 1867 a 1873, otros 48.000 kilómetros aumentaron las vías existentes. En pleno auge del industrialismo, es decir en la década de los ochentas, se construyeron otros 117.000 kilómetros. Para inicios del siglo XX, la red ferroviaria comprendía más de 310.000 kilómetros y llegaba a todas las regiones del país. No debemos olvidar, asimismo, el tendido de la línea transcontinental que se concluyó en 1869.

No está demás señalar que tanto el gobierno federal como el de los Estados e incluso el de las localidades, ofrecieron un buen número de ventajas a los ferrocarrileros otorgándoles millones de hectáreas de tierras, además de generosos préstamos y subsidios que sumaron alrededor de 365 millones de dólares. Se estima que de 1865 a 1895, el capital invertido en los ferrocarriles pasó de 2.000 millones de dólares a aproximadamente 10.000 millones. Para finales del siglo, de acuerdo a las cifras suministradas por Carl N. Degler, la red ferroviaria de Estados Unidos abarcaba 321.000 kilómetros y era mayor que la de toda Europa.

Precisa reconocer, por otra parte, que los ferrocarriles constituyeron uno de los factores claves para la colonización del lejano Oeste, sobre todo por las vastas extensiones de tierras que poseían para la venta brindando grandes facilidades. Del mismo modo, participaron activamente en la movilización de mercancías y utilizaron enormes cantidades de hierro, carbón y otros productos, al tiempo que emplearon mucha mano de obra y contribuyeron al crecimiento de la demanda de los bienes manufacturados. En otras palabras, fueron el elemento dinámico para el industrialismo. mas debemos señalar que el negocio de los ferrocarriles también se caracterizó por el soborno, la corrupción y la sobreexplotación de la mano de obra. Además de ello, las

altas tarifas ocasionaron protestas populares y los granjeros solicitaron rebajas sustanciales en el almacenaje. Por ello, el gobierno federal expidió la ley de comercio interestatal en 1887, a fin de regular las actividades ferroviarias mediante una comisión de arbitraje cuyos resultados no fueron efectivos, por lo que tuvo que ser modificada.

Otro estímulo fundamental para la industria y la agricultura, fueron los inventos. Los mismos se incrementaron considerablemente desde finales del siglo XVIII hasta la década de los setenta de la siguiente centuria. En ese lapso, la Oficina de Patentes concedió unos 36.000 documentos de esta naturaleza. A partir de 1860 hasta 1890, se extendieron 440.000 patentes y su número aumentó mucho más desde este año hasta finales del siglo XX. De este modo, inventos como el freno automático, el enganche automático y las señales automáticas, impulsaron el sistema ferroviario, sin descontar los coches **pullman** y el empleo de vagones refrigeradores. A su vez, estos últimos revolucionaron la industria de la carne. Importante también fueron innovaciones como la máquina de coser, la prensa rotativa que incidió en la edición masiva de los periódicos, el telégrafo, el cable, la telegrafía sin hilos y el teléfono. En definitiva, los inventos trajeron consigo profundos cambios en los transportes, las comunicaciones y otros aspectos de la vida urbana. Igualmente, influyeron en la agricultura y en la vida cotidiana del pueblo estadounidense. Ejemplo de ello fue el arado de acero y la combinación de la máquina cegadora y trilladora, la lámpara incandescente y el perfeccionamiento del fonógrafo, entre otros.

b) El industrialismo y las características de la Edad del Oropel.

Por medio de un buen número de medidas proteccionistas, el gobierno norteamericano estimuló el desarrollo de la industria, entre estas cabe mencionar el arancel Morrill de 1861, el proyecto de ley Mc Kinley de 1890, la ley Wilson-Gorman de 1894 y el arancel o tarifa Dingley de 1897. Incluso, como veremos en otro capítulo, esta Tarifa intentó aplicarse cuando la Zona del Canal se abrió al comercio del mundo, a mediados de 1904 con las consiguientes protestas del gobierno y de los hombres de negocios panameños.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

En virtud de las disposiciones arancelarias, los manufactureros estadounidenses pudieron fijar los precios de sus artículos virtualmente a su antojo anulando la competencia extranjera. Por si ello fuera poco, los hombres de negocios recibieron otra serie de favores mediante concesiones de tierras y recursos naturales. Es más, durante la época del industrialismo se hizo notoria la ausencia de leyes que protegieran a la mano de obra y a los compradores y de otras normas que regularan las actividades de los comerciantes e industriales, quienes “sabían que podían hacer impunemente casi todo lo que quisieran”. Paradójicamente, la intervención gubernamental en la economía en beneficio de los hombres de negocios iba en contra de la doctrina del **laissez faire**, que, como veremos, estos adoptaron como principio fundamental. Más aún, la Suprema Corte también estimuló las actividades industriales y comerciales con la interpretación que le dio a la Enmienda Decimotercera que se añadió a la Constitución y que en su primera sección estipulaba: “Ningún Estado aprobará o hará cumplir ley alguna que restrinja los privilegios o inmunidades de los ciudadanos de los Estados Unidos; tampoco podrá ningún Estado privar a persona alguna de su vida, de su libertad o de su propiedad, sin el debido proceso legal”.

Es incuestionable que la explotación del hierro y la fabricación del acero, constituyeron dos factores básicos en el desarrollo industrial de los Estados Unidos, particularmente después de la Guerra Civil. A mediados del siglo XIX, el mineral de hierro no sólo se extraía de los Montes Apalaches, como venía haciéndose desde hacía mucho tiempo, sino también en el este de Pennsylvania y el norte de Pittsburgh, en Marquette y el Menominee al norte de Michigan, lo mismo que en Mesaba . Esta producción masiva resultó ampliamente beneficiosa con la aplicación de modernos métodos como el horno Siemens-Martin y de Bessemer, así como también la química y la electricidad impulsaron la fabricación del acero.

Apunta con acierto el historiador Vicent de Santis que : “El triunfo del industrialismo en la generación que siguió a la Guerra Civil hizo avanzar el país por el camino que habría de convertirlo en la más rica

y poderosa nación del mundo. Pero al mismo tiempo transformó a los Estados Unidos, de una democracia económica y llena de oportunidades para todos, en una plutocracia económica con oportunidades solo para unos pocos. El crecimiento industrial llevó al extremo las desigualdades económicas y agudizó las diferencias de clase. A fines del siglo XIX pocos norteamericanos podían considerarse económicamente seguros e independientes, la mayor parte de ellos dependía, para ganarse la vida, del funcionamiento de un vasto y complejo sistema económico”.

De esta forma, durante los años posteriores a la Guerra Civil, es decir en el industrialismo, los ideales de Thomas Jefferson de una sociedad norteamericana, predominantemente agraria basada en la igualdad de oportunidades respetando los principios de libertad, dignidad personal y valores humanos, fueron sustituidos por los postulados de Alexander Hamilton, que abogaba por una sociedad dedicada sobre todo al comercio y en la que el gobierno apoyara a los hombres de negocios, mediante el establecimiento de tarifas protectoras para las clases pudientes. En otras palabras, una sociedad urbana sustentada en el sistema capitalista industrial.

Según Mark Twain y Charles Dudley Warner, quienes acuñaron el término de “Edad del Oropel” a la época que siguió a la Guerra de Secesión, sus características más sobresalientes fueron “el espíritu de especulación general” y la “vergonzosa corrupción” que moldeó a las actividades políticas. Si bien estos términos peyorativos prevalecieron durante mucho tiempo, historiadores posteriores han emitido juicios más objetivos y equilibrados sobre el período en cuestión, tratando de reivindicar el papel desempeñado por los industriales. Pero es indiscutible que en esa época predominaron: “las fuerzas impersonales y la estandarización de la vida bajo el industrialismo, la creciente dependencia de unas personas de otras, la cada vez mayor sensación de inseguridad y la declinación de las cosas que no (fuesen) de carácter material”.

c) Los magnates de la industria: laissez faire, darwinismo social y darwinismo reformista.

Factor importante en el desarrollo del capitalismo industrial en los

Estados Unidos, fue la aparición y actuación de un grupo de hombres de negocios que amasaron cuantiosas fortunas y se convirtieron en los magnates del hierro, del acero, de los ferrocarriles, del azúcar, del tabaco y otras industrias. Basta recordar a Alexander Holley y Abraham S. Hewitt de Nueva York ; al gran líder de la industria del hierro y del acero Andrew Carnegie, quien acumuló un enorme capital que alcanzó los 400 millones de dólares; John D. Rockefeller que controló el negocio del petróleo; Cornelius y William Vanderbilt que monopolizaron las empresas de los ferrocarriles, al igual que los banqueros Jay Cooke y John Pierpont Morgan. Estos últimos conspicuos representantes del capitalismo financiero.

Cabe observar , que si bien algunos críticos sociales calificaron a los denominados “capitanes de industria” como los “barones ladrones”, el ciudadano común tenía un concepto diferente sobre los mismos. Los consideraba como “hombres respetables, pilares de las iglesias y filántropos que ocupaban posiciones de prestigio y poder en el país y en el extranjero”. De allí que estos magnates gozaron de simpatía y no hay dudas que estos puntos de vista que le eran favorables, debemos enmarcarlos dentro del espíritu de la época en la que prevalecieron teorías económicas y sociales como las ya mencionadas del **laissez faire** y el darwinismo social que exaltaban el individualismo.

Como se sabe, la filosofía económica del **laissez faire** se desprende de las teorías expuestas por Adam Smith y la Escuela Clásica inglesa. Postulaba que el gobierno no debía interferir en el manejo de los negocios o en los asuntos de índole personal. Exaltaba la adquisición y acumulación de riquezas, toda vez que ello demostraba capacidad de trabajo y sagacidad. En cambio, la pobreza era sinónimo de indignidad y se identificaba con el despilfarro y la ociosidad. Por su parte, el darwinismo social, era una filosofía sustentada por Herbert Spencer, un ferviente seguidor de la teoría evolucionista de Charles Darwin. Centraba sus críticas en el sistema democrático y desechaba el principio de igualdad entre los hombres. Sostenía que los más aptos eran los únicos capaces de sobrevivir y destacarse ,en tanto que se oponía a la

participación del gobierno en las actividades económicas. Spencer distinguía entre las “sociedades militares” y las “sociedades industriales”, dependiendo del tipo de cooperación entre los agentes sociales entre sí. Las sociedades industriales eran liberales. En los Estados Unidos un destacado discípulo de Spencer fue William Graham Summer. Pero esta corriente de opinión recibió fuertes objeciones por parte de los llamados darwinistas reformistas, quienes defendieron la administración estatal y la planificación social. Por consiguiente, eran partidarios de la intervención de los gobiernos en los negocios a través de la promulgación de leyes proteccionistas. El sociólogo Lester Ward, con sus obras **Dynamic Sociology** y **The Psychic Factors of Civilization**, fue uno de los principales representantes del darwinismo reformista.

No todos los académicos defendieron a los grupos que detentaban el dominio económico en los Estados Unidos durante la época del industrialismo. Uno de los críticos más mordaces de lo que se llamó “clases mantenidas” y “la sociedad pecuniaria”, fue Thorstein Veblen, quien en un conocido libro : **The Theory of the leisure class (La teoría de la clase ociosa)** no vaciló en ridiculizar a los ricos integrantes de la sociedad estadounidense y sostuvo que los mismos no habían influido en la tecnología industrial, sino que se apoderaron de la riqueza producida gracias al trabajo de otros grupos.

Como quiera que fuese, no puede negarse que los “capitanes de la industria” poseían ingenio, eran ambiciosos y carentes de escrúpulos, con tal de lograr sus fines. Para ello recurrían al engaño, la compra y el soborno. Se ha dicho con razón que si bien demostraron generosidad para las obras filantrópicas , “ a veces también eran crueles y deshonestos , pero probablemente no más que muchos otros norteamericanos de su época. Desplegaron el vigor, el talento y la fuerza de voluntad que han caracterizado a los grandes emprendedores de todas las épocas de la expansión capitalista. Vivían la época en que la meta más alta era la adquisición de riquezas y que la situación de una persona en la escala social estaba determinada por la fortuna que hubiera logrado amasar ...”.

d) El predominio de los trusts y el capitalismo industrial y financiero.

Hasta la aparición de los magnates de la industria, los negocios en los Estados Unidos eran altamente competitivos, particularmente porque predominaban las empresas pequeñas pertenecientes a un individuo o socios. Con posterioridad a la Guerra Civil, se trató de superar esta situación mediante arreglos comerciales y así surgieron los **Pool** o acuerdos entre caballeros, las asociaciones o fusiones de intereses. Al mismo tiempo, se buscó satisfacer la creciente demanda de la producción masiva con mayores inversiones de capital. No obstante, estos pactos estaban sujetos a la buena fe o cooperación voluntaria de las partes y no preveían la apelación ante los tribunales de justicia. De allí que aparecieron los **trusts** o monopolios que le permitieron a los hombres de negocios un control más eficaz sobre todos los miembros de una misma rama industrial. De este modo, compañías afiliadas entregaban sus acciones en manos de una comisión fiduciaria. Con este sistema no desaparecía la propiedad de las compañías originales, sino que la administración quedaba a cargo de un comité único o directiva. El objetivo básico era suprimir la competencia y controlar el mercado imponiendo precios y condiciones de venta. Los **trusts**, en otras palabras constituyeron la negación de la libertad económica y fueron un medio para arruinar a los pequeños capitalistas. También las industrias se concentraron en otras grandes unidades como la corporación o sociedad anónima y la compañía tenedora o **holding** (sociedades de cartera).

John D. Rockefeller fue, sin duda alguna, el principal impulsador de los **trusts**. En 1879 estableció la **Standard Oil Company**, primera organización de esta índole. Según Morison y Commanger su éxito “se debió en gran parte a perfeccionamientos, economías y métodos que fueron condenados incluso por la tolerante ética comercial de la época y sancionados por los tribunales como delitos. Pero hay que decir, en justicia, que sus competidores no eran más escrupulosos que él”. Este movimiento de los **trusts** cobró gran impulso en la década de los noventa. A finales del siglo XIX más de cinco mil empresas estaban agrupadas en unos 300 **trusts** con capitales de consolidación que

alcanzaban la enorme cifra de 2.243.9995.000 de dólares, lo cual superaba la deuda nacional de los Estados Unidos por aquel entonces.

Entre los **trusts** más conocidos cabe mencionar a la **American Sugar Refinery Company** de Henry Havemeyer, cuyos tentáculos se extendían a Cuba ; la **American Tobacco Company** de James B. Duke; la **Mc Cormick Harvester Company** que monopolizaba el equipo mecánico para las granjas. Otros **trusts** fueron la **Amalgamated Cooper Co.**, la **United States Rubber Co.**, la **United States Leather Co.** y la **Pullman Palace Car Co.** Todas tenían un capital no inferior a los 50 millones de dólares. Los **trusts** controlaban otros bienes de consumo como el carbón, el gas, la madera, la sal, el whiskey, los fósforos, las galletas, el alambre, los clavos y, por supuesto, los ferrocarriles . Cornelius Vanderbilt, conocido dueño de barcos de vapor pasó a ser el magnate de los ferrocarriles por medio del **New York Central System** hasta su muerte en 1877. Para principios de la actual centuria las empresas ferrocarrileras se habían fusionado en grandes corporaciones encabezadas por William Vanderbilt, James Hill, E.H. Harriman, Jay Gould, John D. Rockefeller y John P. Morgan. De la vasta red ferroviaria que cubría todo el territorio norteamericano sólo 64.360 kilómetros de la misma estaban en manos independientes.

Como era de esperar, hubo reacciones contra los **trusts** y el gobierno norteamericano se vio obligado a adoptar medidas para frenar los desmanes de estos enormes monopolios. La más conocida es la ley **Sherman Antitrust**, expedida a principios de julio de 1890. En la misma se dispuso que “todo convenio, asociado en forma de **trust** o de otra naturaleza, así como cualquiera confabulación por la cual se restrinja la industria o el comercio entre los diversos estados, o con naciones extranjeras, se declara, por la presente, ilegal”. Se consideraba como “reo de delito” a toda persona que celebrara un convenio de esta clase y se establecieron las penas para aquellos que se les comprobara su culpabilidad. Estas iban desde cinco mil dólares de multa como máximo o encarcelamiento por un año y se podían aplicar simultáneamente. Pero tal disposición perdió fuerza al delegar el gobierno federal la competencia a los tribunales de circuito, a fin de prevenir y prohibir las

violaciones que se cometieran contra la mencionada ley. Es más, no resultó tarea fácil aplicarla, toda vez que las sociedades anónimas estaban reglamentadas por el Estado y no por la nación. Hasta podía darse el caso de que una corporación registrada en un Estado tenía el derecho de efectuar negocios en todos los demás. Peor aún, las cortes federales interpretaron en forma muy amplia la cláusula de la Constitución sobre el comercio interestatal y el artículo primero de la Enmienda décimocuarta. Así, quedó en evidencia en el juicio de la Suprema Corte en el caso del gobierno contra la Compañía **E. Knight**, en 1895 que resultó favorable a esta última y colocó a los monopolios fuera del control federal. Para colmo, a las sociedades anónimas les resultaba sencillo evadir las leyes estrictas de algunos Estados, simplemente registrándose en la de otros menos severos, como las de New Jersey, Virginia Occidental o Delaware, en los cuales la reglamentación sobre la emisión de acciones, responsabilidad de los directores y demás aspectos pertinentes, eran sumamente benignas. No fue hasta principios del siglo XX, cuando el entonces Presidente Theodore Roosevelt se enfrentó con éxito a los poderosos **trusts**, entre éstos la **Northern Securities Company** que fue disuelta por resolución de la Suprema Corte invocando la ley **Sherman antitrust**.

A finales del siglo XIX, el capitalismo industrial comenzó a ser reemplazado por el capitalismo financiero en los Estados Unidos. Es el momento en que los magnates industriales como John D. Rockefeller y Andrew Carnegie ceden la supremacía de los negocios a banqueros como John P. Morgan y August Belmont. Morgan compró a Carnegie la **Carnegie Steel Company** y, en 1901, creó la **United States Steel Corporation** y la fusionó con otras diez compañías del acero, cuyo capital era de 7.200 millones de dólares. Para esta fecha, había 318 compañías que controlaban más de 50.000 fábricas.

e) Aspectos sociales y culturales.

Rasgo descollante de las décadas del industrialismo, fue el acelerado proceso de urbanización, al tiempo que aumentó respectivamente el número de la población. Las ciudades crecieron en forma desmesu-

rada con la afluencia de inmigrantes procedentes del centro, este y sur de Europa, e incluso de China. Los mismos se aglomeraron en las urbes y aceptaron cualquier empleo en la industria y el comercio. Vivían en condiciones deplorables y provocaron cambios de actitud en los norteamericanos nativos, que fueron desde la cordial bienvenida hasta una manifiesta hostilidad. En 1890, el periodista inmigrante Jack Riss publicó una impresionante obra sobre los barrios bajos de Nueva York, que podía hacerse extensivo a otros grandes centros de los Estados Unidos y que tituló: **How the other half lives (Cómo vive la otra mitad)**.

Mientras los industriales y otros hombres de negocios gozaron del apoyo gubernamental, durante la Edad del Oropel, no puede decirse lo mismo respecto a los trabajadores. No obstante, estos no tardaron en organizarse y en 1866 crearon la **National Labor Union** de carácter reformista. Abogó por mejores condiciones de vivienda, las jornadas laborales de ocho horas, el establecimiento de cooperativas y el recurso del arbitraje como medio para solucionar los conflictos con los patronos. Se oponían a la militancia partidista de sus miembros y su principal dirigente fue William Sylvis. Pero a la muerte de éste, la organización se apartó de su naturaleza gremial y se dedicó a la actividad política. Fue así como surgió el **National Labor Reform Party**.

Por este tiempo, también hizo su aparición otra organización obrera denominada **Knights of Labor (la Noble Orden de los Caballeros del Trabajo)** establecida el 1 de enero de 1878, bajo las directrices de Uriah Stephens. Entre sus objetivos estaban asegurar la solidaridad entre los trabajadores mediante las cooperativas, la educación y la propaganda. Pero en las siguientes décadas, el movimiento obrero recurrió a las medidas de fuerza para que le reconocieran sus derechos, principalmente mediante los **boicots** y las huelgas. Dentro de este contexto, se destaca el incidente del 1 de mayo de 1886 en la plaza de Haymarket, en Chicago, cuando los trabajadores, aglutinados en varios sindicatos independientes se declararon en huelga, a fin de lograr el reconocimiento de la jornada laboral de ocho horas. Dos días después los manifestantes fueron reprimidos por la policía y el 4 de mayo,

cuando los anarquistas participaron en las protestas, se suscitaron violentos enfrentamientos en la plaza Haymarket, con el resultado de varios muertos, heridos y detenidos por las fuerzas del orden. Incluso cuatro de los participantes en los disturbios fueron más tarde ejecutados y los demás condenados a prisión. A partir de entonces, el 1 de mayo se convirtió en una fecha simbólica para el movimiento obrero a nivel internacional. Otras protestas de los trabajadores de los Estados Unidos, durante la década de los noventa, también fueron duramente reprimidas, como aconteció a mediados de 1894 con la huelga encabezada por la **American Railway Union**, en Chicago contra la Compañía de carros del ferrocarril **Pullman**. Los obreros actuaron contraviniendo un fallo de la Suprema Corte que favorecía a los empresarios, por lo cual los dirigentes del movimiento fueron detenidos y condenados por desacato al Tribunal. Fue una derrota dramática para el movimiento obrero estadounidense.

Importa señalar que durante el industrialismo, el único sindicato obrero que se enfrentó con éxito a las medidas de presión para dividirlo o hacerlo desaparecer, fue la **American Federation of Labor** (AFL), establecida en 1886. Pero era una organización reaccionaria y bajo la presidencia de Samuel Gompers, quien años después asesoraría al Presidente Belisario Porras en Panamá, se limitó al sindicalismo obrero organizando a los trabajadores especializados, no obstante virtualmente nada hizo por los que carecían de esa condición. Defendía la negociación con los empresarios y aceptaba la subordinación al capital.

En definitiva, como clase, los trabajadores norteamericanos dieron pocas muestras de actividad y las organizaciones nacionales de esa índole tuvieron que enfrentar el problema racial, durante el industrialismo. La **National Labor Union**, nunca emprendió acción específica sobre este asunto. Por su parte, los **Caballeros del Trabajo**, trataron de incluir a los negros en el movimiento obrero, pero encontraron tenaz resistencia de los otros miembros y la AFL, compuesta por sindicatos nacionales de oficio dio escasa oportunidad a los negros y, en consecuencia, pocos fueron admitidos en dicha organización.

Un tanto diferente por el tipo de reivindicaciones que se plantearon, fue el movimiento encabezado por los granjeros, si bien en ocasiones estos hicieron causa común con los obreros. También los agricultores expresaron su malestar por las condiciones económicas y sociales imperantes durante el industrialismo. Se quejaron por el descenso en los precios de sus productos, el elevado costo de las nuevas maquinarias y las altas tarifas ferroviarias, así como por los aranceles que les eran sumamente desventajosos, porque tendían a proteger a las industrias manufactureras de los competidores extranjeros. Fueron tenaces en su lucha contra las fluctuaciones monetarias, sobre todo exigieron la acuñación libre e ilimitada de la plata, porque ello lo pondría a salvo del aumento de las tasas de interés sobre los préstamos que obtenían en los bancos y otras instituciones de crédito.

Por iniciativa de Oliver H. Kelley, funcionario de los correos de Minnesota y antiguo agricultor, en 1877, se fundó la organización **Patrons of Husbandry (Patronos de la Producción Agrícola)**, también denominada la **Granje** que llegó a aglutinar a más de un millón de agricultores mancomunados en cooperativas. Pero estas no prosperaron por la competencia y las actividades desplegadas por los **Granger** fueron perdiendo fuerza, sobre todo cuando sus miembros incursionaron en las lides políticas. A pesar de ello, los granjeros lograron la regulación de las tarifas de los ferrocarriles y de los elevadores de grano. En algunos Estados se aprobaron las “**leyes Granger**”. Al declinar el movimiento **Granger** surgió la **Farmers Alliance (Alianza de Granjeros)** donde militaron activamente mujeres y hombres blancos que, en 1890, tenía un millón y medio de miembros desde Nueva York hasta California. Mientras tanto en el Sur, se formó la **Colored Farmers Alliance (Alianza de Granjeros de Color)** que se jactaba de contar con unos dos millones de seguidores.

Al igual que ocurrió con los **Granger**, las cooperativas establecidas por las Alianzas fracasaron y tampoco resultaron sus intentos para que el Congreso legislara a su favor. Peor aún, durante la década de los ochenta y los noventa, aumentaron los problemas en el campo, ocurridos por inundaciones, sequías, plagas y epidemias. Para enfrentar la difícil situación,

los agricultores incursionaron nuevamente en la política, estableciendo sus propias organizaciones reformistas, como fue el caso del Partido Populista o “Partido del Pueblo”. Si bien tuvieron líderes carismáticos como Mary Elizabeth Lean y Jeny Simpson, logrando obtener curules en el Congreso durante la campaña presidencial de 1892,, el candidato de los trabajadores James B. Weaver únicamente obtuvo 22.000 votos, en su enfrentamiento con el partido Demócrata y el Republicano. No le fue mejor en la siguiente contienda electoral de 1896.

Paralelo al desarrollo industrial se suscitó la colonización de la mitad occidental de los Estados Unidos. Como bien indica el historiador De Santis: “En una sola generación los norteamericanos establecieron más de un millón de granjeros en el lejano Oeste y ocuparon más tierras nuevas de las que los primeros norteamericanos habían colonizado en dos siglos y medio. De 1607 a 1870, los norteamericanos habían ocupado 169 millones de hectáreas, de las que cultivaron 76 millones. En las tres últimas décadas del siglo XIX tomaron posesión de 174 millones de hectáreas y se dedicaron al cultivo 91 millones”. Esto fue posible merced al buen número de leyes que se expedieron para estimular la colonización ofreciendo diversas facilidades, como fueron las Leyes Morrill y de Heredad de 1862, del Cultivo de Árboles de 1873, del Desierto, cuatro años más tarde y de la Piedra de 1878.

Precisa señalar que, después de la Guerra Civil, prosperó en las grandes llanuras la industria ganadera de pradera abierta. La misma tuvo su origen en los grandes arreos de reses desde Texas hacia el Norte hasta las tierras concedidas a los ferrocarriles para su embarque con destino a las urbes del Este. En grandes rebaños de dos mil a tres mil cabezas, el ganado era trasladado por estas inmensas praderas, lo que se conoció como el “Gran Arreo”, bajo la conducción de los **cow boys**, personajes típicos de la frontera. Aunque el negocio ganadero alcanzó su apogeo en la década de los ochenta, produciendo utilidades del 40 al 50% ,después declinó por la competencia de los rancheros y ovejeros, además de factores climatológicos adversos producto de los rigores estacionales.

Como resultado de la expansión y conquista definitiva del Oeste, los indios fueron despojados de las tierras que les pertenecían, aunque

tuvieran los títulos correspondientes que legitimaran su propiedad. Los Tratados suscritos con el gobierno no fueron respetados, pero los Pieleros Rojas no se rindieron fácilmente. Ofrecieron tenaz resistencia, sobre todo los que ocupaban las Grandes Llanuras y las Montañas Rocosas, entre ellos los Sioux, los Cheyenes, los Pies negros, los Crows, los Apaches y los Comanches. Durante los veinticinco años que siguieron a la Guerra Civil hubo grandes enfrentamientos entre los indios con los colonos blancos y el ejército. Las llamadas guerras indias costaron al gobierno federal más un millón de dólares y miles de vidas. Se destaca la masacre de Pieleros Rojas, acaecida en 1890 en **Wounded Knee**, Dakota del Sur. En 1867, el Congreso aprobó leyes mediante las cuales se dispuso el traslado de los indios a reservas, como ya vimos, y para tal efecto se crearon las de **Black Hill** en Dakota y las de Oklahoma. A los que se negaron a vivir allí se les construyeron especies de reclusorios y se les acosó con violencia. El gobierno suprimió la política de tratar con los indios como si fueran naciones independientes, en 1871. A partir de entonces se recomendó la tenencia de tierras individuales. Peor aún, ante el problema indio, los Departamentos del Interior y de Guerra, aplicaron políticas contrarias. Es más, los que vivían en la frontera pensaban que el único indio bueno era el indio muerto y casi todos los soldados compartían estos puntos de vista. Asimismo, fracasó el intento de convertir en agricultores a los indios nómades de las praderas que estaban recluidos en las reservas. Aunque en 1887, la ley Dawner anuló el viejo sistema militar de exterminio, ya el daño ocasionado a los naturales era irreversible. El nuevo sistema de parcelar las reservas no funcionó bien y las mejores tierras quedaron en manos de los blancos.

Si el exterminio y marginación de los indios es un hecho lamentable en la historia de Estados Unidos, igualmente trágica fue la condición de los negros en los años posteriores a la Guerra Civil, como ya vimos. Aunque el resultado de esta sangrienta contienda fue la abolición de la esclavitud y se dictaron una serie de disposiciones legislativas y constitucionales para que al ciudadano negro se le respetaran sus derechos políticos y civiles, lo cierto es que las mismas no se cumplie-

ron ,durante las décadas de finales del siglo XIX y principios de la siguiente centuria. Esta segregación, como era de esperar, se hizo sentir con más fuerza en los Estados del Sur donde se promulgaron las denominadas leyes “**Jim Crow**” ,sumamente discriminatorias, aupadas por políticos racistas.

Como bien apunta Vicent De Santis: “El negro norteamericano no solo se vio abandonado por el gobierno federal en los años que siguieron a la reconstrucción sino que también quedó desamparado por los tribunales. A partir de 1877 prácticamente todos los fallos de la Suprema Corte que afectaban a los negros anulaban sus derechos o los reducían de alguna forma; dicho alto tribunal limitó radicalmente las facultades del gobierno federal para intervenir en los Estados con objeto de protegerlos en sus derechos y en todos los casos y a todos los fines, invalidó las Enmiendas Decimocuarta y Decimoquinta como instrumentos para la defensa del negro”.

Como resultado de las medidas anteriores, la Suprema Corte estableció la regla de “Separados pero iguales” , avalando de esta forma la segregación. Para colmo, en los Estados del Norte, la mayoría compartió estos puntos de vista,incluso dirigentes negros como Brooker T. Washington, abogaron porque se aceptara sumisamente esta denigrante situación y se conformaron con buscar la seguridad e independencia económica. Habrían de transcurrir varias décadas del siglo XX para que se promulgara una legislación que le pusiese freno a la supremacía blanca en los Estados Unidos.

Suele calificarse a la Edad del Oropel como uno de los períodos más estériles de la historia cultural de los Estados Unidos. Al decir de algunos críticos,la preponderancia del materialismo “pervirtió los gustos y corrompió la vida intelectual del país”. Según otros: “fue una época de crasitud y vulgaridad , y deben reconocerse sus aspectos negativos”. No obstante, debemos admitir que durante esta época, la sociedad gozó de plena libertad para revisar su moral y sus costumbres. De allí que también se opine que : “Los nuevos ricos de la era industrial carecían de seguridad en sí mismos y hacían gala de toda clase de cursilerías para impresionar a los extraños. El notable derroche de di-

nero constituía la medida de la condición social de la persona; dio lugar a la locura de los norteamericanos por las antigüedades y las colecciones de arte europeos ...”.

Un estilo recargado en la arquitectura y la decoración interior caracterizó a la Edad del Oropel. De allí que el historiador y crítico literario Vernon L. Parrington sostiene que : “ El mal gusto no podía llegar a peores extremos” y tales extravagancias se reflejaron incluso en la vestimenta ,en el mobiliario y hasta en las maquinarias. Mas no puede negarse que también hubo grandes logros intelectuales y artísticos. En efecto, esta es la época en que Lewis Henry Morgan inició los estudios de la Antropología y Lester Ward creó la Sociología en los Estados Unidos. Aunque en la década de los setenta se hizo sentir la influencia del idealismo alemán, sobre todo de Hegel, asimismo cobró fuerza el pragmatismo preconizado por el filósofo y psicólogo de Harvard William James, quien rechazó el determinismo de Spencer. Su principal discípulo fue John Dewey.

Al mismo tiempo , se promovieron importantes reformas en la educación superior particularmente en las enseñanzas que impartían los **Colleges** y las universidades que ampliaron su campo académico en las ciencias físicas, naturales y sociales, las artes y las humanidades. Tales fueron los casos de las ciencias de la medicina y de las leyes en Harvard y en Johns Hopkins. A la vez, comenzaron a funcionar las escuelas profesionales, entre éstas la **Columbia School of Mines**, **The Massachussets Institute of Technology**, **The Stevens Institute** y la **Johns Hopkins Medical School**. Igualmente, digno de resaltar es el denominado movimiento Chautauqua fundado , en 1874 , por Lewis Miller un hombre de negocios de Ohio y John H. Vincent, un ministro metodista. El mismo se inició como escuelas dominicales en el lago Chautauqua y comprendía cursos destinados a maestros de escuelas dominicales y luego incluyó materias como Economía, Gobierno, Ciencia y Literatura. Participaron en estos importantes figuras del país , incluso algunos Presidentes de la época. A esta iniciativa siguieron otros grupos de la misma índole, al punto que para inicios de este siglo había más de doscientas organizaciones de carácter comercial dedica-

das a proporcionar instrucción y entretenimiento al pueblo norteamericano.

Respecto al campo de las letras, durante la Edad del Oropel, se desarrolló un “nuevo realismo en la literatura norteamericana”. A ello contribuyeron el darwinismo, la influencia de los escritores europeos y la reacción contra el romanticismo, sobre todo en la novela. Se destacaron las obras de Bret Harte y Hamlin Garland, George Washington Cable, Joel Chandler y Sara Orne Jowett, quienes cultivaron el cuento regional dando así una nueva visión de los Estados Unidos. Fue en este período cuando aparecieron las clásicas obras de Samuel L. Clemens (Mark Twain), entre éstas: **Las aventuras de Tom Sawyer** (1876), **Vida en el Mississippi** (1883) y **Las aventuras de Huckleberry Finn** (1884). Como dijimos, junto con Dudley Warren, Twain escribió: **The Gilded Age**, censurando acremente el afán de lucro propio de la época. Asimismo, se destacaron los libros del novelista y crítico literario Henry James y los aportes de Edward Bellamy, William Dean Howells y Lewis Wallace.

En el género de la poesía, predominaron en este período los aportes de Stephen Crane y Walt Whitman, quien ya venía ejerciendo un gran influjo desde antes de la Guerra civil, sobre todo por su conocida obra **Leaves of Grass (Briznas de Hierbas)**. No sucedió lo mismo con los poemas de Emily Dickinson que sólo recibiría un merecido reconocimiento muchos años después.

Gran esplendor hubo en la pintura, en la época que reseñamos. Sobresalieron artistas como George Innes, Thomas Eakins, Winslow Homer y Albert Pinkham Ryder. Homer y Eakins fueron los principales representantes del movimiento naturista, en tanto que en Europa se destacaron los expatriados James McNeill Whistler y John Singer Sargent. Pese a los excesos que se evidencian en la arquitectura en la Edad del Oropel, descollaron Henry Hobson Richardson y Louis H. Sullivan, para quienes los edificios, de conformidad con los requerimientos del industrialismo, tenían que cumplir una función social y artística. Se construyeron, en ese período, gigantescas residencias urbanas, casas de campo y grandes cabañas de playa. Pero según Vicent

De Santis: “Las imitaciones de castillos franceses y palacios italianos eran a veces feas y a menudo absurdas”.

f) Esbozo de la política y las administraciones presidenciales.

Sostiene Barbara W. Tuchman, en su conocido libro: **La Torre del Orgullo**, cuando se refiere a los Estados Unidos de finales del siglo pasado que: “Al no existir oportunidades para todos, el gobierno de los Estados Unidos actuó principalmente para hacer que el país fuera seguro y lucrativo para los capitalistas. El gobierno no era más que un agente pagado. Los escándalos y tratos dudosos que en su seno se producían llegaron al dominio público y suscitaron la cólera de la población que exigió un cambio. Pero, entretanto los caballeros no se dedicaban a la política (. . .). Pocos (. . .) de la “mejor clase” ponían en práctica sus aptitudes o rendían algún servicio público. Norteamérica despreciaba esa clase en lugar de aprovecharla”.

Ciertamente, durante el período que nos ocupa, la actividad política careció del brillo y de las figuras políticas descollantes que caracterizaron a otras etapas de los Estados Unidos, excepto Theodore Roosevelt. Como bien se señala al respecto: “Los presidentes poseían capacidad ejecutiva y elevados principios, pero igual que la mayoría de los miembros importantes del Congreso, demostraron ser dirigentes mediocres y poco estimulantes”. En efecto, tanto el Partido Republicano como el Demócrata, soslayaron enfrentarse a los cruciales problemas suscitados por la revolución industrial. Ambas agrupaciones políticas no se diferenciaron en sus puntos de vista sobre los principales temas de la época que demandaban energías soluciones. Es más, republicanos y demócratas se vieron limitados en su acción gubernamental por los agudos antagonismos que existían en su seno y no lograron el dominio pleno ni la acción administrativa durante plazos considerables. Como acertadamente indican Morison y Commager: “La política nacional no era gran cosa más que una lucha por el poder de los partidos políticos rivales, desarrollado en un plano no superior al de la competencia entre ferrocarriles por acaparar el tráfico”.

Un balance político sobre el período comprendido entre 1876 a 1896, demuestra que no hubo supremacía de uno u otro partido durante ese lapso. Así, en las seis elecciones presidenciales celebradas entonces, los republicanos obtuvieron el triunfo en cuatro, pero solo lograron una mayoría de voto popular en la contienda electoral de 1896 y una pluralidad solo en los comicios de 1880. Por su parte, los demócratas alcanzaron la presidencia de la República solo en dos ocasiones, en 1884 y en 1892, ganaron una mayoría de voto popular en 1886 y una pluralidad en 1884, 1888 y en 1892. Pero cada partido únicamente pudo controlar la Presidencia y el Congreso simultáneamente durante un cuatrienio. El voto en los Estados “dudosos era determinante en los resultados de las elecciones, sobre todo en Nueva York, Nueva Jersey, Connecticut, Ohio, Indiana e Illinois.

Otra nota característica de esta época, es que el poder político nacional recaía principalmente en el Congreso y no en el Presidente de la nación. En este sentido, son muy ilustrativas las palabras del senador John Sherman, quien afirmó: “El departamento ejecutivo de una República como la nuestra debe estar subordinado al legislativo. El Presidente debería únicamente obedecer y aplicar las leyes”. No obstante, cabe observar que algunos presidentes como Grover Cleveland se opusieron a este estado de cosas con relativo éxito.

Rasgo descollante de la Edad del Oropel fue la influencia que ejercieron los hombres de negocios en los asuntos de carácter político, aunque no llegaron a ejercer un dominio pleno en este aspecto. Obtuvieron, eso sí, una serie de prebendas y favores a cambio de sobornos y chantajes a los que ejercían el poder, ya fueran del Partido Republicano o del Demócrata. Es más, algunos prominentes políticos de la época eran empresarios que hacían prevalecer sus intereses mediante grupos o camarillas abiertamente dedicadas a las actividades corruptas. Basta recordar los casos de organizaciones como **Tammany Hall** del Partido Demócrata de Nueva York que llegó a repartirse el 85% de los egresos de la ciudad y del condado y la Camarilla del Gas, en Filadelfia, formada por los republicanos. Al respecto, Morison y Commager, apuntan: “La corrupción no se limitaba al gobierno nacional. Se encontraba

en los gobiernos de los Estados y en las gestiones municipales, en los negocios, en las finanzas, en los transportes y hasta en las profesiones liberales. En todas partes las viejas normas habían quebrado y se llegó a creer que la integridad se había divorciado de la vida pública . . .”.

No obstante, cabe advertir que no todos los jefes políticos actuaron en aras de sus intereses materiales y hubo quienes propugnaron por reformas fundamentales al estado de cosas imperantes como los denominados “**Mugwumps**” o republicanos independientes, si bien sus planteamientos morales estaban dirigidos a las clases altas y no se identificaban con las masas que, en verdad, despreciaban.

Tras el período de reconstrucción que siguió a la Guerra Civil, durante las presidencias de Abraham Lincoln, Andrew Johnson y Ulyses Grant, de las que nos ocupamos en capítulos anteriores, en 1876 asumió la primera magistratura de la nación Rutherford B. Hayes, candidato del Partido Republicano. Logró el triunfo en unas elecciones calificadas como fraudulentas en detrimento del demócrata Samuel J. Tilden. No obstante este estigma, Hayes logró fortalecer el poder presidencial enfrentándose al Congreso, mantuvo las Leyes de Reconstrucción y reformó a la burocracia partidista atacando el “sistema de botín” o del reparto del poder entre las camarillas. Asimismo, le tocó gobernar en una época de aguda depresión económica y recurrió a las tropas federales para reprimir las huelgas de los trabajadores. Adoptó, igualmente, medidas impopulares respecto al problema de la devaluación de la moneda de plata y puso oídos sordos a las quejas por los abusos ferroviarios, de los **Trusts** y los fraudes agrarios.

James A. Garfield, del partido republicano, en las elecciones de 1880, obtuvo un apretado triunfo sobre el candidato demócrata, el General Winfield Scott. Su gestión presidencial fue sumamente corta, pues a principios de julio del año siguiente fue objeto de un atentado y murió dos meses después. Concluyó el período el vicepresidente Charles A. Arthur, quien a pesar de estar inmerso en los intereses de la camarilla de Nueva York, encabezada por el Senador Roscoe Conklin llevó a cabo una buena gestión administrativa. Persiguió los fraudes, sentó las bases para una armada moderna, autorizando la construcción de

los cruceros “**Chicago**” y “**Boston**” y estableció la ley **Pendleton** del servicio civil que le puso freno a la repartición de los cargos públicos.

Por primera vez, desde los años que siguieron a la Guerra Civil, los demócratas retornaron a la Casa Blanca, en 1884, cuando Grover Cleveland se impuso al conocido político republicano James G. Blaine, tras una intensa campaña electoral. Según Morison y Commager, Cleveland: “Apoyó e impulsó la reforma burocrática, desafió los intereses predatorios que engrosaban las tierras públicas de la nación, denunció los males de la protección y dramatizó la cuestión agraria a tal extremo que no pudo ser eludida; puso fin al saqueo del tesoro por los veteranos de guerra y sus camarillas. Aún cuando los éxitos de su administración fueron más bien negativos que positivos, no puede negarse que era mucho en aquellos tiempos decir “no” y pensar al mismo tiempo que no”. Fracasó, no obstante, en su intento de reducir los aranceles aduaneros.

Cleveland no logró ser reelecto en 1888 y los republicanos retomaron la presidencia con Benjamín Harrison a la cabeza. Se considera a esta elección como una de las más corruptas en la historia de los Estados Unidos y en la misma también participaron los partidos obreros **Union Labor** y **United Labor**. Con el control de ambas Cámaras del Congreso, los republicanos adoptaron una serie de medidas de carácter fiscal como el arancel Mc Kinley altamente proteccionista a diversos productos, al igual que la ley de Pensión de Dependientes destinada a los veteranos del Ejército republicano. Durante el período presidencial de Harrison se suscitaron revueltas por parte de los granjeros quienes se mancomunaron en el Partido Nacional del Pueblo. Con Harrison, se expidió, como ya indicamos, la ley **Sherman Antitrust** y la ley **Sherman** de compra de plata.

Con las elecciones celebradas en 1892, Cleveland nuevamente retornó a la Presidencia al obtener un estrecho triunfo sobre su viejo rival Harrison. En esta oportunidad, a Cleveland le tocó afrontar el peor pánico financiero en la historia de los Estados Unidos durante el siglo XIX, al que siguió una aguda depresión económica, en 1893. De nuevo, el Presidente fracasó en su empeño de reducir sustancialmente

el arancel y más bien se limitó a mantener el **statu quo**. Con todo, anuló la ley **Sherman** de compra de Plata, en tanto que actuó con mano dura recurriendo al ejército federal para aplastar la huelga de los trabajadores contra la empresa de ferrocarriles **Pullman**.

Decisivo fue el apoyo que le brindaron poderosos industriales como el senador Marcus A. Hanna para el triunfo de William McKinley en las elecciones de 1896. Logró imponerse al demócrata William Jennings Bryan luego de una campaña electoral espectacular y emotiva. Al decir de Vincent de Santis la administración McKinley “se inició en circunstancias muy favorables. Los hombres de negocios sabían que sus intereses estarían a salvo durante cuatro años. Hubo un retorno hacia la prosperidad que continuaría por espacio de varios años. Los agricultores abandonaron en buena parte la política y se dedicaron a sus cultivos. Los políticos se hallaban felices y preveían un largo período de abundancia”.

Cumpliendo con sus promesas electorales, McKinley adoptó medidas impositivas y monetarias. Estableció, en consecuencia, el arancel o tarifa Dingley en 1897, que elevó los derechos en un 52% y promulgó la ley del Talón Oro, tres años más tarde, determinando que el dólar oro era el único patrón monetario. Durante su gobierno, como veremos, se suscitó la guerra hispano-cubano-norteamericana y Estados Unidos emergió como una potencia imperialista.

Aunque McKinley resultó reelecto en 1900, en septiembre del año siguiente un anarquista le disparó en la Exposición Panamericana de Buffalo, Nueva York y pocos días después el Presidente murió a consecuencia de las heridas. De esta forma, ascendió al solio presidencial, el hasta entonces vicepresidente Theodore Roosevelt, quien a los 42 años se convirtió en el mandatario más joven de los Estados Unidos. Con él se dio impulso al movimiento progresista que buscó ponerle freno a los abusos de los políticos y hombres de negocios. Como indican Tindall y Shi: “Sus metas eran mayor democracia, gobierno honesto, regulación empresarial más efectiva y mayor justicia social para las masas. Una paradoja del movimiento era que tenía un componente de conservatismo”. Roosevelt, a la vez, encarnó más que ningún otro

Presidente de los Estados Unidos el imperialismo , con su política del “Gran Garrote” y, como veremos , se convirtió en un defensor acérrimo de la Doctrina Monroe.

2. El nuevo expansionismo: sus principales voceros y resultados.

Tan pronto como culminó la Guerra de Secesión, revivieron con fuerza en los Estados Unidos la Doctrina Monroe y el Destino Manifiesto. El Secretario de Estado William Seward, fue un representante conspicuo de esta tendencia paternalista y del expansionismo norteamericano en el continente americano y el Pacífico asiático. En efecto, Seward no sólo compró a los Zares de Rusia el inmenso territorio de Alaska, sino que se propuso la anexión de Hawai, Cuba , Puerto Rico y otras posesiones en ultramar .

Por su parte, el Presidente Ulyses Grant, abogó por la anexión de Santo Domingo, aunque encontró tenaz oposición en el Senado sobre todo de Charles Sumner , quien sostuvo que tal acción constituiría una “danza de sangre”. Si bien el proyecto de Grant no prosperó, durante esta época, los Estados Unidos buscaron fomentar las relaciones mercantiles con la China y para ello precisaban ejercer su dominio en las estratégicas islas de Hawai y Samoa, en las cuales en el transcurso del siglo llegaron a ejercer su supremacía comercial y establecieron bases navales. Ello ocurrió, no sin la consiguiente disputa con otras potencias europeas como la Gran Bretaña y Alemania, con las cuales tuvo que concertar tratados de repartición, particularmente en Samoa.

a) La reactivación del Destino Manifiesto : defensores y detractores.

Aseveran Morison y Commager, que después de la Guerra Civil persistieron dos tendencias tradicionales en la política internacional de los Estados Unidos, a saber: la Doctrina Monroe y la expansión hacia el Pacífico. Esta última constituyó una demostración plena de la pro-

yección del Destino Manifiesto en ultramar. William Seward , Secretario de Estado durante las administraciones de Lincoln y Johnson, encarnó esta corriente de opinión monroísta y expansionista. En 1867 afirmó : “¡Dadme cincuenta, cuarenta o treinta años más de vida y os proporcionaré la posesión del continente americano y el control del mundo entero!”.

De conformidad con estos planteamientos, Seward negoció con el gobierno ruso la compra de Alaska por 7.200.000 dólares y consideró conveniente establecer relaciones comerciales con la China, controlar un canal en el Istmo de Panamá y anexarse , por cualquier medio, a Hawái, Cuba , Puerto Rico, las Indias Occidentales danesas (islas Vírgenes), San Bartolomé, Groenlandia, Islandia y Canadá. Este vasto plan expansionista no prosperó, porque Seward abandonó su alto cargo en 1869.

Otro partidario ferviente del expansionismo fue el Presidente Ulyses Grant. A finales de 1869, concertó un tratado de anexión de la República Dominicana a los Estados Unidos , pero la oposición encabezada por Charles Sumner hizo que el controversial documento fuese rechazado por el Senado. En esta ocasión Grant, reafirmó el principio enunciado por James Monroe en 1823 de que ningún territorio del continente americano podría ser considerado como sujeto de transferencia a una potencia europea. Sostuvo, asimismo, que la ratificación del tratado aludido redundaría grandemente “en la gloria de los países interesados, de la civilización y de la extirpación de la institución de la esclavitud. Indicó, además, que el gobierno de Santo Domingo había buscado “voluntariamente la anexión”. Argumentó que se trataba de un país débil con menos de 120.000 almas y que, sin embargo, poseía “uno de los territorios más ricos bajo el sol, capaz de mantener a una población de diez millones con lujo. Los habitantes de Santo Domingo no son capaces en las condiciones actuales, de mantenerse a sí mismos y tienen que buscar apoyo exterior. Desean vivamente la protección de nuestras instituciones libres y nuestras leyes, de nuestro progreso y civilización ¿hemos de negárselos?”.

Grant abundó en otros detalles en su argumentación en pro de la anexión de Santo Domingo y afirmó tener noticias confiables de que una potencia europea estaba dispuesta a ofrecer dos millones de dólares por la posesión de la bahía de Samaná. Si se rechazaba la solicitud de los dominicanos, estaba claro que los Estados Unidos no podían impedir estos designios europeos. Mencionó, igualmente, el valor estratégico y comercial de la isla para los intereses estadounidenses. De allí que expuso con más amplitud: “La adquisición de Santo Domingo es una extensión de la Doctrina Monroe, una medida de protección nacional; es sostener nuestro justo reclamo de una influencia controladora del gran tráfico comercial que pronto fluirá de Este a Oeste por vía del Istmo del Darién; es acrecentar nuestra marina mercante; es surtir nuevos mercados con los productos de nuestras granjas, talleres y fábricas; es hacer la esclavitud insoportable en Cuba y Puerto Rico inmediatamente y finalmente en Brasil; es arreglar la infeliz condición de Cuba y terminar un conflicto exterminador; es proveernos de medios honestos para pagar nuestras honestas deudas sin cobrar excesivos impuestos a nuestro pueblo; es surtir a nuestros ciudadanos de los bienes necesarios para la vida cotidiana a precios más bajos que nunca antes; y es, finalmente, un gran paso hacia la grandeza que los Estados Unidos tienen derecho a asumir entre las naciones, en razón de la inteligencia, la industria y el espíritu de empresa de sus ciudadanos”.

Conviene destacar que el Senador Charles Sumner en su intervención contra el tratado de anexión defendido por el Presidente Grant, expuso que la resolución presentada al efecto comprometía al Congreso “en una danza de sangre” y constituía “un nuevo paso hacia una medida violenta”. Dijo, además, que el documento suscrito para anexar Santo Domingo se había hecho por “un ayudante de la campaña del Presidente de los Estados Unidos”, sin que se diera a conocer en el Congreso. Peor aún, las fuerzas navales estadounidenses sostenían en el poder a la contraparte dominicana que firmó el tratado. Es más, eran bien conocidos los actos de fuerza de los oficiales de la marina norteamericana contra el gobierno de Haití, a fin de hacerlo desistir de sus pretensiones territoriales a costa de la República Dominicana. Por

último, sostuvo que esta isla no debía ser anexada por los Estados Unidos, porque pertenecía por derecho de posesión, a los nativos que allí habitaban a los cuales tendría que respetárseles su independencia.

b) Los Estados Unidos miran hacia el Pacífico asiático.

No era nuevo el interés de Estados Unidos por fomentar el comercio con el Oriente. Para ello era indispensable no sólo incrementar las relaciones mercantiles, sino también establecer bases navales, particularmente en las islas estratégicas del Océano Pacífico, Hawai y Samoa. Hawai era un punto de escala en el tráfico con la China, muy frecuentado por los comerciantes y pescadores de ballena estadounidenses. En los años cuarenta del siglo XIX, el Secretario de Estado Mercy negoció con el rey Camchameha III un tratado de anexión que no prosperó e incluso por estas fechas, se intentó convertir a Hawai en un Estado de la Unión. En 1875, Estados Unidos celebró un tratado de reciprocidad comercial y de garantía de la independencia con los hawaianos. Para finales del siglo obtuvo los derechos para establecer una base naval en **Pearl Harbor**, en la isla de Oahu. Para entonces, prevalecían los intereses norteamericanos, particularmente en el negocio del azúcar y en 1893, se hicieron del control político derrocando a la reina Liliuokalani con el apoyo de los infantes de marina. De inmediato, solicitaron la anexión a los Estados Unidos y si bien lograron la aprobación del saliente Presidente Harrison, no ocurrió lo mismo con el nuevo mandatario Cleveland, quien rechazó el tratado anexionista. Con todo, tuvo que reconocer a la República de Hawai en cuya Constitución se preveía la incorporación a los Estados Unidos. Finalmente, la isla fue anexada el 17 de julio de 1898, es decir en pleno auge del imperialismo norteamericano.

De no menor importancia para los empresarios y políticos expansionistas de los Estados Unidos, era el control comercial y estratégico de la isla de Samoa en el Pacífico del Sur. En 1878, se suscribió un tratado mediante el cual los habitantes de Samoa le concedieron al gobierno norteamericano una base naval en Pago Pago, en la isla Tutuila. No obstante, como la Gran Bretaña y Alemania, también ob-

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

tuvieron similares concesiones, se suscitó el conflicto por el dominio de las islas. Esta situación llevó a la concertación de un tratado tripartito que estableció un protectorado conjunto, a fin de garantizar la independencia y neutralidad de Samoa. Como la rivalidad entre las tres potencias continuó, en 1900 Estados Unidos y Alemania se dividieron las disputadas islas, en tanto que a la Gran Bretaña se le compensó con las Gilbert y las Salomón. En todo caso, Hawai y Samoa, junto con Alaska, constituyeron las primeras experiencias del expansionismo de los Estados Unidos fuera de sus propias fronteras. Pronto la reactivación de la Doctrina Monroe y del Destino Manifiesto convirtieron a la Nación del Norte en una potencia mundial imperialista, como veremos en el próximo capítulo.

Bibliografía selecta

- Commager, Henry Steele: Vida y Espíritu de Norteamérica (Interpretación del carácter y pensamiento americanos desde 1880. Introducción por Julián Marías. Ediciones Ariel SL, Barcelona, 1955.
- Commager, Henry Steele y Morison, Samuel Elliot: Historia de los Estados Unidos de Norteamérica. Tomo II. Fondo de Cultura Económica, Mexico, 1951.
- Commager, Henry Steele, Morison, Samuel Elliot y Leuchtenburg, William E.: Breve Historia de los Estados Unidos. Fondo de Cultura Económica, Mexico, 1987.
- Degler, Carl N.: Historia de los Estados Unidos. El desarrollo de una nación 1860-1985. Ed. Ariel S.A., Barcelona 1986.
- Degler, Carl N.; Cochran, Thomas C.; Santis Vincent P. de; Harbaugh, William, Link, Arthur y otros: Historia de los Estados Unidos. La experiencia democrática. Ed. Limusa, Mexico 1981.
- Martin, James Kirby; Roberts, Randy; Mintz, Steven; Mc Murray, Linda y Jones, James: America and its people. Harper Collins Publishers, 1989.
- Millett, Allan R. y Maslowski, Peter: Historia militar de los Estados Unidos. Por la defensa común. Ed. San Martín S.L., Madrid, 1984.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

Núñez García, Silvia y Zermeño Padilla, Guillermo: EUA. Documentos de su Historia Política III. Instituto Mora, Mexico 1988.

Tindall, George B. y Shi, David: Historia de los Estados Unidos. Tomo II. Tercer Mundo Editores, Colombia 1995.

Capítulo 14

El Surgimiento del imperialismo de los Estados Unidos

1. Las causas inmediatas y los defensores del imperialismo.

A finales del siglo XIX, el imperialismo cobró nuevos ímpetus entre las potencias europeas encabezadas por la Gran Bretaña, Francia, Alemania e Italia que se repartieron África y Asia. A este expansionismo a escala mundial pronto se sumaron Rusia, el Japón y los Estados Unidos de América. Uno de los objetivos básicos de estas naciones imperialistas fue el abastecimiento de los mercados externos con sus productos manufacturados y la extracción de las materias primas, aunque también existieron móviles estratégico-militares, políticos y supuestamente hasta humanitarios plasmados en el denominado “Destino Manifiesto”.

El aumento del comercio exterior, la culminación de la conquista del Oeste y la depresión económica de finales del siglo XIX, constituyeron acicates para la expansión imperial de los Estados Unidos en ultramar. Entre los voceros del imperialismo norteamericano se destacaron el Almirante Alfred Thayer Mahan, quien abogó por el establecimiento de una gran armada, políticos como Henry Cabot Lodge, Albert Beveridge, James G. Blaine y Richard Olney, el historiador John Fiske, el religioso Josiah Strong y sobre todo, Theodore Roosevelt, cuyos planteamien-

tos teóricos se reflejaron en su obra: **El Ideario americano** y que años después pondría en práctica.

Entre finales del siglo XIX y comienzos de la centuria siguiente, una serie de factores tanto externos como internos influyeron para que los Estados Unidos se convirtieran en una potencia mundial imperialista. En primer lugar, desde la década de los sesenta del decimonono, surgió un nuevo brote de imperialismo de las potencias europeas en Africa y Asia, a cuya cabeza estaban la Gran Bretaña, Francia, Alemania, Rusia e Italia; en tanto que el Japón también entró en la repartición de los despojos coloniales en el lejano oriente, luego de derrotar a la China, en 1895. El objetivo fundamental de estas naciones imperialistas era el abastecimiento de nuevos mercados con sus productos manufacturados y la obtención de materias primas. Esta expansión capitalista iba acompañada de la adquisición de territorios invocando necesidades estratégico-militares y hasta humanitarias, es decir la misión civilizadora y la denominada “carga del hombre blanco” a través del Destino Manifiesto. Además de ello, las potencias imperialistas ejercieron el dominio político de los Estados sometidos por medio de gobiernos títeres. Por supuesto, las rivalidades entre las naciones imperiales también estuvieron a la orden del día y fue preciso la repartición de las esferas de influencia.

En el ámbito interno, cabe recordar que el desarrollo agrícola e industrial alcanzado por los Estados Unidos en las últimas décadas del siglo XIX, se reflejó en un aumento sustancial en el comercio exterior. En 1865, este fue de 404 millones de dólares y en 1890, alcanzó la cifra de 1635 millones. Como acertadamente apuntan Morison y Commager: “Más importante que este crecimiento cuantitativo fue el hecho de que el aumento de la exportación de mercancías manufacturadas fue proporcionalmente mayor que el aumento de la exportación de productos agrícolas. La importancia de este desarrollo no se ocultó a ningún político realista y todos los presidentes desde Grant a McKinley, se ocuparon de la expansión de nuestros mercados mundiales”.

No menos importante en la carrera imperialista de los Estados Unidos fue la finalización de la conquista del oeste que actuó como un

acicate para el expansionismo en ultramar. Lo mismo puede decirse de la profunda depresión económica que, como dijimos, abatía a la Nación del Norte a inicios de la década de los noventa y cuyas graves consecuencias llevaron a buscar salidas de escape al exterior.

a. Mahan, Fiske, Blaine, Lodge y otros voceros del imperialismo.

Políticos, militares, intelectuales y hasta religiosos esgrimieron otros argumentos o enunciaron nuevos lineamientos en la política exterior en pro del expansionismo y el imperialismo de los Estados Unidos a nivel mundial. En este sentido, se destacaron el Almirante Alfred Thayer Mahan, los senadores Henry Cabot Lodge y Albert Beveridge, así como James G. Blaine y Richard Olney, en su condición de Secretarios de Estado, el historiador John Fiske, el ministro congregacionista Josiah Strong y el fogoso Theodore Roosevelt.

Mahan en su conocido libro: **La influencia del Poder Marítimo en la Historia, 1660-1783**, publicado en 1890, afirmó que los Estados Unidos necesitaban una gran armada para proteger su comercio al que él consideraba un elemento básico para el desarrollo imperial. En su opinión, existía una marcada analogía en muchos aspectos, entre el mar Caribe y el mar Mediterráneo y dicha similitud sería aún más estrecha cuando el Canal de Panamá se terminara, De acuerdo a sus propias palabras: “El estudio de las condiciones estratégicas del Mediterráneo (...) sería un excelente preludio para un estudio similar sobre el Caribe, que comparativamente tiene una historia limitada”. Y añadía: “El segundo señalamiento se sustenta en la posición geográfica de los Estados Unidos respecto al Canal por Centroamérica. Cuando uno se haga y esperamos que en efecto se construya, el Caribe cambiará de un terminal y lugar de tráfico local, o mejor de una quebrada o imperfecta línea de viaje, como es ahora, a una gran vía del mundo. Por este paso un gran comercio circulará, llevando los intereses de las otras grandes naciones, las naciones europeas, cerca de nuestras costas como nunca antes. La posición de Estados Unidos respecto a esta ruta recuerda a la de Inglaterra y de los países mediterráneos en relación con la ruta de

Suez”. En consecuencia, Mahan abogó porque los Estados Unidos asumieran el control absoluto sobre el proyectado Canal en Centroamérica y dominaran estratégicamente las rutas marítimas que accedían al Istmo y el territorio adyacente a la vía interoceánica.

Por lo demás, estas ideas de Mahan estaban acordes con el impulso que había recibido la tecnología naval en los Estados Unidos desde la década de los ochenta. De esta manera, el Congreso asignó fondos para la construcción de modernas embarcaciones de acero en sustitución de los barcos de madera. También se realizaron una serie de medidas administrativas en el Departamento de Marina y en 1884 se estableció el Colegio de Guerra Naval, del que formó parte el propio Mahan. Fue así como la doctrina del “poderío marítimo” sustituyó a la de la supremacía de las fuerzas terrestres. Además de ello, como apunta con acierto María Eugenia Estades Font: “El pensamiento estratégico de Mahan echó por tierra la hasta entonces vigente política defensiva norteamericana basada en la defensa pasiva de las costas, y estableció unas directrices que continuaron vigentes durante largo tiempo. Su influencia no se restringió a los círculos militares y navales, sino que sentó las bases estratégicas de la política exterior norteamericana desde fines del siglo XIX, hasta, por lo menos, la Primera Guerra Mundial. Mahan también influyó en los almirantes y hombres de estado de Inglaterra, Alemania, Japón y demás potencias de la época”.

Por su parte, el historiador John Fiske en su obra: **Ideas Políticas Estadounidenses** publicada en 1885, resaltó la superioridad de las instituciones y de los pueblos anglosajones que, a su juicio, estaban destinados “a dominar el globo”. Predijo que “cualquier nación sobre la faz de la tierra que no sea ya asiento de una vieja civilización sería inglesa, en cuanto a su lengua, su religión y sus hábitos políticos”. En tanto que el reverendo Josiah Strong en su libro: **Nuestro país: su posible futuro y su crisis actual**, que apareció en el mismo año señalado, revivió el carácter religioso del Destino Manifiesto de los Estados Unidos. Sostuvo que la civilización anglosajona impondría sus características “en México, en las Américas Central y del Sur, en las islas lejanas, y en otros lugares”.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

James C. Blaine, fue otro de los defensores de la Doctrina Monroe y del expansionismo de los Estados Unidos. Con motivo del repudio colombiano al Protocolo Santodomingo Vila-Trescott del que nos ocupamos en el capítulo 12 y en su condición de Secretario de Estado, Blaine expresó a inicios de la década de los ochenta, que el gobierno norteamericano se oponía a un tratado de garantía internacional para la neutralización del Canal de Panamá proyectado por los franceses, e invocó el Pacto de 1846 suscrito entre la Nueva Granada y los Estados Unidos. En esa ocasión Blaine, en una clara alusión a la Doctrina Monroe, indicó que si bien se observaba “la neutralidad más estricta con respecto a las complicaciones en el exterior, es la convicción arraigada de este gobierno, desde hace largo tiempo, que cualquier extensión hasta nuestras costas del sistema político con el que las grandes potencias han dirigido y determinado los acontecimientos en Europa, implicaría un peligro para la paz y el bienestar de esta nación”.

A Blaine también se le considera como uno de los propulsores del Panamericanismo que buscaba un acercamiento de los Estados Unidos hacia los países latinoamericanos, a través de la concertación de tratados de reciprocidad comercial y el arreglo pacífico de las controversias políticas interamericanas. Todo ello, bajo la supremacía de la Nación del Norte y aunque estas relaciones hacían énfasis en el aspecto económico, tenían implícitas consideraciones políticas y culturales. Para tal efecto, Blaine convocó la Conferencia Panamericana en 1881, pero la misma no pudo realizarse por la muerte del Presidente Garfield y el cambio en el Departamento de Estado. No obstante, ocho años más tarde, durante el gobierno de Benjamin Harrison, Blaine retornó a su antiguo cargo y reunió en Washington la Primera Conferencia Internacional Americana a la que asistieron dieciséis naciones. No pudo lograr los objetivos proyectados, porque sus propuestas fueron rechazadas. Si bien continuó con su política de reciprocidad aduanera mediante el establecimiento de la tarifa McKinley, en 1890 y la concertación de convenios de esta naturaleza con diez naciones latinoamericanas.

A principios de marzo de 1895, el senador Henry Cabot Lodge, defendió la política de neutralidad y la Doctrina Monroe como “los

dos principios establecidos por estadistas previsores en lo tocante a las relaciones de los Estados Unidos”. No obstante, advirtió: “sería un error fatal suponer que nuestra política exterior se detuvo ahí, o que estas propuestas básicas impidieron la marcha del pueblo norteamericano”. Más aún, Lodge afirmó sin titubeos: “... desde el Río Grande hasta el océano Artico debe haber una sola bandera y un solo país. Ni la raza ni el clima prohíben esta expansión y cualquier consideración referente al crecimiento y bienestar nacionales así lo exige”. Y a continuación añadía: “En aras de nuestro comercio y desarrollo más pleno debemos construir el Canal de Nicaragua, y para protegerlo y en bien de nuestra supremacía comercial en el Pacífico, debemos controlar las islas Hawaianas y mantener nuestra influencia en Samoa. Inglaterra ha plagado las Indias Occidentales de potentes plazas, las cuales son una amenaza permanente para nuestro litoral asiático. Entre estas islas debemos tener por lo menos una estación naval fuerte y cuando se construya el Canal de Nicaragua, la isla de Cuba, todavía escasamente poblada y de fertilidad casi ilimitada, será para nosotros una necesidad. El comercio sigue a la bandera y debemos tener una flota tan potente como para proteger a los norteamericanos en cada parte del globo y tan poderosa como para defender nuestras costas de la posibilidad de un ataque devastador”.

Lodge, concluía sus planteamientos imperialistas en estos términos, acordes con la situación imperante entonces en el mundo bajo la supremacía de las grandes potencias: “La era moderna tiende a la consolidación. Así como esto es válido para el capital y el trabajo, también lo es para las naciones. Los estados pequeños son del pasado y no tienen futuro. El movimiento moderno se encamina hacia la concentración de la gente y del territorio en grandes naciones y vastos dominios. Las grandes naciones están absorbiendo aceleradamente todos los lugares desaprovechados de la tierra para su expansión futura y su defensa presente. Es un movimiento que apunta a la civilización, al progreso de la raza. Como una de las grandes naciones del mundo, los Estados Unidos no deben salirse de esta línea de esa marcha. Durante más de 30 años hemos estado tan absortos en los serios problemas

internos que perdimos de vista los vastos intereses que están en la inmediaciones de nuestras fronteras. No deben ser desatendidos por más tiempo. No solo revisten una importancia material, sino que se relacionan con nuestra grandeza como nación y nuestro futuro como pueblo admirable. Conciernen a nuestro honor y dignidad nacionales y el orgullo por nuestro país y raza ...”

Para entonces, el viejo litigio sobre límites en la Guayana entre Gran Bretaña y Venezuela cobró fuerza nuevamente y el gobierno de Glover Cleveland se interesó en que resolviera la disputa mediante el arbitraje. El Secretario de Estado Richard Olney le hizo saber al jefe del gobierno inglés Lord Salisbury que los Estados Unidos consideraban que las intenciones de Inglaterra de extender su territorio a costa de una nación americana débil, constituía una manifiesta violación de la Doctrina Monroe. Además, Olney afirmó categóricamente: “los Estados Unidos son hoy prácticamente soberanos en América y su **fiat** es la ley en los asuntos que intervienen”. Pero la respuesta del gobierno inglés fue mesurada y firme. A su entender, la Doctrina Monroe no podía invocarse en el estado de cosas existente a finales del siglo XIX y además, la misma carecía de validez internacional. Por tanto, los Estados Unidos no debían intervenir en el diferendo limítrofe de la Gran Bretaña y Venezuela.

Fue en una ocasión, cuando el Presidente Cleveland, en su mensaje al Congreso, el 17 de diciembre de 1895, se refirió a los anteriores puntos de vista del gobierno británico respecto a la Doctrina Monroe y la controversia de límites en la Guayana inglesa. Afirmó que se tenía el propósito de aplicar dicha doctrina en todas las etapas de la vida nacional estadounidense y no podía considerarse obsoleta mientras la República permaneciera. Es más, advirtió: “la balanza de poder es precisamente una causa de celosa ansiedad entre los gobiernos del viejo mundo y es materia para su absoluta no interferencia; no obstante, la observación de la Doctrina Monroe es de vital interés para nuestro pueblo y su gobierno”. De allí que en la disputa de límites entre la Gran Bretaña y Venezuela, la Doctrina Monroe podía ser invocada. Aclaró, asimismo, que si bien este principio no había sido admitido en la ley interna-

cional, ello no invalidaba el hecho de que toda nación debía contar “con la protección de sus derechos y con el cumplimiento de sus demandas justas”. En consecuencia, Cleveland insistió en que el conflicto limítrofe debía someterse a un arbitraje imparcial tomando en consideración las demandas de ambas partes. Mientras ello ocurriera, el Ejecutivo designaría una comisión para que efectuara las investigaciones necesarias e informara del asunto lo más pronto posible. Una vez que este informe se realizara y fuese aceptado, en opinión de Cleveland, era el “deber de los Estados Unidos resistir con todos los medios a su alcance, como a una agresión premeditada contra sus derechos e intereses, la apropiación por Gran Bretaña de cualquier tierra o el ejercicio de una jurisdicción gubernamental, sobre cualquier territorio que, tras las investigaciones, determinemos que pertenece por derecho a Venezuela.”

Esta demostración de jingoísmo por parte del Presidente Cleveland y el Secretario de Estado Olney, como era de esperar, fue apoyada con entusiasmo por los defensores a ultranza del imperialismo norteamericano, entre éstos Theodore Roosevelt, quien el 2 de enero de 1896, escribió una carta al **Havard Crimson**, mostrándose solidario con la posición asumida por el Presidente de los Estados Unidos. Entre otras cosas, Roosevelt manifestó entonces. “La Doctrina Monroe nos prohíbe consentir cualquier ampliación territorial de una potencia europea en tierra americana, a expensas de un Estado americano. Si la gente desea rechazar la Doctrina Monroe en su totalidad, su actitud, aunque desacreditable ante su patriotismo sagaz, es ilógica; pero que nadie pretenda que el actual caso venezolano no pertenece a la visión más estricta de la Doctrina Monroe. Si permitimos que una nación europea decida en cada caso si un territorio del que desea apoderarse es suyo o no, entonces la Doctrina Monroe no tendría existencia real; y si la potencia europea rehusa a someter la cuestión a un arbitraje adecuado, entonces todo lo que podemos hacer es encontrar los hechos nosotros mismos y actuar en consecuencia. Las pretensiones de Inglaterra en este caso son plenamente inadmisibles ...”. Finalmente, la Gran Bretaña aceptó que la controversia de límites con Venezuela se resolviera

con la mediación de una comisión internacional en 1899 y en la que participaran representantes de los Estados Unidos. El fallo de esta comisión resultó favorable a Inglaterra y el acercamiento de Londres a Washington obedeció, entre otros motivos, a la aparición de Alemania como una potencia que mostraba un creciente interés en la guerra de los **boers** que se desarrollaba entonces en Africa del Sur entre los británicos, inclinándose a favor de éstos en su lucha para independizarse de los británicos.

b. Theodore Roosevelt y el ideario americano.

Por la importancia de otros planteamientos de Theodore Roosevelt sobre la Doctrina Monroe y el papel que, a su juicio, debía desempeñar los Estados Unidos a nivel mundial, importa detenernos en su obra titulada: **El Ideario Americano**, publicada en octubre de 1897. En la introducción a este libro, Roosevelt expresó que la Doctrina Monroe no debía ser considerada como una “teoría académica”, sino también “como un principio activo” de la política general estadounidense. A su juicio, dicha Doctrina no solo se justificaba por su acción en el pasado, sino que respondía a las necesidades presentes de los Estados Unidos, “y a los verdaderos intereses de la civilización occidental”. De esta manera, dijo que esta Doctrina no era “una cuestión legal sino política” y que debía ser objeto de atención, no solo por los estudiantes, sino “por todos los buenos ciudadanos”. Por eso, aseveraba que era perder el tiempo, decir que esta doctrina no había sido reconocida como un principio por el derecho internacional. “Esto a nadie le importa saberlo como igualmente nos es indiferente la opinión que los pueblos extranjeros puedan tener acerca de la declaración de independencia o el discurso de despedida de Washington”.

A continuación Roosevelt dijo que la Doctrina Monroe se podía definir en pocas palabras expresando que tenía por objeto “impedir toda usurpación europea en territorio americano, siendo inútil entretenemos si en determinados casos o en aras del interés nacional, podemos variar algo nuestro modo de proceder”. No obstante, aclaró, a renglón seguido, que los Estados Unidos no abrigan “en lo más mí-

nimo la intención de establecer un protectorado universal sobre los demás Estados americanos, ni pretenden asumir la responsabilidad de sus errores”. Si alguno de estos Estados tenían algún litigio ordinario con una potencia europea, el asunto debía arreglarse entre ellos mediante los procedimientos acostumbrados, pero ningún Estado del viejo mundo debía engrandecerse a expensas de un Estado americano. Más aún, era de la opinión que las naciones europeas debían “cambiar entre sí las colonias que en este lado del Atlántico posean, si los Estados Unidos consideran que esta permuta es contraria a sus intereses”.

Para Roosevelt la manera de obrar, de los Estados Unidos se fundaba en el interés nacional, o sea que era “patriótica”. Sostenía que “ningún país hará nada verdaderamente útil, en el mundo, si no trabaja por su propio perfeccionamiento...”. Del mismo modo, acotó: “el pueblo más útil en el mundo es aquel que está más impregnado del sentimiento nacional, aquel en que comprendan mejor los derechos como nación y los deberes del ciudadano, sin que esto sea incompatible con el respeto a las demás naciones ni con el deseo de remediar los males de los pueblos oprimidos”.

Insistía Roosevelt en que los Estados Unidos no deberían permitir a ninguna de las grandes potencias militares que adquirieran influencia en el continente americano, ni deberían consentir a ninguna de las que ya tenían colonias en él, que engrandecieran sus posesiones. Para él todo verdadero patriota debía pensar en el día en que sobre el continente americano no hubiese “huellas de influencia europea”. En ese entonces, esa pretensión no podía sostenerse, pero llegaría a ser precisa “si los partidarios tímidos y egoístas de la ‘paz a todo trance se adelantan, y si los Estados Unidos no consiguen desde el principio contener el engrandecimiento de los europeos en este continente”.

Desde otra perspectiva, Roosevelt señalaba que era notorio que los habitantes de una colonia vivían “en un estado de enervamiento y penuria” y, en consecuencia, allí se impedía “el desarrollo del espíritu patriótico”. Era deseable que con el tiempo todos los pueblos que hablaban inglés se unieran en una especie de confederación, si bien en el estado actual de las cosas, eso no pasaba de ser un sueño.

Para Roosevelt, conforme a los postulados del Darwinismo Social, una colonia, aún bajo las condiciones más favorables, se encontraba siempre “en una situación falsa”, que resultaba peor si en la región en que estaba situada la raza colonizadora se veía obligada “a hacer trabajar a otras inferiores. Ponía como ejemplo a Jamaica, donde a su juicio, no se había producido “mejoramiento alguno desde el punto de vista de la raza, pues ha pasado a ser sencillamente una isla poblada de negros, con un porvenir poco más o menos, al de Santo Domingo”. Mejor no era la situación de la Guayana inglesa, donde algunos miles de blancos ocupaban “las posiciones superiores”, mientras que la “masa de la población” se componía de indios, negros y asiáticos. A su juicio, una colonia de este género encerraba “menos gérmenes de verdadero progreso” que Estados como Venezuela o el Ecuador.

En términos generales, mejor era la opinión de Roosevelt sobre los Estados latinoamericanos. Al respecto, dijo: “la mayor parte de las Repúblicas sudamericanas, tienen un pasado miserable y sangriento, pero, aún después de muchas penas y tribulaciones, cuentan con probabilidades de desarrollarse y de alcanzar un grado de civilización tan completo y estable como el de una potencia europea como Portugal, pero tales esperanzas no existen para una colonia tropical americana, dependiente de una raza de la Europa del Norte. Es de interés para la civilización de los actuales Estados de las dos Américas, se desarrollen con arreglo a sus propias tendencias y si por una parte la inmigración europea es deseable, será por otra muy sensible que algunos de esos pueblos cayera bajo la autoridad de alguna potencia europea”.

Criticó Roosevelt a los que se oponían a la Doctrina Monroe, sin pensar el perjuicio que le ocasionaban a los Estados Unidos si todos actuaban como ellos. Algunos adoptaban este criterio sin haber estudiado suficientemente el asunto y otros lo hacían por pura timidez. Señaló que esto último se observaba particularmente entre los hombres instruidos, cuya educación los hacía demasiado sensibles a la opinión extranjera, así como también los ricos. Aseveró que la timidez de éstos últimos era proverbial y ejemplo de ello fue la posición que adoptaron al surgir la cuestión de los límites entre Gran Bretaña y Venezue-

la. Así, “muchos banqueros, comerciantes y los ‘reyes de caminos de hierro’, criticaron la política del Presidente de la República y del Senado con el pretexto de que había producido una perturbación en los negocios”. En su opinión: “Tal conducta es sencillamente, despreciable. Cuando la honra o el derecho nacional están en litigio, los asuntos financieros no merecen la menor consideración. Los ricos que desean que se abandone la Doctrina Monroe, temiendo que su mantenimiento les perjudique en sus negocios, se desacreditan ellos mismos y desacreditan a la nación de que forman parte.”

Más adelante Roosevelt se explayó en la controversia de límites entre la Gran Bretaña y Venezuela. Insistió en su posición en cuanto a que la Nación del Norte debía oponerse a todo intento de Inglaterra de expandirse a costa del país sudamericano y aclaró que de ninguna manera Estados Unidos pretendía constituirse “en padrino” de los Estados sudamericanos. Esta actitud tampoco significaba que se tenía rencor contra Inglaterra a la cual se reconocía sus triunfos al “hacer avanzar la civilización”. Pero se le retiraría toda consideración sin contemplaciones “desde el momento en que sus intereses la ponen en pugna con toda cuestión que implique la existencia de un profundo sentimiento de americanismo”.

Según Roosevelt, ninguna nación podía “aspirar a la verdadera grandeza, si los ciudadanos que la componen no poseen en su plenitud las cualidades morales y viriles tan indispensables unas como otras. La distinción y la cultura del espíritu son cosas muy apreciables, pero es pagarlas demasiado caras, si han de obtenerse a costa de las cualidades rudas y viriles, únicas que permiten al hombre cumplir su misión en el mundo. Estas cualidades llevan al ciudadano no solo a mejorar la vida política de su nación, sino además a defenderla cuando su honra y su influencia peligran en una cuestión con una potencia extraña”.

Reiteró Roosevelt sus críticas sobre “el hombre instruido”, quien no debía olvidar que la cultura había de hacer más intenso su patriotismo, no solo por el mejoramiento interno del país, “sino con el ardor por mantener a todo trance su honra y sus intereses cuando está amenazado en el exterior”. También era necesario desarraigar “el espíritu

de dependencia colonial” y ello solo podía superarse siendo fiel al país ante todo y sobre todo.

Es en el artículo titulado: “Una máxima olvidada de Washington”, donde Roosevelt expuso lo que él consideraba como el elemento indispensable para el fortalecimiento de los Estados Unidos, a saber: el establecimiento de una gran armada. Evidentemente, con ello se hacía eco de las propuestas hechas por el Almirante Alfred Thayer Mahan. En su opinión, los principales enemigos de la Nación del Norte no se encontraban en sus fronteras y, por tanto, no se corría el peligro de una invasión por parte de los vecinos de los Estados Unidos. El peligro mayor vendría del otro lado de los mares, de Europa y de Asia. Observó, en este sentido: “Tenemos intereses tan grandes en el Pacífico como en el Atlántico, en las islas Hawaii como en las Antillas. Necesitamos una gran marina con el solo objeto de proteger nuestras costas y la necesitamos también para defender nuestros intereses en las islas a las que hay que ir y para proteger el comercio de América en los mares lejanos”.

Dos cosas no debían olvidarse, al fundarse esta marina, según Roosevelt: la primera que los buques y cañones habían de ser “lo más perfectos en su clase”, y la segunda que serían inútiles esos elementos, pese su perfección, si los hombres que manejaban las armas no eran también los mejores en su género. Señaló que era una locura “enviar los hombres a la muerte, cuando las armas con que cuentan no han de permitirles vencer (...)

Al decir de Roosevelt: “la sumisión dócil a la intervención extranjera, es una cosa vil e indigna, pero lo es más aún lanzarse en el primer momento a echar bravatas, para someterse luego u oponerse a que se hagan los preparativos sin los cuales no es posible evitar que sucumbamos”. Manifestó que creía con todo su corazón en la Doctrina Monroe y creía también que la gran masa del pueblo norteamericano era fiel a aquel principio, pero estimaba totalmente inútil anunciar tal profesión de fe sin que se tomara alguna medida para asegurar su éxito. A su criterio, era preferible someterse a la intervención extranjera en el continente americano “que publicar al son de trompetas que no toleramos

tal imposición, si es que no estamos realmente en situación de impedirlo”. Adujo que tanto en la vida pública como en la vida privada una actitud firme aseguraba la paz y no la guerra. “Si poseemos una marina formidable, probablemente no nos veremos nunca obligados a combatir para defender la Doctrina Monroe, pero si no disponemos de tales elementos, puede ocurrir que nos sea impuesta la guerra”.

Así pues, para Roosevelt no había duda ninguna de que Estados Unidos necesitaba una marina de primer orden y que ésta tampoco podía ser únicamente de carácter defensivo. Por ello, era conveniente fortificar los principales puertos norteamericanos y proveerse de buen material bélico como los torpedos para proteger las costas. Pero en caso de guerra no bastaba la actitud defensiva, sino también saber asestar los golpes.

Clamaba Roosevelt, por “una escuadra de grandes buques de guerra”, si se quería “practicar la Doctrina Monroe y hacerla observar en ambas américas y en sus islas adyacentes. Si una potencia extranjera, europea o asiática, tratase de poner su pie en esos países en que sentimos que nuestra influencia debe ser soberana, no tenemos más que un modo de intervenir eficazmente, la diplomacia es inútil, sino está apoyada por un ejército; el diplomático es el servidor y no el amo del soldado. La prosperidad comercial y material, nada significan en el momento del combate, y aún la misma fuerza numérica es estéril, sino está organizada. Si queremos ayudar a los pueblos que cuentan con nosotros y protegerlos contra la tiranía y la agresión, si queremos defender nuestros intereses contra las formidables potencias del viejo mundo, debemos hallarnos dispuestos a medir con ellos nuestras fuerzas en los mares, donde se libraron las batallas decisivas. Si no estamos decididos a esto, no hablemos más de fidelidad a la Doctrina Monroe, ni del honor del nombre americano”.

Urgía, Roosevelt para la construcción de la marina de guerra, a fin de que los Estados Unidos pudieran colocarse entre las potencias marítimas. Advirtió que pedía esto, “no en interés de la guerra, sino a favor de la paz. No hay que comprometerse en una guerra por puro capricho, pero tampoco debe rehuirse cuando ésta es a costa de la hon-

ra nacional. Una nación no debe batirse nunca a menos de verse obligada a ello; pero debe estar siempre preparada para el combate. El solo hecho de hallarse en esta última situación la preservaría muchas veces de una declaración de guerra. Si en la actualidad tuviéramos una escuadra de veinte acorazados, es casi seguro que no tendríamos necesidad de utilizarlas para nada. Desde el punto de vista de la raza, es de suma importancia que consideremos las virtudes viriles, sin que nada importe que no las usemos no habiendo necesidad de ello. Uno de los mejores medios para estimular aquellas virtudes es que tengamos una marina de primer orden...”.

Aseveraba Roosevelt que: “el mayor éxito financiero, industrial o comercial, puede tener una influencia tan saludable en el temperamento de una nación como un combate bien sostenido, el espectáculo de una vida honrosamente aprovechada o de la muerte gloriosamente afrontada”. Concluía reiterando el establecimiento de “una poderosa armada y un armamento apropiado para las necesidades de la nación, no para combatir sino precisamente para evitar el combate. El enemigo vacila ante un adversario experto; los derechos de los pueblos fuertemente armados son respetados sin que estos tengan necesidad de recurrir a la violencia. La paz, como la libertad no establecen su morada por mucho tiempo entre los cobardes o los que son demasiado débiles para merecer sus favores. Pedimos los medios para asegurar esta paz honrosa que es la única digna de ser deseada”.

2. La guerra hispano-cubana-norteamericana y el imperialismo de los Estados Unidos.

Como lo revelan los documentos de la época, el interés de los Estados Unidos por Cuba se remonta a principios del siglo XIX y cobró cada vez más fuerza, en la medida en que aumentaron las relaciones económicas, particularmente a través del comercio del azúcar y del tabaco. Las altas tarifas proteccionistas establecidas por el gobierno español en la isla entorpecieron estos vínculos mercantiles, pero a la postre Cuba se convirtió en un punto vital para las inversiones estadouni-

denses y acentuó su dependencia económica hacia la Nación del Norte.

En virtud de lo anterior, se explica por qué las guerras de independencia que emprendieron los cubanos durante las últimas cuatro décadas del siglo XIX, no pasaban desapercibidas en Washington. No obstante, el gobierno norteamericano solo intervino militarmente cuando el conflicto se agudizó y puso en peligro las cuantiosas inversiones estadounidenses en la codiciada isla. Antes de adoptar esta medida, los Presidentes Cleveland y McKinley habían intentado inútilmente comprarle Cuba al gobierno español. El pretexto principal para la intervención norteamericana fue el estallido del acorazado **Maine**, en la bahía de la Habana, a mediados de febrero de 1898.

Tras el rotundo triunfo obtenido a costa del decadente imperio español en la denominada guerra hispano-cubana-norteamericana, los Estados Unidos surgieron como una potencia mundial imperialista. Adquirieron mediante compra las islas de Puerto Rico, Guam y las Filipinas, al tiempo que se apoderaron de Cuba donde establecieron un régimen militar que solo permitió que los cubanos asumieran el gobierno civil en 1901, merced a la imposición de la Enmienda Platt.

a. Tradicionales intereses y vínculos económicos de los Estados Unidos y Cuba.

De vieja data eran los intereses económicos, políticos y estratégico, militares de los Estados Unidos respecto a Cuba, como hemos visto en fascículos anteriores. Algunos estadistas norteamericanos de principios del siglo XIX, entre ellos John Quincy Adams pusieron sus ojos ávidos en la isla a la que llegaron a considerar como un apéndice natural de los Estados Unidos. En no pocas ocasiones, sectores comerciales, financieros y políticos estadounidenses en contubernio con cubanos descontentos por el régimen español que gobernaba la isla, intentaron apoderarse de la denominada “perla de las Antillas”, mediante expediciones militares que, de triunfar, procla-

marían la anexión a los Estados Unidos o el establecimiento de un protectorado. Incluso en negociaciones secretas se gestionó sin éxito la compra directa de Cuba ante España, como ocurrió durante la presidencia de James K. Polk.

Tradicionalmente un renglón importante en las relaciones económicas de Cuba y los Estados Unidos lo ocupaba el comercio del azúcar y del tabaco, cuya producción recaía en la mano de obra esclava al servicio de los ricos dueños de ingenios y plantaciones cubanas. Al finalizar la Guerra de Secesión y ante el rápido crecimiento económico de los Estados Unidos, éstos vínculos mercantiles aumentaron considerablemente y para vender sus productos en la isla a precios competitivos los hombres de negocios estadounidenses requirieron del gobierno español modificaciones en las tarifas proteccionistas, lo cual no fue tan fácil. En consecuencia, las mercancías norteamericanas resultaban más caras si se compraban directamente a los buques de esa bandera que los que se obtenían a través de los intermediarios españoles. Como bien se indica en un **Manual de Historia de Cuba**: “la prueba más concluyente de los terribles efectos que la guerra de tarifas entre España y los Estados Unidos venían produciendo lo revelan las cifras relativas al comercio entre los puertos cubanos y norteamericanos, en el año 1882-1883. En ese período los Estados Unidos exportaron a Cuba productos por valor de US\$114.567.918 de ellos solo 13.000.000 en buques de bandera norteamericana pagando derechos por valor de \$5,098.71, mientras que Cuba vendía \$65.487.534, pagando derechos solamente de \$12.951.741”. Lo cierto es que las altas tarifas arancelarias hicieron que los productos coloniales buscaran salidas en mercados foráneos. De manera que Cuba dependió económicamente cada vez más de los Estados Unidos y España a la larga se vió obligada a ceder a la presión norteamericana. Un ejemplo demostrativo de ello, fue que en 1886, Cuba vendió a los refinadores estadounidenses el 94% de las azúcares producido por sus ingenios. Es más, los Estados Unidos impusieron sus condiciones en Cuba por medio de tarifas que depreciaron el precio del azúcar y acentuó la crisis económica en la isla lo cual sería uno de los detonantes de la rebelión contra España en 1895.

En virtud de lo anterior, durante las últimas décadas del siglo XIX, las inversiones estadounidenses aumentaron considerablemente en Cuba. El propio presidente Grover Cleveland, a finales de 1896, expresó cuan importante era esta isla para los intereses económicos norteamericanos, en estos términos: “Se estima razonablemente que por lo menos de 30 millones a 50 millones de dólares del capital norteamericano están invertidos en plantaciones y en ferrocarriles, minería y otras empresas financieras de la isla. El volumen comercial entre los Estados Unidos y Cuba que en 1889 llegó a cerca de 64 millones de dólares, se elevó a 1893 a cerca de 103 millones de dólares, y en 1894 (...) llegó a casi 96 millones de dólares.”

Este estado de cosas, explica por qué las luchas de los insurgentes cubanos para independizarse del régimen español, no podían pasar desapercibidas en Washington. Con todo, durante la Guerra de los Diez Años (1868-1878) el gobierno norteamericano evitó inmiscuirse en la misma e incluso el Presidente Ulyses Grant se negó a reconocer la beligerancia de los insurrectos. Pero antes del estallido de la contienda una comisión senatorial afirmó que. “la anexión definitiva de Cuba debe considerarse como un objetivo fijo de los Estados Unidos”. Esta idea permaneció latente en los Estados Unidos, al punto que a mediados de mayo de 1889, en el periódico **The Manufacturer**, de Filadelfia se señalaba: “Hay mucho que decir a favor de nuestra adquisición de la isla, la empresa halaga la imaginación. Cuba, por lo que pueda dar de sí, es la más espléndida isla de las Antillas (...) la nación que la posea, tendrá el señorío exclusivo de los canales interoceánicos (...). Aduñamos de la isla, sería extender los límites de nuestra producción, de la subtropical a todo el trópico (...). Abriremos además, un nuevo y gran mercado para todo lo que producimos, y ese mercado está enteramente en nuestras manos.

b. Puntos de vista de José Martí sobre el anexionismo y el imperialismo.

Precisa advertir que algunos sectores de la sociedad cubana, cuando entraron en contradicción con el gobierno español, particularmente

en lo que respecta a las tarifas arancelarias, se mostraron fervientes partidarios del autonomismo o de la anexión a los Estados Unidos. José Martí, uno de los más tenaces luchadores por la independencia de Cuba, a mediados de 1882, vio con suma claridad esta situación y criticó duramente a los anexionistas advirtiéndolo: “Y aún hay otro peligro mayor, mayor tal vez que todos los demás peligros. En Cuba ha habido siempre un grupo importante de hombres cautelosos, bastante soberbios para abominar la dominación española, pero bastante tímidos para no exponer su bienestar personal no compartido. Esta clase de hombres favorece vehementemente la anexión de Cuba a los Estados Unidos. Todos los tímidos, todos los irresolutos, todos los observadores ligeros, todos los apegados a la riqueza, tienen tentaciones marcadas de apoyar esta solución que creen poco costosa y fácil”. De allí que no resulta extraño que Martí le saliera al paso a las afirmaciones del periódico estadounidense **The Manufacturer**, indicando que no era el momento de discutir el asunto de la anexión de Cuba. “Es probable que ningún cubano que tenga en algo su decoro, desee ver su país unido a otro, donde los que guían su opinión compartan, respecto a él, las preocupaciones solo excusables a la política fanfarrona o a la desordenada ignorancia. Ningún cubano honrado se humillaría hasta verse recibido como un apestado moral, por el mero valor de su tierra, en un pueblo que niega su capacidad, insulta su virtud y desprecia su carácter”.

Debemos tener presente, además, las opiniones expuestas por José Martí en relación con el capitalismo y el imperialismo de los Estados Unidos. En mayo de 1891, escribió en la **Revista Ilustrada** de Nueva York, que los Estados Unidos “creen en la necesidad, en el derecho bárbaro, como único derecho: esto será nuestro, porque lo necesitamos. Creen en la necesidad incontrastable de la “raza anglosajona contra la raza latina”. Creen en la bajeza de la raza negra que esclavizaron ayer y vejan hoy, y de la india, que exterminaron. Creen que los pueblos de Hispanoamérica están formados, principalmente de indios y de negros. Mientras no sepan más de Hispanoamérica los Estados Unidos y la respeten más, ¿cómo con la explicación incesante, urgente,

múltiple, sagaz de nuestros elementos y recursos, podrían llegar a respetarla? ¿pueden los Estados Unidos convidar a Hispanoamérica a una unión sincera y útil para Hispanoamérica? ¿Conviene a Hispanoamérica la unión política y económica con los Estados Unidos?”.

Martí mismo respondió en parte estas interrogantes, aseverando:

“Quien dice unión económica, dice unión política. El pueblo que compra, manda. El pueblo que vende, sirve. Hay que equilibrar el comercio para asegurar la libertad. El pueblo que quiere morir, vende a un solo pueblo. Y el que quiere salvarse, vende a más de uno. El influjo excesivo de un país en el comercio de otro se convierte en influjo político...”.

Cuando Martí participó en el Primer Congreso Panamericano en Washington, convocado por James G. Blaine, en 1889, advirtió en un artículo que apareció en **La Nación** de principios de noviembre de ese año:

“Jamás hubo en América, de la independencia a acá, asunto que requiere más sensatez ni obligue a más vigilancia, ni pida examen más claro y minucioso que el convite que los Estados Unidos potentes, repletos de productos invendibles, y determinados a extender sus dominios en América, hacen a las naciones americanas de menos poder, ligados por el comercio libre y útil con los pueblos europeos, para ajustar una liga contra Europa y cerrar tratos con el resto del mundo. De la tiranía de España supo salvarse la América española; y ahora, después de ver con ojos judiciales los antecedentes, causas y factores del convite, urge decir, porque es la verdad, que ha llegado para la América española la hora de declarar su segunda independencia.”

c. La intervención de los Estados Unidos en Cuba y el inicio de su hegemonía mundial.

A principios de 1892, José Martí fundó el Partido Revolucionario cubano, entre cuyos objetivos estaban lograr la independencia plena de Cuba y coadyuvar a la liberación de Puerto Rico. Como venían haciendo desde antaño, los rebeldes cubanos establecieron redes de conspiración en el territorio de los Estados Unidos, a fin de comprar

armas y obtener apoyo financiero para organizar expediciones destinadas a emancipar la isla del declinante imperio español. El propio Martí, junto con Enrique Collazo y Mayía Rodríguez, formó una junta en Nueva York que se dedicó a recaudar fondos para la revolución y recibir contribuciones económicas incluso de los trabajadores del tabaco. También desde allí se trazaron planes para la fecha del inicio de la insurrección que estalló en Cuba el 24 de febrero de 1895. Aunque el jefe militar del movimiento era el General Máximo Gómez, quienes en realidad lo comenzaron fueron Bartolomé Masó, Guillermo Moncada y Julio Sanguily, veteranos de la guerra de los diez años. Después se sumaron al alzamiento José y Antonio Maceo, Flor Crombet, Francisco Carrillo y otros. Incluso, en abril de ese año, el propio Martí participó en las campañas militares en Cuba hasta su muerte acaecida en Dos Ríos al mes siguiente.

Esta vez, la modalidad de la guerra de guerrillas de los insurgentes, no solo causó serios daños a las propiedades del gobierno español, sino también afectó grandemente los intereses de los inversionistas norteamericanos en Cuba. El gobierno de Grover Cleveland, adoptó diversas actitudes y se mostró cauto ante la rebelión que se desarrollaba en la convulsionada isla. Al principio, se planteó el reconocimiento de los rebeldes como beligerantes, lo cual fue pronto descartado debido a las acciones de éstos contra las inversiones estadounidenses. Se intentó, sin éxito, negociar con el gobierno español la compra de Cuba por cien millones de pesos y, finalmente, como lo indicó el mismo Presidente Cleveland, algunos sectores políticos y económicos estadounidenses abogaron por la intervención militar aún al costo de una guerra de los Estados Unidos con España. Pero como apuntan Morison y Commager: “Ante estas demandas de intervención, el Presidente Cleveland observaba un quietismo imperturbable. Publicó una proclamación de neutralidad reconociendo la existencia de un estado de rebelión, pero no la beligerancia de los rebeldes, e hizo cuanto pudo para hacer respetar las leyes de la neutralidad y proteger los intereses norteamericanos. Más allá no podía ir, y cuando el congreso, en abril de 1896, adoptó una resolución reconociendo la beligerancia cubana, Cleveland la desatendió...”

Partidario de las medidas de fuerza se mostró Henry Cabot Lodge, tal como se evidencia en su participación en el Senado el 20 de febrero de 1896. Entre otras razones adujo: “Nuestros intereses pecuniarios inmediatos en la isla son muy grandes. Están siendo destruidos, una Cuba libre significaría un gran mercado para los Estados Unidos; significaría una oportunidad para el capital norteamericano, acogido ahí por franquicias notables; significaría una oportunidad para el desarrollo de esa espléndida isla”. Y añadió, a renglón seguido: “Cuba es apenas una cuarta parte más pequeña que la isla de Java, y la isla de Java mantiene a 13 millones de habitantes. Cuba tiene una población de 1.500.000 y es uno de los puntos más ricos sobre la faz de la tierra. No ha crecido o prosperado, porque la mano dura de España ha estado sobre ella”.

A continuación Lodge, advirtió que no solo había intereses materiales de los Estados Unidos en la isla, sino también existía “un interés político más amplio en el destino de Cuba”. Lo explicó en éstos términos: “La gran isla yace a lo largo del golfo de México. Domina el golfo, domina el canal a través del cual se hace todo nuestro tráfico costero entre el golfo y nuestros estados del Norte y del Este. Yace a través de la línea que lleva al Canal de Nicaragua. Cuba en nuestras manos, o en manos amistosas, en las manos de su propio pueblo, unida a nosotros con vínculos de interés y gratitud, es un baluarte para el comercio, para la seguridad y para la paz de los Estados Unidos”.

Lodge, por otro lado, esgrimió la Doctrina Monroe en el caso de Cuba y se aventuró a afirmar cual sería el futuro de la isla, desde su punto de vista: “No soportaríamos que Cuba pasara de las manos de España a cualquier otra potencia europea. Podemos descartar este aspecto del asunto. La cuestión es si debemos permitir que el presente estado de cosas continúe. Actualmente la isla está perdida para España. Pueden mantener una guerra de guerrillas durante años. Pueden arrasar todas las poblaciones y hundir a la isla en sangre (...) España podría arruinar a la isla. Nunca poseerla o gobernarla nuevamente.”

Para Lodge, era inadmisibles que Estados Unidos permaneciera inmóvil, ante “estas escenas de destrucción e inútil derramamiento de

sangre”. Pero además de los intereses materiales y los intereses políticos en el futuro de Cuba, Lodge afirmó que también había que tomar en consideración aspectos humanitarios. En este sentido, veía con buenos ojos, las gestiones de distinguidos ciudadanos de Nueva York a favor de la paz y el arbitraje en el conflicto que desgarraba a Cuba. También se mostró favorable al reconocimiento de la beligerancia de los insurgentes cubanos. Pero pidió más acciones positivas que esa . En consecuencia, Lodge finalizó su mensaje indicando: “Creo que no podemos escapar a la responsabilidad que está tan cerca de nosotros; no podemos escapar a ella. Debemos ejercer toda la influencia de los Estados Unidos. Sosteniéndose, como creo que los Estados Unidos se sostienen, por la humanidad y la civilización, debemos ejercer toda la influencia de nuestro gran país para poner fin a esa guerra que actualmente está entablada en Cuba, y dar a esa isla, una vez más, la paz, la libertad y la independencia”.

Al principio, el gobierno español, presidido por Cánovas del Castillo decidió afrontar la crisis cubana nombrando al general Martínez Campos como Capitán General de la isla. Su objetivo básico era reprimir la insurrección de un modo selectivo, sin descartar la negociación con los insurrectos que se advinieran a ello. Pero lo cierto es que, como lo indicó el propio Martínez Campos, la guerra cubana puso en evidencia la incapacidad política y militar de España para mantener su dominio en la codiciada isla. Ante el fracaso de Martínez Campos y para enfrentar con dureza la rebelión con métodos modernos de guerra contrainsurgente, a comienzos de febrero de 1896, se designó al General Valeriano Weyler como nuevo jefe de gobierno y del ejército español en Cuba.

Tras el fracaso de una serie de drásticas disposiciones destinadas a aislar a los insurgentes, Weyler decidió convertir a Cuba en un enorme campo de concentración. En efecto, en octubre de 1896, dispuso que todos los habitantes en la campiña o que estuviesen ubicados fuera de la línea de fortificación de los poblados, se reconcentrarían en el término de ocho días en los pueblos ocupados por las tropas. Se advertía que sería “considerado rebelde” y juzgado como tal, todo aquel que

transcurrido ese plazo se encontrara en despoblado. Del mismo modo, quedaba prohibido en absoluto la extracción de víveres de los poblados y la conducción de uno a otro mar o tierra sin permiso de la autoridad del punto de partida. A los infractores se les juzgaría y penaría como “auxiliares de los rebeldes”. Se ordenó a los dueños de reses que debían conducir las a los poblados o a sus inmediaciones. Una vez vencido el plazo de ocho días contados a partir de la publicación del respectivo bando en las cabeceras de los municipios, todos los insurrectos que se presentaran serían puestos a disposición de Weyler, quien les fijaría los puntos en que habrían de residir. Les serviría como “recomendación”, facilitar noticias sobre el enemigo y la presentación debía hacerse con armas de fuego y, preferiblemente, de manera colectiva. En consecuencia, más de 300.000 campesinos fueron concentrados en las ciudades y muchos, incluyendo mujeres y niños, murieron por el hambre y las enfermedades. Casas y sembradíos fueron destruidos por órdenes de Weyler, quien por esta política de tierra arrasada y represión sistemática, fue bautizado por los periódicos sensacionalistas estadounidenses con el mote de “el carnicero”, al tiempo que se abstuvieron de mencionar los métodos no menos bárbaros que empleaban los insurrectos con los soldados españoles que caían en sus manos. Lo cierto es que las severas medidas utilizadas por Weyler no lograron doblegar a los rebeldes y miles de campesinos escaparon de los campos de concentración y engrosaron las filas revolucionarias.

Aunque la administración de Grover Cleveland no descartó la intervención militar en Cuba para “salvarla de la devastación” y darle la oportunidad de “disfrutar las bendiciones de la paz”, su sucesor en la Presidencia de los Estados Unidos William McKinley se propuso inicialmente comprar la isla al gobierno español. Para ello, impartió instrucciones al Ministro norteamericano en Londres Whitelau Reid, quien debía sondear la opinión de los delegados españoles durante la ceremonia del jubileo de la reina Victoria. Como las respuestas no fueron favorables, se encargó de esta misión al general Steward L. Woodford, a quien se le nombró ministro en Madrid, a finales de 1897. Sus gestiones para la pacificación de Cuba tuvieron éxito y el gobierno español

sustituyó a Weyler por el general Blanco y se anunció que la guerra continuaría con métodos más humanos, a la vez que se eliminaría la reconcentración de los campesinos. Más aún, a finales de noviembre de ese mismo año, se publicó el texto de la Constitución autonómica de Cuba y Puerto Rico la cual entró en vigor el 1 Enero de 1898, aunque esta nueva disposición no fue adoptada por los rebeldes. En cambio, se dio largas a la propuesta de compra de Cuba por Estados Unidos que Woodford presentó en forma secreta.

Mientras tanto, el 6 de diciembre de 1897, el Presidente McKinley se refirió a la situación de Cuba y a las acusaciones del gobierno español de que desde el territorio de los Estados Unidos se patrocinaba el envío de expediciones filibusteras a la isla, lo cual fue rechazado por el mandatario norteamericano. McKinley no mencionó, como era lógico, las negociaciones secretas que entonces se adelantaban para la compra de Cuba y sostuvo que solo quedaban las siguientes medidas por adoptar: “el reconocimiento de los insurgentes como beligerantes; el reconocimiento de la independencia de Cuba; una intervención neutral para terminar la guerra, imponiendo un compromiso racional entre los contendientes, y la intervención a favor de uno u otro partido”. Advirtió que no se refería a “una anexión forzosa” en la que no cabía pensar y acotó: “Eso, conforme a nuestro código moral, sería una agresión criminal”.

Semejante posición de McKinley no tardó en variar, no solo por el rotundo fracaso de Woodford para la adquisición de Cuba mediante compra, sino por la presión a que se vio sometido el Presidente por parte de diversos sectores de los Estados Unidos. En este sentido, un papel destacado desempeñaron periódicos sensacionalistas como el **New York Journal** y el **New York World**, dirigidos por William Randolph Hearst y Joseph Pulitzer, respectivamente. Ambos atizaron el fuego del chauvinismo e hicieron de Cuba el tema central de sus encendidas proclamas invitando al indeciso gobierno presidido por William McKinley a no mantenerse al margen de la guerra que se libraba entonces en la isla y que interviniera expulsando de la misma al declinante imperio español.

Desde 1895, Theodore Roosevelt, Secretario Adjunto de la Armada aseveraba enfáticamente: “Este país necesita una guerra”, mientras en privado tachaba de cobarde al Presidente McKinley, al no decidirse por la intervención armada en Cuba. Pero otros acontecimientos inflamaron aún más los ánimos belicistas en los Estados Unidos e hicieron inevitable la guerra con España. El 9 de febrero de 1898, el **Journal** de Nueva York publicó una carta, que obtuvo subrepticamente del Embajador español en los Estados Unidos Enrique Duprey de Lome en la que éste vertía duras críticas sobre el reciente mensaje presidencial de McKinley calificándolo de “malo”. Añadía que “además de la natural e inevitable grosería” de McKinley repitiendo todo lo que la prensa y la opinión pública española habían dicho sobre Weyler, el mandatario estadounidense era “un politicastro” que quería “dejarse una puerta abierta y quedar bien con los jingoístas de su partido”. Como era de esperar, esta carta se convirtió en la piedra de escándalo y aunque con buen tino de Lome dimitió de inmediato, McKinley exigió disculpas oficiales al gobierno español presidido entonces por Sagasta, y si bien se mostró satisfecho cuando las obtuvo, no ocurrió lo mismo con la opinión pública norteamericana acicateada por la prensa amarilla que quería, a toda costa, la guerra.

Muy pronto hubo reacciones contra las medidas autonomistas establecidas en Cuba por el gobierno español. A mediados de enero de 1898, estalló un motín en la Habana encabezado por alborotadores, entre los cuales había oficiales del ejército. Se corearon consignas contra el general Blanco y a favor de Weyler, en tanto que tres periódicos autonomistas fueron atacados por los manifestantes. Previendo más desórdenes, el Cónsul General de los Estados Unidos Fitzburgh Lee, sugirió la conveniencia de que se enviara un barco norteamericano para proteger la vida y propiedades de sus conciudadanos en Cuba. A pesar de las protestas del general Blanco, el acorazado **Maine** recaló en la Habana el 25 de enero de 1898 y a mediados de febrero del mismo año explotó y se hundió muriendo 260 de sus tripulantes. Aunque al principio se atribuyó la explosión a un accidente, un Tribunal Naval de investigaciones de los Estados Uni-

dos informó que una mina submarina había sido la causante del desastre, pero a falta de evidencias concretas, no reveló culpables. Incluso el propio Capitán del **Maine**, Sigsbu, recomendó que la opinión pública debía mantenerse en suspenso hasta posteriores informes. Pero la prensa amarilla, especialmente el **New York Journal** de Hearst aprovechó el desafortunado suceso para exaltar la “fiebre de guerra” y sin titubeos afirmó que “el Maine fue partido en dos por una máquina infernal del enemigo”, es decir los españoles. Es más, después de la explosión del barco, el **Journal** aumentó su circulación, a más del doble de su tiraje normal y se dedicó a publicar “primicias” sobre como los españoles habían planeado la destrucción de la nave. Por su parte, Theodore Roosevelt sostuvo que lo ocurrido al **Maine** era “un acto de sucia traición de parte de los españoles” y dió instrucciones precisas para la guerra inminente.

Presionado por la opinión pública exaltada por los jingoístas de su propio partido, McKinley, no sin vacilaciones, logró que el Congreso aprobara a principios de marzo una “asignación de defensa” de 50 millones de dólares, que fue destinada a la marina, al ejército y a las fortificaciones. A finales del mismo mes, el Presidente norteamericano envió un ultimátum al gobierno español. En el mismo sostuvo que su deseo era de paz y que no podía “contemplar el sufrimiento y el hambre de Cuba más que con horror”. Criticó la concentración de hombres, mujeres y niños en los pueblos fortificados que aún se mantenían en la isla. Señaló que no había esperanzas de paz por medio de las armas españolas y que más de la mitad de Cuba estaba en manos de los insurgentes. Tajantemente expresó no queremos la isla” y que él había hecho evidentes sus deseos de “preservar y continuar las relaciones amistosas con España”. De allí que repetidamente había invitado al Gobierno de esta nación a asegurar la paz. Sugería que si España revocaba la orden de reconcentración y ofrecía a los cubanos un autogobierno completo, con una indemnización razonable, el Presidente de los Estados Unidos ayudaría gustoso a que se llevaran a cabo tales medidas. Es más, se ofrecía como mediador en el conflicto entre los insurrectos con el gobierno español.

Mientras esto último ocurría, McKinley propuso un armisticio hasta el primero de octubre, “la revocación inmediata de la orden de reconcentrado para permitir que las personas regresen a sus tierras y que los necesitados sean ayudados con provisiones y suministros de los Estados Unidos, cooperando con las autoridades para permitir una ayuda completa”. En caso de que los términos de la paz no fuesen satisfactoriamente establecidos en la fecha arriba indicada, el Presidente de los Estados Unidos sería el árbitro final entre España y los insurgentes.

Pese a que el gobierno español, a principios de abril de 1898, virtualmente aceptó todos los términos del ultimátum de McKinley y convino en someter a arbitraje el asunto del **Maine**, el enfrentamiento bélico entre los dos países ya era inevitable. El 22 de ese mismo mes, en la declaratoria de guerra, McKinley argumentó que la intervención forzosa de los Estados Unidos en Cuba, “como país neutral”, tenía fundamentos racionales” y se basaba “en los grandes dictados de la humanidad” conforme a los “numerosos precedentes históricos que nos relatan la intromisión de Estados Unidos para frenar los sacrificios inútiles de vidas, provocados por disputas intestinas que tienen lugar más allá de sus fronteras”. No obstante, aclaró que ello implicaba “tanto una presión hostil sobre ambos bandos en Cuba, como la imposición de una tregua que conduzca al arreglo eventual de la contienda”.

A continuación McKinley resumió las bases sobre las que se apoyaba la intervención de los Estados Unidos en Cuba. En primer lugar, se hacía: “En defensa de la humanidad y para poner término a las crueldades, al derramamiento de sangre, al hambre y a las tremendas desgracias que ahora afligía a esas tierras, infortunios que las partes beligerantes no pueden o no quieren suspender o atenuar”. A estos manifiestos móviles altruistas, McKinley añadía la necesidad de proteger y asegurar las vidas y propiedades de los ciudadanos estadounidenses radicados en Cuba; “seguridades que ningún gobierno de ese país podía o quería impartir, y con ese fin, concluir con las circunstancias que les privan de una protección legal”. En tercer lugar, el derecho de intervenir podía justificarse por los graves trastornos que habían resentido el comercio, la industria y los negocios de los norteamericanos de-

bido a “la desenfadada destrucción de propiedades y por la devastación de la isla”. En cuarto lugar, y lo que McKinley consideraba como “de suprema importancia, era el estado que ese entonces presentaban los acontecimientos de Cuba que significaban una amenaza “para la paz de los Estados Unidos y ocasionaba “un desembolso considerable” al gobierno norteamericano.

Adujo McKinley en la declaración de guerra a España que la destrucción del **Maine**, cualquiera que fuese la causa de ésta, era “una prueba evidente y poderosa de lo intolerable que son las condiciones de los asuntos en Cuba. Ese estado de cosas demuestra ser de tal naturaleza que el gobierno de España no puede garantizar protección ni seguridad a un barco de la marina americana que vaya en misión de paz y que atraque debidamente en el puerto de la Habana ...” Como el gobierno español se demostraba incapaz de aplacar la insurrección, era necesaria “la pacificación forzosa de Cuba”. En consecuencia, el Presidente solicitaba al Congreso le diera facultades y autorización para adoptar medidas que aseguraran “la terminación completa y definitiva de las hostilidades entre el gobierno de España y el pueblo de Cuba, y para garantizar en la isla un gobierno estable, capaz de mantener el orden y de cumplir con sus obligaciones internacionales asegurando la paz, la tranquilidad y la protección de sus ciudadanos, así como la de los nuestros, y en cuanto sea necesario para la consecución de estos fines, para usar las fuerzas militares y navales de los Estados Unidos”.

Si bien el congreso autorizó al Presidente McKinley a intervenir por la fuerza en Cuba, a fin de detener la guerra allí existente, a la vez que aprobó la enmienda propuesta por el senador Henry M. Teller, mediante la cual los Estados Unidos negaban “toda disposición o intención de ejercer la soberanía, jurisdicción o control sobre la dicha isla, excepto para su pacificación”, al tiempo que afirmaban “su determinación de abandonar, cuando ello se haya logrado, el gobierno y control de la isla a su pueblo”. Obviamente, ello no significaba el reconocimiento de la República de Cuba sustentada por los revolucionarios.

En verdad, la situación militar de España no era la mejor, al momento del inicio de la guerra con los Estados Unidos. Como bien señalan

Morison y Commager: “sobre el papel, España era una potencia formidable”, pero su ejército en Cuba estaba integrado por soldados inexpertos y mal equipados que no se adaptaban a la guerra de guerrillas practicada por los insurgentes. Para colmo, también las tropas eran víctimas de las enfermedades tropicales como la disentería y la fiebre amarilla. Esto explica por qué de 200.000 soldados enviados a Cuba, durante todo el periodo que duró la guerra, es decir de 1895 a 1898, solo un 20% fue realmente operativo en los combates. El Estado de la Armada también era calamitoso. Aducen Morison y Commager que la misma “estaba increíblemente descuidada, mal armada y sin adiestramiento, mientras que la de los Estados Unidos, creada nuevamente con los últimos quince años (del siglo XIX) era dinámica, disciplinada y eficiente”. En realidad, las fuerzas navales norteamericanas ya venían preparándose para una guerra con España desde hacía varios años. Basta recordar que en 1894, el Colegio de Guerra Naval ya había formulado planes para un eventual conflicto con el decadente imperio español. En este sentido, cabe mencionar los planes de guerra ideados por el Teniente William W. Kimball y el Contralmirante Francis M Ramsay, en 1896 y el que concibió el Almirante Montgomery Sicard, al año siguiente.

No puede decirse lo mismo respecto al ejército de los Estados Unidos, cuya conformación y desplazamiento a Cuba fueron caóticos. Tras una serie de desaciertos administrativos, el 14 de junio de 1898, zarpó de Tampa, una expedición compuesta por 17.000 soldados, principalmente regulares, dos regimientos de voluntarios, más los **Rough Riders** (jinetes arrojados). Estos últimos los comandaba el Coronel Leonard Wood y su teniente Coronel era Theodore Roosevelt, quien dimitió de su puesto en el Departamento de Marina, a fin de participar en la campaña de Cuba.

Antes de la movilización de estas fuerzas a Cuba, Roosevelt había ordenado al Comodoro John Dewey, Comandante de la pequeña Escuadra de Asia compuesta por siete acorazados, que si se declaraba la guerra a España, atacara de inmediato a las Filipinas. Fue así como, el 30 de abril de 1898, el escuadrón de Dewey obtuvo una espectacular victoria en la bahía de Cavite sobre la vieja flota española jefaturada

por el Almirante Montojo. No obstante, la ocupación militar de Filipinas solo se hizo efectiva el 13 de agosto del mismo año, cuando arribaron al archipiélago tropas del ejército norteamericano que contaron con la ayuda de los rebeldes filipinos encabezados por Emilio Aguinaldo.

Después de aproximadamente cuatro meses de lo que John Hay calificó como “una espléndida pequeña guerra”, los Estados Unidos derrotaron a España. Aunque el ejército norteamericano encontró tenaz resistencia en su asalto a Cuba, sobre todo en las Guásimas, El Caney y la Loma de San Juan en el camino a Santiago, las fuerzas terrestres españolas no tardaron en rendirse, después que la escuadra del Almirante Pascual Cervera, al tratar de escapar al bloque naval de los barcos estadounidenses comandados por William T. Sampson, fue destruida totalmente el 3 de julio. El número de las víctimas en esta batalla naval de Santiago es muy ilustrativo sobre el desastre hispano: murieron 350 españoles, 160 resultaron heridos y 1600 fueron hechos prisioneros, incluyendo el propio almirante Cervera. Por parte de los norteamericanos solo hubo, en esa ocasión, un muerto y dos heridos. El 17 de julio, se rindió el Comandante del Ejército español en Santiago y poco después las tropas estadounidenses se tomaron Puerto Rico sin encontrar oposición. El cese de las hostilidades llegó pronto, cuando el 12 de agosto, se firmó el armisticio mediante el cual España se comprometía a renunciar a todos sus derechos de soberanía sobre Cuba y cedería a los Estados Unidos, Puerto Rico y otras islas del Caribe. Cuba y Puerto Rico y otras islas españolas del Caribe serían evacuadas, en tanto que los Estados Unidos ocuparían la ciudad, la bahía y el puerto de Manila, mientras se decidía la situación final de las Filipinas. Aunque las fuerzas norteamericanas tuvieron un total de 379 muertos en combate o como consecuencia de las heridas recibidas durante la guerra con España en Cuba que duró tres meses y veintidós días, 5462 fallecieron a causa de enfermedades como la malaria, la fiebre amarilla, la disentería y la tifoidea.

Mediante el Tratado de París, suscrito el 10 de diciembre de 1898, los Estados Unidos adquirieron por 20 millones de dólares las islas de

Puerto Rico, Guam, y las Filipinas, en tanto que España renunciaba “a todos los derechos o soberanía sobre Cuba”, estipulándose que después de la evacuación española esta isla sería ocupada por los Estados Unidos. No obstante, la ratificación del Tratado por el Senado norteamericano suscitó en acalorado debate, principalmente en torno a la anexión de las Filipinas, máxime cuando el ejército de ocupación estadounidense en este archipiélago asiático pronto tuvo que enfrentar una cruenta resistencia encabezada por Emilio Aguinaldo, con excesos de ambas partes.

Impetuosos imperialistas como Charles Denby, exembajador de los Estados Unidos en China y el Senador Albert J. Beveridge, entre otros, abogaron por la expansión militar y económica norteamericana en el pacífico asiático. Para ello, consideraban indispensable la adquisición de las Filipinas. Denby afirmó. “como conquistadores, tenemos derecho a retener las Filipinas”. Estas islas, a su criterio, constituían “un pie firme en el Lejano Oriente. Su posesión nos da posición e influencia. Nos proporcionará también un valioso comercio, tanto en exportaciones como en importaciones” (...) “vamos en pos de los mercados, de los mercados más grandes que existen hoy en el mundo. Paralelamente con estos mercados irán nuestras benéficas instituciones y la humanidad nos bendecirá”. Por su parte, Beveridge aseveraba: “El vapor nos une, la electricidad nos une -los mismo elementos están ligados a nuestro destino- ¡Cuba no es contigua! ¡Puerto Rico no es contiguo! ¡Hawaii y las Filipinas no son contiguos! Nuestra marina los hará contiguos (...) y la velocidad norteamericana, las armas norteamericanas, el corazón, el cerebro y el nervio norteamericanos los mantendrán contiguos para siempre”.

Demócratas, populistas y algunos republicanos hicieron causa común contra los objetivos imperialistas del gobierno de McKinley de anexarse a Cuba, Puerto Rico, Hawai y, particularmente, las Filipinas. El 15 de junio de 1898 se estableció en Boston la liga anti-imperialista estadounidense que luego celebró un congreso en Chicago el 17 de octubre de ese mismo año dando a conocer sus lineamientos básicos. Su primer Presidente fue el republicano George S. Bortwell y formó

parte de la liga el magnate del hierro y del acero Andrew Carnegie, quien se opuso a la anexión de Cuba, porque consideraba que ello incrementaría la población negra de los Estados Unidos. En cambio, otro miembro del movimiento, el líder negro de Rhode Island, Charles L. Baylar, sostenía que los negros norteamericanos no podían convertirse en aliados del imperialismo sin esclavizar a los de su propia raza. Incluso el filósofo William James se opuso a los designios imperialistas de Estados Unidos en Filipinas. Pero estas críticas no impidieron que el senado ratificara el Tratado de París, el 6 de febrero de 1899.

Mientras tanto, el primero de enero de 1899, España le entregó oficialmente Cuba a los Estados Unidos. El general John R. Brooke asumió el gobierno militar de la Isla y de inmediato dirigió una proclama “al pueblo de Cuba” expresándole que su propósito era “dar protección y seguridad a las personas y propiedades del pueblo cubano, restaurar la confianza del pueblo, alentarlos a vivir en paz, reconstruir las plantaciones devastadas, reanudar los intercambios comerciales y proteger el ejercicio de todos los derechos civiles y religiosos”.

Hábilmente Brooke pudo obtener la colaboración de Máximo Gómez para dismantelar el Ejército de Liberación y colocó a un buen número de cubanos incondicionales en los cargos del gobierno civil, mientras que ignoró a los que habían luchado por la independencia de la isla. A finales de 1899, Brooke fue reemplazado por el General Leonard Wood, quien estimuló la presencia del capital norteamericano en Cuba y adoptó una serie de medidas administrativas, entre éstas el establecimiento de una guardia rural para reprimir a los bandidos y agitadores que se oponían al gobierno norteamericano, reformó los sistemas penitenciarios y judiciales, modernizó las ciudades y fomentó la educación pública y erradicó la terrible fiebre amarilla. A la vez, allanó el camino para que los cubanos asumieran el gobierno mediatizado de la isla influyendo ante la Convención Constituyente, a fin de que adoptaran en la nueva carta fundamental de 1901, la denominada Enmienda Platt.

Este controversial documento, cuya redacción se atribuye al senador Orville H. Platt de Connecticut y a Ehihu Root, representa una

muestra palpable de la política imperialista de los Estados Unidos en un país hispanoamericano que pronto se haría extensiva a otros puntos del continente, incluyendo a Panamá, como veremos posteriormente, e incluso en el Lejano Oriente. En efecto, la Enmienda Platt estipulaba que el gobierno de Cuba nunca debía concertar pacto alguno u otro convenio con ninguna potencia o potencias extranjeras que dañaran o tendieran a dañar la independencia de Cuba, ni podía de ninguna manera autorizar o permitir que cualquier potencia o potencias extranjeras obtuvieron mediante colonización o con propósitos militares o navales, o cualquier otro, el asentamiento en la isla o el control en cualquier parte de la misma. De la misma manera, el gobierno cubano no debería asumir ni contratar deuda pública alguna para pagar los intereses de la ya existente. Asimismo, se ratificarían y validarían todas las disposiciones adoptadas de los Estados Unidos en Cuba durante la ocupación militar, al igual que deberían mantenerse y protegerse todos los “derechos legales adquiridos”. El gobierno de Cuba ejecutaría y, hasta donde fuese necesario, extendería los planes ya elaborados u otros planes para la concertación de acuerdos mutuos respecto a la situación sanitaria de la isla. La isla de Pinos sería omitida de los límites de Cuba especificados en la Constitución y el título correspondiente se dejaría para un futuro arreglo mediante tratado. Pero, quizás lo más importante de la Enmienda Platt era lo que se estipulaba en el artículo III en estos términos: “El gobierno de Cuba consiente en que los Estados Unidos puedan ejercer el derecho de intervenir para preservar la independencia cubana, el mantenimiento de un gobierno apto para la protección de la vida, la propiedad y la libertad individual y para aplicar las obligaciones con respecto a Cuba impuestas por el Tratado de París a los Estados Unidos y que ahora deberán ser asumidas y llevadas a cabo por el gobierno de Cuba”. Por si ello era poco, y para permitir que los Estados Unidos mantuviese la independencia de Cuba “y para proteger a la gente en adelante, así como para su propia defensa”, el gobierno cubano debía vender o arrendar a los Estados Unidos las tierras necesarias para establecer estaciones navales o carboneras en ciertos

puntos específicos que se señalarían en acuerdos concertados con el Presidente norteamericano.

Aunque Platt introdujo la Enmienda al Senado el 25 de febrero de 1901, no fue hasta marzo cuando fue aprobada, tras las duras críticas que recibió por parte de los demócratas. Estos consideraban que el controversial documento representaba “un ultimátum legislativo a Cuba” y era “una muestra de arrogancia e hipocresía”. En Cuba, la Convención Constituyente, después de enconados debates y regateos ante las autoridades estadounidenses aceptó incorporar la Enmienda como un apéndice a la Constitución adoptada en junio de 1901.

Observa con acierto el historiador cubano Ramiro Guerra, que la Enmienda Platt constituyó un “medio de acción” de la Doctrina Monroe, un instrumento diplomático que los Estados Unidos adoptaron para prevenir injerencias europeas durante el periodo inmediatamente posterior a la guerra hispanoamericana, cuando “asumirían el papel de una potencia mundial y el derecho de abrir y fortificar el canal, sin contar con la “fuerza organizada” necesaria para colocar sus inapreciables conquistas y la supersoberanía americana (...) a cubierto de todo peligro.” Esto se puso en evidencia cuando Theodore Roosevelt asumió la presidencia de los Estados Unidos y puso en práctica su política del “gran garrote”. Como él mismo lo indicó en su mensaje al congreso en 1902: “la creciente interdependencia y complejidad de las relaciones internacionales, tanto políticas como económicas, imponen cada vez más a las naciones civilizadas y organizadas el ejercicio de su propia política policial a través del mundo”. De ello nos ocuparemos en posteriores capítulos.

Bibliografía selecta

Commager, Henry S. y Morison, Samuel Eliot: Historia de los Estados Unidos de Norteamérica Fondo de Cultura Económica. México, 1951.

Commager, Henry S., Morison, Samuel Eliot, Leuchtenburg, William E.: Breve Historia de los Estados Unidos. Fondo de Cultura Económica, México, 1987.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

- Degler, Carl N., De Santis, Vincent P., Cochram, Thomas, Harbaugh William H., Link, Arthur S. y otros. Historia de los Estados Unidos. La experiencia democrática. Editorial Limusa. México, 1981
- Dirección política de las FAR: Historia de Cuba. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1985.
- Estades Font, María Eugenia: La presencia militar de Estados Unidos en Puerto Rico (1898-1918) Intereses extranjeros y dominación colonial. Ediciones Huracán, Puerto Rico, 1988.
- Fohlen, Claude: La América Anglosajona. De 1815 hasta nuestros días. Editorial Labor S.A., Barcelona, 1967.
- Foner, Phillips: La guerra hispano/cubana/americana y el nacimiento del imperialismo norteamericano. Tomo I, 1895/1892, Tomo II 1898/1902. Akal Editor. Madrid, 1975.
- Guerra, Ramiro: La expansión territorial de los Estados Unidos. A expensas de España y de los países hispanoamericanos. Guairas, Editorial Ciencias Sociales. Instituto Cubano del Libro. La Habana, 1973.
- Julien, Claude: El imperio americano. Ediciones Grijalbo S.A. Barcelona-México, D.F. 1969.
- Le Riverend, Julio: Historia económica de Cuba. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1985.
- Millett, Allan R. y Maslowski, Peter: Historia militar de los Estados Unidos. Por la defensa común. Editorial San Martín, S.L. Madrid, 1984.
- Núñez García, Silvia y Zermeño Padilla, Guillermo: E.U.A. Documentos de su Historia política III. Instituto de Mora, México, 1988.
- Perkins, Dexter: Historia de la Doctrina Monroe. Editorial Universitaria de Buenos Aires, 1964.
- Tindall, George B. y Shi, David E.: Historia de los Estados Unidos. Tomo II. Mundo Editores, Colombia, 1995.

Capítulo 15

Colombia y los Estados Unidos tras el Canal Interoceánico (1899 - 1903)

1. Unas negociaciones difíciles y desiguales.

Después de la adquisición de Cuba, Puerto Rico, Guam y Filipinas en 1898, se tornó imprescindible para Estados Unidos el dominio de un canal que le permitiera tener el control de su imperio. De esta manera entró de lleno en la geopolítica estadounidense el Istmo centroamericano, especialmente Nicaragua y Panamá. Para la consecución de este fin Washington se aprestó a tomar medidas muy puntuales, tales como la designación de la 2da. Comisión del Canal Ístmico o Comisión Walker y el inicio de negociaciones con Inglaterra para la abrogación del Tratado Clayton-Bulwer de 1850. Dentro de este contexto también, Colombia tomó la iniciativa de reabrir su Legación en Washington con el propósito de influir para que Estados Unidos adoptara la ruta de Panamá, pese a que Nicaragua era más popular entonces. Así, en 1901, principiaron las conversaciones y negociaciones entre ambas naciones que, con desigual suerte se extenderán hasta 1903 cuando, finalmente, se firma un tratado canalero. Los primeros negociadores colombianos Carlos Martínez Silva y José Vicente Concha chocaron contra la propia indefinición y debilidad de su nación agobiada por las deudas y embarcada en la Guerra de los Mil Días, así como contra la inflexibilidad norteamericana. Las agendas de ambas

naciones coincidían en escasos puntos y más bien parecían inconjugables. Pese al fracaso de estas dos primeras misiones, lo cierto es que las mismas allanaron el camino para la firma del Tratado Herrán-Hay en enero de 1903. Sin duda, el mayor éxito de estos dos negociadores fue haber impuesto la ruta de Panamá para lo cual contaron con la colaboración de William Nelson Cromwell y Philippe Bunau Varilla.

a. La impostergable necesidad de un canal estadounidense.

Es un hecho indiscutible que tanto las negociaciones canaleras como la separación de Panamá de Colombia se inscriben dentro del marco de ese imperialismo imbatible de los Estados Unidos que hemos venido analizando en los capítulos anteriores. El ingreso de Cuba y Puerto Rico de lleno en la geopolítica norteamericana del Caribe, así como la incorporación de Guam y Filipinas en su estrategia del Pacífico oriental, estrangularon por ambos mares al Istmo centroamericano, transformándolo en el primer desvelo de Washington. Así, en poco tiempo, esta estrecha franja de tierra se convirtió en la clave del equilibrio comercial y militar de los Estados Unidos, sobre la que recayó todo el peso del futuro de sus comunicaciones marítimas y a largo plazo del progreso mismo de la nación. Pero ninguna de las Repúblicas centroamericanas estaba preparada para enfrentar este extraordinario reto y mucho menos Colombia embarcada en la más larga y devastadora guerra civil de la pasada centuria. De manera que el más grande negocio internacional de su agenda política desde la independencia de España, la encontraba, en 1900, atada de pies y manos, debilitada, desmoralizada a lo interno, desprestigiada en el exterior y con una situación económica al borde de la bancarrota.

Para los Estados Unidos, mientras tanto, la construcción de un canal constituía parte esencial de su futuro crecimiento económico. Para comienzos de este siglo el comercio exterior de la nación era el segundo en volumen en el mundo inmediatamente después del británico, aunque las exportaciones estadounidenses superaban a las inglesas. Además, las exportaciones de productos manufacturados se duplica-

ban cada lustro, lo que determinaba la urgente necesidad de conquistar nuevos compradores en mercados no tradicionales hasta entonces, como el oriental. La supremacía de la producción y del comercio externo dependían, en buena medida, de que el transporte de los productos se hiciera a buen precio y en corto tiempo. Ello, naturalmente, iba a depender de la existencia de una ruta más corta a través de un canal por el istmo centroamericano. La distancia entre las dos costas de los Estados Unidos era de 13,000 millas náuticas por la ruta del estrecho de Magallanes que era la utilizada, de preferencia, por los vapores. Estos demoraban 60 días en hacer el viaje de Nueva York o Filadelfia hasta San Francisco. Pero si en lugar de vapores se utilizaban veleros, como era el caso de muchas compañías navieras, entonces el viaje duraba 120 días. Según los cálculos realizados entonces, el canal ístmico recortaba esta distancia en 8.000 o 9.000 millas náuticas, o sea el 40 %.

Todas las materias primas que se producían en la costa Oeste de los Estados Unidos próximas al mar y que eran utilizadas en las ciudades industriales del Este, como la madera y el trigo de Oregon y Washington, que tardaban en llegar de San Francisco a Nueva York 60 días, con el canal ístmico estarían en el puerto neoyorkino en apenas 20 días y habiendo pagado un flete considerablemente más bajo. Pero había más aún. Gracias al canal las naciones del Pacífico centro y sudamericano caerían bajo la órbita económica de los Estados Unidos y a la larga de su esfera de influencia política. Estas naciones representaban, en 1900, aproximadamente, 3.295.693 millas cuadradas de superficie territorial con una población de 32.427.412 habitantes, en comparación a las 3.567.563 millas cuadradas de extensión de los Estados Unidos y sus 76.303.387 habitantes. Pero, hasta que el canal se abriera, en realidad era Europa que estaba más próxima a estas naciones y, por lo tanto, el volumen de su comercio, sobre todo el inglés, era mucho muy superior al estadounidense. Por lo general, lo superaba en una escala de 3 a 1. Otro tanto sucedía por el lado del Atlántico. Cálculos de la época indicaban que sólo 1/6 parte de las exportaciones de América del Sur se dirigían a los mercados estadounidenses, en tanto que la 1/5 parte de sus importaciones provenía de la Nación del Norte.

Era evidente, entonces, que Estados Unidos que competía en condiciones desventajosas por el comercio en el Pacífico, revertiría esta situación una vez inaugurado el canal, cuando Nueva York estuviera 2.897 millas más próximo que Liverpool a los puertos sudamericanos de Guayaquil, El Callao y Valparaíso . Por su parte, Nueva Orleans aventajaría al puerto inglés en 3.550 millas. Era evidente, entonces, que así como Estados Unidos se beneficiaría de la existencia de un canal, el mismo perjudicaría al comercio europeo.

Las ventajas para Estados Unidos eran extraordinariamente amplias y en casi todos los sectores de la industria. Así, el canal ístmico acarrearía grandes beneficios para la industria algodonera del Sur al abrirle el mercado japonés, así como el occidente de Sudamérica y Oceanía. También la fabricación de maquinaria, equipo y otros artículos de hierros y acero tanto de la región sureña como del norte de Ohio y del Potomac tendrían un gran desarrollo gracias al canal, al igual que el carbón, la madera de construcción , el equipo marino y los fosfatos del Sur.

La Cámara de Comercio y Navegación de Filadelfia en un informe preparado por la Comisión del Canal a inicios de esta centuria, consignó: “El canal ayudará a los comerciantes de Filadelfia a competir más eficazmente con las naciones europeas las cuales ahora están en posición de dominarnos en el Extremo Oriente por razón de que el flete es más económico por la vía del Canal de Suez...”. Las organizaciones comerciales de Cleveland, Cincinnati, Indianápolis, Chicago y San Luis demostraron que existían importantes relaciones entre la parte central de Estados Unidos y los países del Pacífico que se beneficiarían grandemente de la existencia de un canal. Hacia allí se dirigían exportaciones tales como ferrocarriles, material de minería y herramientas y maquinaria agrícola.

Los efectos que produciría la apertura de un canal ístmico se resumen en las palabras de Johnson Emory : “Una subcomisión del canal visitó los puertos marítimos más importantes desde Portland, Maine, hasta Galveston, Texas. Se visitaron los centros metalúrgicos más importantes y ciudades tan industriales como Cincinnati, Detroit,

Indianápolis, Chicago, Milwaukee y San Luis. Se mantuvieron conversaciones con las cámaras de comercio o con las asociaciones empresariales de 29 ciudades. Las organizaciones comerciales ... prepararon informes especiales y se entabló una extensa correspondencia con los hombres de negocios de todo el país. Se puede concluir que la opinión que bajo estas circunstancias se formó la Comisión es algo más que una encuesta estadística o descriptiva sobre las industrias norteamericanas. En todo caso produjo una impresión muy fuerte en la Comisión y reveló el prodigioso poder de producción de la población estadounidense y los importantes efectos que resultarán de la reducción del flete por razón de la apertura de una gran vía navegable a través del istmo americano”.

En realidad, era la misma sobreproducción manufacturera de la nación la que presionaba para la apertura de un canal. Se necesitaba con urgencia conquistar los mercados del Pacífico para no frenar la extraordinaria producción nacional. Con este propósito, también la infraestructura ferroviaria y naviera comenzó a reorganizarse. Entre 1890 y 1900, el valor de las exportaciones de Estados Unidos a Japón, China y la Rusia asiática que hasta entonces no había superado los 20 millones de dólares, alcanzó la cifra de 70. Entretanto, las exportaciones a Australia, Hawai y Filipinas aumentaron de 16 a 43 millones. Ello demuestra que las exportaciones habían crecido un 200 % en apenas una década, pese a que los fletes continuaban siendo elevados por la falta de un Canal. Otro aspecto que había que tener en cuenta era el de los astilleros. La apertura del canal estimularía el comercio de cabotaje en Estados Unidos, lo que traería como consecuencia la construcción de nuevos barcos en los astilleros norteamericanos. Es más, este rubro crecería sin techo cuando el mundo entero adquiriera barcos de fabricación norteamericana que se botarían en el Pacífico a precios competitivos.

Este extraordinario desarrollo de su industria interna que crecería al amparo de la demanda de su comercio externo, determinaba que Estados Unidos no pensara en obtener utilidades del mismo canal. Además, cuanto más bajos se fijaran los peajes más beneficios obtendría la indus-

tria. Por ello, los peajes se calcularon en forma extremadamente conservadora. Así, mientras los franceses habían propuesto en 1890 el cobro de 12,50 francos por tonelada, Estados Unidos lo redujo a 5 francos.

De modo que el valor estratégico y las ventajas comerciales fueron determinantes para acometer la obra canalera. Como bien sabemos, Estados Unidos se encontraba en el apogeo de su expansión y de su poderío, no sólo por la consolidación de su imperio, gracias a las victorias navales que le aseguraron la adquisición de los restos del otrora poderoso imperio español de ultramar, sino también porque la Unión vivía una época de prosperidad económica. De manera que después de resolver la “cuestión de Cuba” que había sido una preocupación desde la década del 60, a la nación sólo le quedaba por definir el asunto del canal. Pero es bien conocido que existían dos circunstancias que entorpecían la política canalera de Washington por estos años. Por una parte, la vigencia del Tratado Clayton-Bulwer firmado con Inglaterra en 1850 y que le impedía a ambas naciones construir un canal en forma exclusiva. Como ya vimos en otros capítulos, el problema se había exacerbado durante la actuación de los Secretarios de Estado Blaine y Frelinghuysen en la década del 80, quienes habían insistido ante Gran Bretaña, aunque sin éxito, para la abrogación o revisión de dicho pacto. El otro impedimento lo constituía la incertidumbre, aún a inicios de este siglo, respecto a cuál era la mejor ruta canalera. Pese a que la primera Comisión del Canal Istmico había recomendado la vía de Nicaragua e incluso, como ya señalamos en otros capítulos, una empresa privada estadounidense había establecido una compañía canalera en este territorio e intentado obtener el apoyo oficial, en realidad no existía unanimidad de criterios. Además había que tener en cuenta otro elemento nada desdeñable para Washington, que era la presencia francesa en Panamá. Este factor, como tendremos oportunidad de ver, pesó grandemente en el momento de definir una política canalera.

Vale decir que hacia 1898, Estados Unidos estaba aún atado de pies y manos para construir un canal. Sin embargo, este pesado engraje comenzaría a ponerse en movimiento con el fin de echar a andar el mayor negocio de la política exterior norteamericana por estos años.

Así, en este mismo año, al entrar en posesión de su imperio, Washington se vio obligado a definir su política canalera. No sólo había que proteger las nuevas posesiones, sino que también era impostergable conquistar nuevos mercados para colocar una sobreproducción industrial que ya no encontraba compradores en los centros tradicionales de exportación. Para ello, se necesitaba agilizar y abaratar las comunicaciones marítimas, gracias a la reducción de las distancias que le permitiría el pleno control del territorio continental e insular. Transformado el Mar Caribe en un mar interior, había que asegurar su comunicación con el Océano Pacífico por la región más estrecha del continente y más próxima a los Estados Unidos. Este imperialismo puesto en evidencia desde mediados de siglo a través de la **real politik** del Destino Manifiesto y un poco más tarde por el **Sea Power** de Mahan, prosperaría en tanto Washington construyera y controlara el canal interoceánico.

No fue extraño que, hacia mediados de 1898, el Senado instara a la **Maritime Canal Company** de Nicaragua a que fijara un precio de venta con el objetivo de adquirirla. Aunque la empresa indicó que estaba dispuesta a vender en cinco millones y medio de dólares y el Senador John Tyler Morgan, el más tenaz defensor de la ruta nicaragüense, presentó un proyecto de ley para la construcción, administración y fortificación del canal, lo cierto es que el mismo no prosperó.

Los meses subsiguientes estuvieron ocupados en la organización de los territorios adquiridos a España y no fue sino hasta finales de año, cuando en su Mensaje anual al Congreso el Presidente Mc Kinley trajo una vez más a colación el tema canalero. Entonces, indicó que más que nunca los resultados de la guerra hispano-cubana hacían necesario la construcción de una vía que comunicara las costas del Este y del Oeste, y que era imperativo que la nación dominara esas rutas. Esta declaración, en apariencia inocua, no pasó desapercibida en Inglaterra donde provocó la inmediata reacción del Primer Ministro quien solicitó explicaciones a Washington. A su entender, las palabras del Presidente Mc Kinley entrañaban el desconocimiento de lo pactado por ambas naciones en el Tratado Clayton-Bulwer, en virtud de lo

cual Londres quería conocer cuál era la posición del gobierno estadounidense. A diferencia de Blaine o Frelinghuysen, el entonces Secretario de Estado John Hay estaba dispuesto a emplear una política conciliadora con Londres que, a diferencia de sus antecesores, le permitiera ganarse la buena voluntad del gobierno británico y negociar en términos amistosos la abrogación del documento de 1850. De manera que en su respuesta dejó constancia de la lealtad de su gobierno al Tratado Clayton-Bulwer, al tiempo que indicó que su país estaba preparado para emprender la obra del canal y planteó la posibilidad de obtener el consentimiento amistoso de la Gran Bretaña para reformar dicho pacto “sin afectar el principio general del mismo”. Lo cierto es que para entonces Inglaterra tenía pocas opciones para negarse, habida cuenta de su comprometida situación en Sudáfrica. Además, desde su establecimiento en la India hacia mediados del siglo, el epicentro de sus intereses se había trasladado al Oriente. De modo que el **Foreign Office** aceptó gustoso el ofrecimiento del Secretario de Estado que además le abría la posibilidad de estrechar lazos amistosos con su ex colonia, en momentos especialmente graves para la política exterior británica. Así, el 5 de febrero de 1900, ambas potencias firmaron el primer Tratado Hay-Pauncefote por el cual Estados Unidos se aseguraba la construcción del canal, así como el derecho exclusivo de reglamentación y manejo del mismo. No obstante, se indicaba que se aceptaba como base de la neutralización del canal la Convención de Constantinopla, suscrita el 29 de abril de 1888 entre la Gran Bretaña y otras potencias para la libre navegación del canal de Suez.

Pero estas proposiciones resultaron inaceptables para el Senado, donde ambos partidos políticos se opusieron a su ratificación. A finales de 1900, el Congreso le introdujo ciertas modificaciones como requisito previo para su aprobación. Las mismas contemplaban: 1) la abrogación del Tratado Clayton-Bulwer; 2) se declaraba que no serían aplicables las estipulaciones sobre neutralización y desmilitarización del canal, en tanto que Estados Unidos “adoptaría las medidas que considerara necesarias para asegurar por sus propias fuerzas su defensa o el mantenimiento del orden público”; 3) se debía suprimir la

obligación de invitar a otras potencias a adherirse al Tratado. Mas Inglaterra consideró inapropiadas estas modificaciones y el primer Tratado Hay-Pauncefote nunca se ratificó, al tiempo que el Clayton-Bulwer permaneció vigente.

Entretanto, por ley del 3 de marzo de 1899 se autorizó al Presidente de Estados Unidos a nombrar una comisión técnica para estudiar las rutas ístmicas, principalmente Nicaragua y Panamá. La misma debía rendir un informe definitivo sobre la practicabilidad de un canal en cada uno de los terrenos estudiados, así como determinar el costo de los mismos. El canal que se construyera quedaría “bajo el dominio, administración y propiedad de los Estados Unidos”. La presidencia de esta 2da. Comisión del Canal Ístmico recayó en la figura del Vicealmirante John G. Walker y la misma quedó integrada de la siguiente manera: Alfred Noble, William Burr y el Coronel Peter Hains serían los encargados de realizar estudios por Nicaragua, William Burr, George Morison y el Teniente Coronel Oswald Ernst, investigarían la ruta por Panamá; George Morison, Alfred Noble y el Coronel Peter Hains, examinarían otras posibles rutas canaleras; el profesor Emory Johnson, Lewis Haupt y Samuel Pasco para determinar la importancia industrial, militar y comercial del canal, y Samuel Pasco, el Teniente Coronel Oswald Ernst y el profesor Emory Johnson para aclarar acerca de los derechos, privilegios y franquicias. De inmediato, se nombraron equipos de trabajo en Nicaragua, Panamá y el Darién.

Entretanto, en París tanta actividad no pasó desapercibida, máxime cuando ya se venía discutiendo desde hacía algún tiempo la reorganización de la Nueva Compañía. No fue extraño entonces que, por estos días, el Director General M. Hutin le escribiera al Presidente Mc Kinley para proponerle la reincorporación de esta empresa de acuerdo con las leyes de Nueva York, otorgándole a Estados Unidos derecho a representación en la Junta Directiva. Le informaba, asimismo, que las 2/5 partes del canal estaban excavadas y que los trabajos continuaban a cargo de 3.000 o 4.000 obreros. Por su parte, el Presidente Mc Kinley le hizo llegar esta comunicación a la Comisión Walker con el fin de que estudiara la oferta francesa. Después de analizar los títulos

de concesión y concluir que estaban en orden, la Comisión le solicitó a la Nueva Compañía que fijara un precio de venta. Pero los franceses dilataron la respuesta y recién, en noviembre de 1900, M. Hutin le hizo saber a Walker que la empresa prefería no vender sino proseguir con sus planes de reorganización y reincorporación conforme a las leyes estadounidenses. Al parecer, la Junta Directiva de la Nueva Compañía confrontaba serias dificultades y existían dentro de la misma fuerzas en pugna que poco después llevarían a la sustitución del propio Director General.

La posición renuente de los franceses llevó a la Comisión del Canal a rendir un informe preliminar el 30 de noviembre de 1900, en el que recomendaba a Nicaragua como la ruta que entrañaba menos dificultades. No obstante, se consignaba que un canal por Panamá sería menos costoso y requeriría menor tiempo para el tránsito. Un cálculo aproximado revelaba que el canal por nuestro territorio costaría 58 millones menos que por Nicaragua, aunque claro está, no se tomaba en consideración el precio de venta de los franceses. Asimismo, atravesar el canal panameño llevaría tan sólo 12 horas en comparación a las 30 que reportaba la ruta nicaragüense. Pero la Comisión hacía hincapié en el hecho de que la concesión otorgada por Colombia prohibía expresamente su traspaso a un gobierno extranjero, por lo cual ahora la Nueva Compañía francesa intentaba escamotear este compromiso tratando de convencer a los Estados Unidos para que entrara en posesión de la empresa, mediante el ardid de la compra de acciones de la empresa que se registraría por las leyes estadounidenses. Pero esta solución resultaba a todas luces inaceptable para el gobierno de Washington.

Por su parte, la Nueva Compañía también había adoptado medidas para evitar la oposición del gobierno colombiano a sus planes de reorganización. Para ello, había comenzado a sondear en Bogotá la posibilidad de obtener una prórroga del contrato Suárez-Mange que caducaba en 1904. Sin duda, detrás de esta premura se ocultaba su intención de traspasar el control de la empresa al gobierno estadounidense mediante la hábil artimaña de venderle acciones, como ya señalamos.

Inicialmente Bogotá se mostró renuente a extenderle más prórrogas, máxime cuando para nadie era un secreto que la Nueva Compañía carecía de los medios para concluir la obra del canal y lo que buscaba era ganar tiempo. De manera que los sondeos iniciales realizados a inicios de 1899 terminaron en un rotundo fracaso.

Pero en octubre de ese año estalló la Guerra de los Mil Días y la situación comenzó a cambiar una vez que el gobierno bogotano endeudado y con las arcas vacías se vio urgido de dinero para comprar armamento, organizar el ejército y movilizar las tropas. Fue dentro de este contexto que la administración Sanclemente le otorgó a la Nueva Compañía, en abril de 1900, una prórroga por seis años, contada a partir de 1904, cuando caducaba el anterior privilegio, por la suma de cinco millones de francos en oro. Como el Congreso no se reunía en época de guerra, la extensión le fue concedida por el Ejecutivo, razón por la cual años después se pondría en duda la constitucionalidad de la misma. Pero además había otras razones que también hacían dudar de su legalidad. En efecto, la prórroga se negoció cuatro años antes de la caducidad del contrato anterior, lo que constituía otra irregularidad. Sea como fuere, lo cierto es que una vez conocida la extensión del privilegio el Directorio Liberal revolucionario advirtió sobre su inconstitucionalidad y buena parte de la opinión pública también se pronunció en contra. El argumento central era que los intereses de la nación recomendaban esperar a 1904, cuando caducaba la anterior concesión, para que Colombia entrara en posesión de los bienes franceses en el Istmo de Panamá y pudiera negociarlos con Estados Unidos.

Así planteadas las cosas, el ingeniero Philippe Bunau Varilla decidió tomar cartas en el asunto con el propósito de propiciar un acercamiento entre la Nueva Compañía y la Comisión del Canal y, sobre todo, apremiar a la empresa francesa para que fijara un precio de venta. Es bien conocido que Bunau Varilla había ocupado el cargo de ingeniero en jefe encargado de la Compañía Universal del Canal de Panamá en 1885 y que con posterioridad a la liquidación de esta empresa se transformó en accionista de la Nueva Compañía. En realidad su interés en el negocio canalero a inicios de este siglo no sólo pasaba

por recuperar el dinero invertido en esta empresa, sino también por salvar el orgullo de Francia convenciendo al mundo que Panamá era la mejor ruta, al tiempo que rescatar el nombre de Ferdinand de Lesseps de quien era un rendido admirador.

Para ello inició una cruzada sin precedentes, a fin que el Congreso norteamericano desechara la ruta de Nicaragua y se inclinara por Panamá. Con este propósito logró que le presentaran senadores influyentes a quienes convenció de las bondades de la ruta panameña, dictó conferencias y publicó ensayos y folletos como el titulado: **Nicaragua o Panamá**, en el que maximizaba las dificultades de la primera ruta, así como los beneficios de la segunda. En el mismo destacaba los temblores, los obstáculos de la navegación, las curvas cerradas, la poca profundidad, los vientos y la actividad volcánica de Nicaragua, en contraste con las benignidades de Panamá. Para su campaña contó inicialmente con la ayuda del Coronel Myron Herrick, amigo personal del Presidente Mc Kinley y del poderoso Senador Mark Hanna, quienes le abrieron las puertas de la Casa Blanca y del Congreso.

2) La situación en Colombia.

La economía colombiana dependió durante buena parte del siglo XIX del monocultivo del café y, sobre todo, de su demanda y cotización en los mercados internacionales. Aunque existían otros productos de exportación, el café fue el que determinó la marcha de la economía nacional. Pilar tan débil de sostén económico en un país con más de un millón de Kms² y una población de cuatro millones hacia finales del siglo, provocaron que el bienestar socio-económico de la nación siempre fuera incierto y estuviera subordinado al precio del café en el exterior. De manera que este producto rigió los destinos de Colombia y fue la causa y la consecuencia del estallido y conclusión de algunas de sus guerras civiles. Sin olvidar, claro está, que el poderoso grupo cafetalero le impuso condiciones a los gobiernos de turno y tuvo una acentuada influencia en los círculos de poder de Bogotá, habida cuenta de que la economía de la nación descansaba en sus manos.

Desde mediados del siglo hasta 1875, las exportaciones de café mantuvieron, en líneas generales, un ciclo rentable, pero a partir de entonces el producto se depreció en los mercados internacionales cuando el café brasilero entró a competir, lo que provocó que las exportaciones colombianas se desplomaran. De manera que hacia 1876 y 1877 el gobierno apremiado por sus compromisos echó mano de los pagarés del Tesoro y enajenó sus ingresos fijos como el pago de la anualidad del Ferrocarril de Panamá. Aunque estas medidas le sirvieron para paliar la situación momentáneamente, en realidad el problema subsistió. Así, una década más tarde, la crisis se había ahondado, mientras el precio del café continuaba desplomándose.

Fue entonces que Rafael Núñez plasmó su proyecto de Regeneración al que le imprimió un viso fatalista cuando lo definió como: “Regeneración o catástrofe”. El mismo planteaba una reorganización total de las estructuras administrativas del Estado y naturalmente incluía un proyecto de recuperación económica que pasaba por la concepción de un Estado proteccionista, el monopolio bancario y la emisión de papel moneda, entre otros aspectos. Ya en 1881, se había creado el Banco Nacional de Colombia con poder para emitir papel moneda, aunque no fue hasta después de la guerra civil de 1885, cuando el mismo adquirió curso forzoso. A partir de entonces, se les exigió a los bancos privados recoger las emisiones de cualquier otra moneda. Tanto Núñez como su sucesor Miguel Antonio Caro cifraron sus esperanzas de recuperación económica en estas emisiones de papel moneda no amortizable. Pero el mecanismo no rindió los frutos esperados, entre otras razones porque las emisiones que no debían superar los 12 millones de pesos, excedieron con mucho esta cantidad. Ello acarreó mayores urgencias para la economía y provocó una devaluación constante de la moneda, al tiempo que tuvo otras consecuencias perniciosas tales como desestimular la inversión en el comercio y la industria y fomentar la inversión en bienes raíces y tierras; así como la fuga de capitales al extranjero, la inflación y la disminución de las inversiones foráneas. La constante depreciación de papel moneda provocó que el cambio sobre el exterior pasara de 7 a 16 % en 1881, al 36 % en 1885, al 500

% en 1899 y al 5.000 % en 1902. Ello provocó una extraordinaria especulación que arruinó a muchos productores colombianos y enriqueció a otros tantos especuladores, al tiempo que estimuló las exportaciones, pues los productos colombianos resultaban competitivos en el mercado internacional. Pero el balance final fue la bancarrota del Tesoro nacional, incapaz de detener los efectos negativos del papel moneda ni de ponerle término a las emisiones.

Otro aspecto interesante de la economía colombiana de la pasada centuria lo constituye el estudio del volumen comercial entre Estados Unidos y Colombia. Para 1880, el mismo era de 14 millones de dólares, aunque veinte años más tarde el 1900 cayó a siete millones. Lo cierto es que el comercio entre ambas naciones creció lentamente como consecuencia de las revoluciones y del mismo atraso económico de Colombia. Sea como fuere, lo cierto es que como señala Rippey las transacciones con Estados Unidos oscilaron entre el 25 y el 60 % del comercio exterior total colombiano en la última mitad del siglo. Vale decir que los mercados estadounidenses fueron importantes consumidores y compradores de las producciones colombianas, lo que naturalmente creó una marcada dependencia.

En medio de este desbarajuste económico y moral de la nación cualquier medio parecía válido para adquirir dinero. Por eso, no debe extrañarnos que, hacia finales del siglo, se comenzara a barajar la idea de vender el Istmo de Panamá para pagar la deuda pública de la nación. Pero en realidad la idea no era nueva. Ya, en 1886, un grupo de particulares había ofrecido en venta a los Estados Unidos la isla de Coibita situada en la bahía de Montijo. La noticia no fue bien recibida en Bogotá y dio lugar a la expedición de la ley 2da. de ese año que consignaba que la propiedad territorial no era transferible a gobiernos extraños. Dos años más tarde, el Ministro Restrepo fue más lejos aún y advirtió que: “El deber que tiene el Estado de mantener la integridad nacional es correlativa con el que tienen los particulares de no enajenar la propiedad territorial a un soberano extranjero porque si esa obligación no existiera la independencia de las naciones sería asunto puramente mercantil”. Como afirma Germán Cavelier, es indudable que

“esa ley y estas palabras” pesaron grandemente a la hora de negociar un Tratado canalero con Estados Unidos.

Pero la cuestión no terminó allí. Existen indicios de que antes del estallido de la Guerra de los Mil Días ciertos sectores norteamericanos mostraron interés por adquirir el Istmo de Panamá. De ser cierto ello, coincidiría con las reiteradas propuestas aparecidas por aquellos días en la prensa colombiana que recomendaban vender el territorio nacional a Washington con el fin de sanear el Tesoro. En este sentido, en enero de 1899, el periódico **El Sumapaz** de Fusagasugá señalaba que era sensato y responsable plantear la cesión del Istmo antes que una potencia extranjera tomara por la fuerza el Canal francés, como Inglaterra había tomado el de Suez en 1881. Por tanto, Colombia debía otorgarle la soberanía del Istmo de los Estados Unidos por 99 años para establecer estaciones carboneras, arsenales, astilleros y fortalezas para la defensa del Canal. A cambio, Colombia recibiría cien millones de dólares que se utilizarían de la siguiente manera: 20 millones para el pago de la deuda externa; 30 millones para recoger el papel moneda de la Regeneración que circulaba en todo el país; 50 millones para que Estados Unidos o Francia construyera un ferrocarril por cuenta del gobierno colombiano, en un período de cinco años, entre Puerto Colombia y Bogotá.

Esta noticia fue recogida en Panamá por **El Mercurio**, en cuyas páginas se dejó constancia de la contrariedad y humillación de nuestros compatriotas. Se advertía que esta proposición justificaba la aparición de tendencias separatistas en el Istmo. Pero a renglón seguido, sin poder ocultar la mentalidad mercantilista y el desapego por Colombia, dejaba constancia de la injusticia que entrañaba el hecho de que los panameños no recibieran nada por el producto de su propia venta.

Pese a la reacción negativa de nuestros compatriotas las propuestas y mociones en este sentido no amainaron. En junio **El Autonomista** de Bogotá publicó un artículo intitulado “Separación del Istmo” en el que daba cuenta de las intenciones separatistas de los panameños, merced a lo cual proponía que antes que Panamá se anexara voluntariamente a los Estados Unidos sin beneficio alguno para la na-

ción, era más conveniente vendérselo a Washington y saldar la deuda nacional. En esta oportunidad, fueron Carlos A. Mendoza, Pablo Arosemena y el Dr. De Roux, quienes respondieron a esta afrenta. Para Mendoza las intenciones de “vendernos cual si fuéramos esclavos” debilitaba “el amor a la patria” y, por lo tanto, concluía que era mejor separarse de Colombia y vivir independientes pero con dignidad. Por su parte el Dr. De Roux en su “Memorial de Agravios que los panameños tienen contra el gobierno y en general contra los demás colombianos”, después de enumerar las razones de disgusto de los panameños, destacaba que Colombia había abandonado al Istmo a su propia suerte e insatisfecha aún, ahora planteaba “con insaciable sed de millones vendernos como a colonos”.

Estas reiteradas propuestas de la prensa para negociar la venta del Istmo, eran tema de conversación corriente en los círculos políticos y sociales bogotanos. Aunque no existía unanimidad de criterios al respecto y la idea contaba también con acérrimos adversarios, lo cierto es que algunos sectores la planteaban como la solución más viable a mediados de 1899, para ponerle fin a las crecientes dificultades financieras de la República. No fue sorprendente, entonces que el 31 de agosto de ese año en **El Lápiz** de Panamá se planteara la independencia absoluta del Istmo, antes que Colombia lo vendiera a una gran potencia sin beneficio alguno para sus habitantes. Por aquellos días, Francisco Ardila definió el sentir de nuestros compatriotas cuando advirtió: “Nosotros no somos parias para que se nos venda y cuando querramos a nos para que nos gobiernen, nos los daremos nosotros mismos”.

Una vez que estalló la guerra, pocos meses después, el gobierno buscó alternativas para la obtención de dinero con el fin de financiar la contienda y, una vez más, se rescató la idea de vender Panamá. Ya vimos que, en abril de 1900, la administración Sanclemente firmó una prórroga con la Nueva Compañía del Canal que le reportó cinco millones de francos en oro, pero agotada esta cantidad se buscaron otros mecanismos de financiamiento. Así, en agosto de 1901, **El Heraldo** de la Costa de Barranquilla propuso, una vez más, vender una parte del

Istmo a los Estados Unidos para “asegurar la compra de navíos de guerra para el gobierno”.

Antes de proseguir nos detendremos aquí para hacer algunos comentarios. En primer lugar, llama la atención la liberalidad con que la prensa colombiana, incluso la del interior del país planteaba la venta del Istmo, lo que indica a las claras que nuestro territorio era hasta cierto punto un cuerpo ajeno y extraño al todo de la nación. Y la verdad era así. Por una parte, si miramos un mapa de Colombia veremos que Panamá se dispara hacia el norte de la América del Sur como un apéndice de este subcontinente donde Colombia tiene sus raíces. A ello se agregaba la circunstancia de que ambos territorios estaban separados por la pluviselva del Darién-Chocó que establecía una valla natural infranqueable. Por tanto, la misma Bogotá mantenía unas comunicaciones erráticas con nuestro territorio y ni qué decir de otras regiones del país con las que Panamá jamás había mantenido contacto alguno. Era lógico entonces que el Istmo se percibiera como un territorio distante, disgregado del ente nacional colombiano y cuyo único valor conocido era el de ser el futuro emplazamiento del canal interoceánico. Por lo demás, la situación ya había sido denunciada desde mediados del siglo por el propio Justo Arosemena.

Pero había más. Los habitantes de la ruta de tránsito presentaban pocas analogías con sus hermanos bogotanos o colombianos en general. Hasta la llegada de los extranjeros a Panamá a raíz de la fiebre del oro y la posterior construcción del ferrocarril, quizás pudieran establecerse algunas similitudes entre ambos grupos, pero a partir de entonces las diferencias se hicieron cada vez más pronunciadas.

Los extranjeros le imprimieron al Istmo nuevas características, una mentalidad renovada y diferentes costumbres que los panameños asimilamos sin dificultad como sucede, por lo general, con los pueblos marítimos. Pero Bogotá ubicada en un valle en medio de los Andes, estrangulada por la geografía, asimilaba con dificultad las transformaciones. De manera que a comienzos de este siglo las diferencias entre ambas sociedades se habían exacerbado, como tendremos oportunidad de ver en el próximo capítulo. Sea como fuere, lo que nos interesa

destacar más que nada, es que Panamá no era percibida en el resto del país como parte integral del mismo y de allí las propuestas para su venta.

Otro elemento que queremos resaltar es que el producto de esta transacción se utilizaría no sólo para el pago de la deuda externa, sino también para recoger el papel moneda que circulaba en el país, así como en la construcción de un ferrocarril que comunicara Puerto Colombia con la capital. En el primer caso, como ya anotamos, el papel moneda de la Regeneración emitido para estabilizar la economía se había transformado en una trampa mortal para las finanzas públicas. Al decir de Gerardo Molina lo que pudo ser un factor de progreso para el país fue la causa de su ruina. Las emisiones que no debían superar los 12 millones, como dijimos, alcanzaron los 40 millones, lo que provocó que el mercado se viera inundado de una moneda sin valor alguno y que la inflación rompiera sus propios **récords**. En 1899, Rafael Uribe Uribe señaló los efectos devastadores de esta situación, cuando indicó: “los salarios se han elevado al doble (...) pero su capacidad adquisitiva se ha disminuido en una tercera parte”. Las emisiones indiscriminadas realizadas durante la Guerra de los Mil Días llevaron a que al fin de la misma el papel moneda careciera totalmente de valor y que nadie quisiera aceptarlo. De modo que Colombia se encontró con una moneda inservible que constituía uno de los mayores obstáculos para realizar transacciones con el extranjero.

El otro aspecto que nos interesa señalar es el de la construcción de ferrocarriles para lo cual se destinaría parte del producto de la venta del Istmo de Panamá. Los políticos colombianos de finales del siglo, tanto liberales como conservadores influidos por las ideas positivistas en boga por aquel entonces, consideraban que el progreso de la nación pasaba por el control del territorio gracias a la construcción de una red de comunicaciones económicas y eficientes. Colombia se insertó tardíamente en el camino del progreso que representaba la construcción de ferrocarriles y ello acarreó como resultado atraso, postración y postergación. Sin vías de comunicación que enlazaran las regiones productivas con los mercados consumidores y con los puertos

exportadores, el desarrollo de la economía del país se asentaba sobre arenas movedizas. De modo que por esta época los programas de ambos partidos políticos tenían como prioridad la construcción de ferrocarriles, máxime teniendo en cuenta que para entonces la nación no poseía más de 500 o 600 Kms de vías férreas de los cuales 80 estaban localizados en Panamá y no tenían ningún impacto en otras secciones de la República. Bogotá se encontraba irregularmente comunicada con el resto del país y por supuesto Panamá era la principal víctima de esta situación. Según un viajero de la época las comunicaciones entre la costa del Caribe y Bogotá eran una pesadilla que se realizaba en canoa o barco de vapor en “mula montañera o a caballo”, por la selva, o al borde de precipicios que daban vértigo bajo un sol tropical abrasador, todo lo cual requería cinco o seis semanas.

Pero esto no era todo. Era evidente que estas condiciones precarias de la economía colombiana le impedían atender las necesidades de los Departamentos, aunque estos, como en el caso de Panamá, engrosaran las arcas del tesoro bogotano con el pago de la anualidad de la Compañía del ferrocarril y otras concesiones. La incapacidad de Colombia para atender los más elementales requerimientos del país se puso de manifiesto en el Istmo, incluso antes del estallido de la Guerra de los Mil Días, cuando en septiembre de 1899 se declaró una huelga de funcionarios de los tribunales para reclamar el pago de 19 meses de salarios que les adeudaba el gobierno. Pero lo que es más grave aún, las tropas, a cuyo cargo estaba la seguridad del territorio y en última instancia la misma soberanía de Colombia, sufrían atrasos de cuatro semanas. Como es natural, la guerra desbordó esta situación y dos años más tarde el gobierno se vio precisado a suspender la mayor parte de sus obligaciones. Lógicamente, una nación económicamente deprimida como la colombiana entonces era un país débil a lo interno y a lo externo, sin posibilidad alguna de hacer valer su opinión. Una vez concluida la guerra, a finales de 1902, **El Colombiano** calculaba que el déficit mensual era de más de 16 millones de pesos, para lo cual el gobierno emitía diariamente 500.000 pesos en papel moneda. La economía ya colapsada en tiempos de paz se había visto estrangulada por

el conflicto bélico que desorganizó la producción, el transporte y la estructura laboral, dando como resultado una situación fiscal y monetaria catastrófica. Eso, claro está, sin tener en cuenta que el precio del café venía cayendo en el mercado internacional desde 1896, que los hatos de ganado servían para alimentar a las tropas y que las mismas cosechas de café y caña de azúcar se perdían por falta de brazos. A ello se agregaban los métodos atrasados y poco científicos que se utilizaban tanto en las labores agropecuarias como en las agrícolas.

Para entonces Colombia poseía aproximadamente cuatro millones de habitantes de los cuales el 75% era analfabeto. Como diría años más tarde Rafael Uribe Uribe: “Sin escuadra, sin ejército suficiente, sin comercio, sin industrias, sin presupuesto, sin población proporcionada al territorio y sin diplomacia hemos carecido de todos los elementos que hacen tomar en cuenta la voz y el voto de un país en el concierto universal”. Esta era, en líneas generales, la Colombia que negoció un tratado canalero con Estados Unidos entre 1901 y 1903, sin olvidar, claro está, el estado de guerra generalizado que existía en el país, así como las pugnas políticas internas que jugaron un papel importante en la serie de torpezas diplomáticas que se cometieron durante estos años. Pero lo más increíble es que esta nación débil y sometida a una serie de circunstancias adversas que entabló negociaciones tan desiguales con una de las potencias más poderosas del mundo, rechazara el tratado canalero que significaba el equilibrio militar y el desarrollo industrial y comercial para la otra.

3) Colombia y Estados Unidos negocian un Canal.

a) Carlos Martínez Silva en Washington.

A finales de 1900, después de más de un año de guerra en territorio colombiano, el gobierno de Bogotá comenzó a barajar la posibilidad de reabrir su Legación en Washington y enviar un representante con el propósito de entablar negociaciones para la apertura de un canal por el Istmo de Panamá. Se sabía que la ruta de Nicaragua era más popular en Estados Unidos, pero también se conocía el informe de la Comisión Walker en el que se le reconocían ventajas a la vía por Panamá. Por

ello, se pensaba que el envío de un delegado colombiano neutralizaría la preferencia por Nicaragua. El nombramiento recayó en la figura del conservador histórico Carlos Martínez Silva uno de los políticos y diplomáticos más avezados de su época, quien fue designado Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario con el propósito de imponer la ruta de Panamá. Martínez Silva había apoyado el golpe del 31 de julio de 1900 que derrocó al anciano, enfermo y ausente Presidente Sanclemente y entronizó a su Vicepresidente José Manuel Marroquín. El golpe tenía como objetivo primordial concluir la contienda en breve plazo. Pero hacia finales del año en cuestión, todo indicaba que la situación no evolucionaba según lo planeado por los golpistas y que, muy por el contrario, la guerra se intensificaba. Pese a ello, Martínez Silva no se dio por vencido y continuó, incluso desde Estados Unidos trabajando por llegar a un acuerdo de paz, como tendremos oportunidad de ver.

Las instrucciones que recibió de su gobierno fueron vagas e imprecisas y más que todo se le solicitó sondear las exigencias de Washington para la firma de un Tratado, que debía puntualmente comunicar a Bogotá para recibir nuevas instrucciones. Con una agenda tan imprecisa era evidente que el gobierno colombiano carecía de una política definida a este respecto y la improvisación caracterizó el manejo de la situación por parte de Bogotá pese a los esfuerzos de su Ministro en Washington. Pero Martínez Silva iba dispuesto a que Estados Unidos aceptara el hecho de que “Colombia estaba pronta a satisfacer las legítimas aspiraciones del gobierno y del pueblo de los Estados Unidos, que la Compañía Francesa se vería obligada a vender su concesión y que habiendo sido declarado por la comisión americana que la vía de Panamá era más corta y la más económica, lo natural era conocer nuestra propuesta antes de decidirse por Nicaragua”.

Sin embargo, a inicios de 1901 el Secretario de Estado John Hay carecía de instrucciones por parte del Senado para entablar negociaciones con Colombia, de manera que las mismas fueron pospuestas, aunque Hay le solicitó al Ministro colombiano la confección de un memorándum que contemplara los puntos principales para una futura

negociación. De conformidad con ello, el 27 de marzo de 1901, Martínez Silva le presentó un memorándum en el que trataba “de armonizar los intereses de Colombia, los de la Compañía del Canal y los de Estados Unidos, sin chocar con Inglaterra y siempre sobre los principios de soberanía colombiana en el Istmo de Panamá y de neutralidad del Canal.”

Llegados a este punto, es necesario que nos detengamos para hacer algunos señalamientos. Es preciso puntualizar que ambas naciones se sentaron a la mesa de negociaciones con agendas de trabajo difíciles de armonizar en aspectos sensibles que parecían irreconciliables. Para Estados Unidos no cabía discusión alguna respecto a su derecho incuestionable de obtener la plena soberanía dentro del radio de la futura Zona del Canal, concepto que, por lo demás, se venía manejando en las altas esferas del Departamento de Estado desde hacía un par de décadas. Asimismo, se tenía claro que había que obtener cláusulas flexibles que permitieran ampliar su jurisdicción fuera de la Zona del Canal, en caso de necesidad. Sin embargo, para Colombia la cesión de la soberanía nacional sobre una franja de territorio perteneciente a la República era inaceptable y no podía siquiera ser tema de discusión. Ya vimos que una ley de 1886 prohibía la cesión de territorio nacional a otros estados soberanos. Era evidente, entonces, que por lo menos en este puntos los acuerdos entre ambas naciones no serían fáciles.

Otro campo de discrepancia era el que se refería a la neutralidad del canal. Ya indicamos que uno de los factores que llevó al fracaso del primer Tratado Hay-Pauncefote fue la oposición del Congreso norteamericano a que el futuro canal se rigiese por la Convención de Constantinopla en cuanto a su neutralización. Estados Unidos reclamaba absoluta libertad “para asegurar por sus propias fuerzas su defensa o el mantenimiento del orden público”. En realidad, esta discordia era de vieja data entre ambas naciones. No tenemos más que recordar lo ocurrido hacia 1880-81, cuando Colombia intentó obtener entre las potencias europeas una garantía conjunta de neutralización del canal que se proponían construir los franceses en el Istmo de Panamá. Entonces Washington respondió airadamente advirtiendo que el Trata-

do Mallarino-Bidlack lo transformaba en el garante exclusivo de la neutralidad de la ruta de tránsito a través de nuestro territorio. Es más, ambas naciones suscribieron por entonces el Convenio Trescott-Santodomingo Vila, en febrero de 1881, que comprendía cuatro declaraciones relativas a la neutralidad del Canal y que Colombia consideró inaceptables. Huelga decir que Bogotá aspiraba a obtener una garantía más amplia de la neutralidad del canal que la que podía ofrecer Estados Unidos en exclusiva.

Pero aún había otros desacuerdos. Washington pensaba que aunque el canal estuviera emplazado en territorio de la República de Colombia, el mismo debía ser considerado como propiedad exclusiva de los Estados Unidos y por tanto no sólo sería construido, sino también mantenido, operado, protegido, defendido, administrado y saneado por capital y personal estadounidense con prescindencia absoluta de Colombia. Por contrapartida, en Colombia siempre se había aspirado, desde la época de Francisco de Paula Santander, a que el canal que se construyera fuese nacional, aunque para ello se tuviera que solicitar empréstitos en Europa. El fracaso de estas gestiones llevó al Congreso colombiano en 1834, a autorizar al Presidente para negociar privilegios canaleros con particulares y empresas extranjeras. Pero siempre se evitó que esas concesiones fueran otorgadas a otros gobiernos. Incluso la Concesión Salgar-Wyse de 1878 consignaba expresamente que el privilegio podía ser traspasado a empresas y particulares pero no a un gobierno extranjero. Si bien, para 1901, Colombia había flexibilizado esta postura en algunos aspectos y accedía a negociar con un gobierno extranjero la apertura de un canal por su territorio, no estaba dispuesta a hacer excesivas concesiones en este sentido.

Por último, otro punto difícil de armonizar era el relacionado con la compensación económica que recibiría Colombia por el canal y que Estados Unidos estaba dispuesta a pagar. Para hombres como Theodore Roosevelt o John Hay o Elihu Root el canal constituía un bien de y para la humanidad y ,por lo tanto, como se construía para servir los mejores intereses del mundo era lógico que su país no pagara nada por las tierras sobre las que se asentara, o al menos la menor cantidad posi-

ble. Es más, el Senador Shelby Cullom consideraba que, en última instancia, Estados Unidos tenía derecho a expropiar el territorio requerido para su construcción y después indemnizar o no a la nación afectada. Huelga decir que, a la vista de estos argumentos, Estados Unidos se sentó en la mesa de negociaciones con la idea de que se debía pagar lo menos posible por el canal. En tanto, Colombia aspiraba a obtener el mayor beneficio posible de la construcción del canal por Panamá, tanto en concepto de compensación como en el pago de la anualidad. Desde inicios del siglo XIX, los diferentes gobiernos colombianos habían percibido al Istmo como una de las riquezas potenciales más importantes de la nación, pues algún día se construiría el canal interoceánico que le reportaría a la nación crecidos beneficios. De manera que ahora llegado el momento esta oportunidad no debía ser desaprovechada, máxime si se tenía en cuenta que el gobierno recibía por el Ferrocarril de Panamá una anualidad de 250.000 dólares . Sin embargo, el negociador colombiano Martínez Silva tenía una visión diferente del problema. Para él : “la anualidad fija parece incluso preferible a una suma redonda por las siguientes razones: 1ero porque sería imposible calcular esa suma ; 2do. porque si fuera relativamente alta, digamos veinte millones se tomaría eso como un argumento muy fuerte contra Panamá ; 3ero porque si fuera más baja, la opinión pública en Colombia la atacaría las negociaciones ; 4to. porque si el gobierno de Colombia recibiera hoy, por este motivo alguna suma de consideración correría el riesgo de que fuera derrochada o malgastada (...)”.

Hecha esta disgregación necesaria para comprender el espíritu de ambas naciones a lo largo de las largas y difíciles negociaciones, debemos señalar que a partir del momento en que el Ministro colombiano le hizo entrega del memorándum a Hay, se propuso convencer a la Comisión Walker para que en su informe final al Presidente de Estados Unidos , recomendara la ruta de Panamá. Por su parte, antes de poder emitir un fallo final, la Comisión necesitaba conocer dos puntos que le preocupaban a algunos de sus miembros. Por una parte, si Colombia accedería a que la Nueva Compañía traspasara su privilegio a un go-

bierno extranjero y por la otra el hecho de que la Compañía francesa no había fijado aún un precio de venta.

Entretanto, el 25 de junio de 1901, Martínez Silva redactó un extenso memorándum en el que quedaron plasmados sus puntos de vista respecto al problema del Canal, sobre todo teniendo en cuenta la falta de instrucciones de su gobierno. Martínez Silva partía del supuesto que Estados Unidos necesitaba un canal por su importancia estratégica y comercial y que además poseía los recursos necesarios para hacerlo. Por ello arribaba a varias conclusiones: 1) Que necesariamente Estados Unidos debía escoger la vía de Panamá por ser más ventajosa que la de Nicaragua; 2) Que la Compañía francesa no podría terminar el canal y las potencias europeas no la apoyarían; 3) Que finalmente Inglaterra y Estados Unidos lograrían llegar a un arreglo respecto al Tratado Clayton - Bulwer; 4) Que la exigencia de la neutralidad del canal debía ser abandonada por Colombia porque ese principio no podría tener aplicación práctica siendo Estados Unidos el único garante de la misma; 5) Que Colombia no podría impedir que Estados Unidos ocupara Panamá en caso de una revolución, por consiguiente, Bogotá debía acceder a las demandas de los panameños que solicitaban que Estados Unidos construyera el Canal por su territorio a toda costa, pues era cuestión de vida o muerte para ellos; 6) Que la influencia norteamericana era preferible a la europea o que al menos el imperialismo era igual, y 7) Que la última prórroga a la Nueva Compañía constituía un obstáculo grave para cualquier negociación provechosa para Colombia, en virtud de lo cual debía declararse su nulidad.

Desde mediados de 1901, el representante colombiano y la Comisión Walker redactaron sendos proyectos de tratado que no se ajustaban del todo a los puntos de vista del gobierno colombiano respecto de la neutralidad. Al parecer, en estas negociaciones, no intervino Hay directamente, aunque hay indicios de que la Comisión actuaba con el aval del Departamento de Estado. Pero hacia finales de año, en un acto de extrema imprudencia por parte de su gobierno o sencillamente porque había perdido la confianza de Bogotá para proseguir con las negociaciones canaleras, Carlos Martínez Silva fue nombrado represen-

te de Colombia junto con Rafael Reyes a la Conferencia Internacional Americana de México. De esta manera abandonó Washington en un momento crucial cuando se negociaba el segundo Tratado Hay-Pauncefote, al tiempo que se discutía ya la ley Hepburn en el Senado que oficializaba la ruta nicaragüense. Además, por entonces, la Nueva Compañía del Canal fijó el precio de venta en 109 millones de dólares en tanto que la Comisión Walker apenas los valoraba en 36 millones. Todo lo cual constituía un golpe de muerte para la elección de la ruta por Panamá. Además, Martínez Silva era de opinión que una nación en guerra como estaba Colombia con todo su potencial y su atención concentrados en el conflicto bélico, no podía bajo ningún concepto entablar negociaciones equitativas o ventajosas. Por tanto, a la vista del fracaso de los intentos de los conservadores históricos por ponerle fin a la guerra entabló, desde mediados de 1901 en Nueva York, conversaciones con el líder liberal Rafael Uribe Uribe tendientes a alcanzar un acuerdo de paz, con el propósito de agilizar las negociaciones canaleras. Pese a que ambos mantuvieron una activa comunicación epistolar y lograron llegar a algunos acuerdos, finalmente el gobierno de Marroquín censuró estos acercamientos que a partir de entonces se vieron interrumpidos.

El 16 de noviembre de 1901, la Comisión del Canal Istmico, a la vista del precio fijado por la Nueva Compañía le remitió al Presidente Roosevelt su informe definitivo sobre las rutas canaleras. En el mismo se reconocía que la vía de Panamá era superior a la de Nicaragua, pero indicaba que el precio establecido por la Compañía francesa anulaba cualquier negociación, pues excedía en más de 60 millones el precio recomendado por la Comisión.

Entretanto, en París, se producían importantes cambios dentro de la Junta Directiva de la Nueva Compañía que tendría consecuencias de largo alcance. Así, M. Hutin fue sustituido por Marius Bo, quien el 4 de enero de 1902 accedió a vender en 40 millones. No debemos subestimar en este proceso la actuación de Philippe Bunau Varilla, quien presionó para que la empresa presentara una oferta aceptable para Estados Unidos.

Dentro de este contexto, el 18 de noviembre de 1901, se firmó el segundo Tratado Hay-Pauncefote por el cual se declaró abrogado el Clayton-Bulwer de 1850 y se convino que el canal podía ser construido por Estados Unidos, que además tendría el derecho exclusivo de reglamentarlo y administrarlo. Aunque se adoptaron como bases de la neutralización del canal las relativas al Canal de Suez, la verdad es que Estados Unidos quedó autorizado para establecer la policía militar encargada de la protección del canal en caso de desórdenes. El artículo IV preveía expresamente que ningún cambio de soberanía o de relaciones internacionales del país o países por los que atravesara el Canal afectaría el principio general de neutralización establecido en el referido pacto.

Todo ello encajaba perfectamente con la ley Hepburn que se venía discutiendo en la Comisión del Senado encargada de los asuntos canaleros. Así, el 9 de enero de 1902, se votó en forma unánime esta ley que recomendaba la construcción de un canal por Nicaragua. Aunque el círculo pareció cerrarse con la aprobación de esta norma que recomendaba la construcción de un canal por territorio nicaragüense, en realidad, veremos que, aún no estaba todo dicho al respecto. En efecto, la nueva oferta francesa le daría a la situación un giro favorable a la ruta de Panamá, en los meses venideros.

b) Roosevelt se decide por la ruta de Panamá.

A comienzos de 1902 Carlos Martínez Silva fue reemplazado por José Vicente Concha. Desautorizado por su gobierno y con las manos atadas para proseguir con las negociaciones, Martínez Silva recibió su sustitución con alivio en virtud de sus diferencias irreconciliables con Marroquín. Pese a que Concha carecía de experiencia diplomática, no hablaba inglés y era la primera vez que salía del territorio colombiano, llegó dispuesto a firmar un tratado conforme a las instrucciones recibidas de su gobierno. Entre estas figuraban: 1) no aceptar menoscabo alguno de la integridad territorial y de la soberanía de Colombia; 2) conceder autorización a la Nueva Compañía para traspasar la concesión, y 3) obtener veinte millones como indemnización.

Entretanto, el 20 de enero, el Presidente Roosevelt convencido de que Panamá era la mejor ruta para construir un canal y al tanto de la decisión francesa de vender por la suma recomendada presionó a la Comisión Walker para que cambiara su informe a favor de Panamá. Así, el 20 de enero de 1904, el primer mandatario envió al Congreso el Informe Suplementario de la Comisión en el que se describía a Panamá “como la ruta más práctica y factible”. Una semana más tarde, el Senador Spooner de la Comisión de Canales Interoceánicos del Senado presentó un proyecto de ley por el cual se señalaba que el canal podría construirse por Nicaragua si fracasaban las negociaciones que el Presidente Roosevelt debía entablar de inmediato con la Nueva Compañía para adquirir el título en 40 millones de dólares, así como con Colombia para la firma de un Tratado para la apertura de un canal por Panamá, dentro de un plazo perentorio. Vencido el plazo, el mandatario podía llevar a cabo el proyecto de Nicaragua negociando con esta nación y con Costa Rica. Esta alteración a la ley Hepburn no fue bien recibida dentro del Congreso por los partidarios de la ruta nicaragüense entre ellos el Senador John T. Morgan. Sea como fuere, tanto Morgan como otros partidarios de Nicaragua pensaron que la ley Spooner era una utopía y que jamás llegaría a ejecutarse.

Pero en mayo, cuando aún la propuesta de Spooner era objeto de encendidas polémicas dentro del Congreso, se produjo un hecho fortuito que Philippe Bunau Varilla no dejaría pasar desapercibido. En efecto, el Mont Pelée entró en erupción en La Martinica, sepultando a la población de Saint Pierre y a sus 25.000 habitantes. Conocida como era la condición volcánica del territorio nicaragüense Bunau Varilla envió una carta personal a cada Senador advirtiéndole el peligro que entrañaban los volcanes dentro del circuito canalero. Además, señaló que el volcán Momotombo se encontraba en actividad y ya había destruido un pueblo, así como los terminales del ferrocarril de Corinto. Fue entonces que publicó una serie de editoriales en **The Sun** de Nueva York y su folleto sobre las características de Panamá y Nicaragua que ya tuvimos oportunidad de mencionar.

Pero el Senador Morgan no se dio por vencido y después de recopilar información al respecto desmintió la actividad volcánica en Nicaragua que publicitaba Bunau Varilla. Éste, decidido a eliminar todo viso de duda, adquirió estampillas postales de Nicaragua en las que aparecía un volcán en erupción, lo que ponía de manifiesto que el carácter volcánico era una de las tipologías del terreno, y las distribuyó entre los Senadores. Sin duda, ello contribuyó grandemente a convencer a los espíritus indecisos del Congreso. Así, el 28 de junio, se aprobó la ley Spooner, para la que se destinaron diez millones de dólares, se creó la Comisión del Canal Istmico integrada por siete miembros y se autorizó al Secretario del Tesoro a tomar en préstamo 130 millones de dólares para la construcción del Canal. Esta larga batalla dentro y fuera del Senado entablada con el propósito de decidir la mejor ruta canalera y que se conoce como “guerra de las rutas”, enfrentó sobre todo a los partidarios de nuestro territorio como Mark Alonzo Hanna y John Spooner con los acérrimos defensores de Nicaragua, como John Morgan y William Hepburn.

Entretanto, Concha no se mantenía inactivo sino que, por el contrario, había confeccionado un nuevo tratado sobre la base del presentado por su antecesor. Para ello, estuvo asesorado en todo momento por el abogado de la Nueva Compañía William Nelson Cromwell por lo que no resulta extraño que le recomendara a su gobierno el reconocimiento de la prórroga otorgada a esta empresa en 1901, pues Colombia ya se había embolsado los cinco millones de francos. Además, también era de opinión, que había que negociar con Estados Unidos a todo trance y a costa de concesiones “por el peligro inminente de que se produzca un movimiento de secesión” en Panamá. Es más, el 30 de marzo de 1902, escribía: “cada día se marca más en todos los partidos políticos del Istmo un sentimiento de desvío; por no decir repulsión por el gobierno central; la influencia americana, su lengua, sus costumbres se extienden constantemente en aquella región, y si se opusiera una resistencia abierta (...) se aceleraría un conflicto que, por el contrario se evitaría desde que una potencia como los Estados Unidos garantice la integridad de nuestro territorio”.

Esta posición pragmática y realista de Concha que recordaba a la de su antecesor Martínez Silva no encajaba fácilmente con el espíritu que reinaba en Bogotá, donde el Presidente Marroquín se debatía en la más extraordinaria incertidumbre. Así, por estos días escribía: “En cuanto a la cuestión del canal me encuentro en horrible perplejidad; para que los norteamericanos hagan la obra (...) se necesita hacerles concesiones de territorio, de soberanía y de jurisdicción que el Poder Ejecutivo no tiene facultad de otorgar, y sino las otorga y los norteamericanos determinan abrir el canal, lo abrirán sin pararse en pelillos y entonces perderemos más soberanía que la que perderíamos si hacemos las concesiones que exigen (...)”. Agregaba : “De mí dirá la Historia que arruiné al Istmo y a toda Colombia no permitiendo que se abriera el Canal de Panamá , o que permití que se hiciera vulnerando escandalosamente los derechos de mi nación”.

Pero la discusión del proyecto de Tratado presentado por Concha se vio interrumpida por la actitud prepotente asumida por los norteamericanos en el Istmo de Panamá. Para entonces era apremiante en Washington llegar a un acuerdo de paz en el Istmo. Convencido el gobierno, pero sobre todo el Presidente Roosevelt, que Panamá era la mejor ruta canalera, había que apresurar la pacificación del territorio para iniciar cuanto antes las obras del canal. De manera que las órdenes de Washington en este sentido se hicieron cada vez más severas con el objetivo de forzar el fin de la guerra. Dentro de este contexto, tanto los Comandantes Mac Lean como Casey prohibieron que las tropas gubernamentales viajaran armadas en el ferrocarril exigiendo su desarme, al tiempo que adoptaron una serie de medidas que ponían en entredicho la soberanía colombiana sobre el Istmo de Panamá. La réplica de Concha se tradujo en una enérgica protesta al Departamento de Estado que su propio gobierno desautorizó, aconsejándole hacer caso omiso de lo que acontecía en Panamá. Esta actitud resultó inaceptable para Concha, quien respondió airadamente al Presidente Marroquín y al Canciller Felipe Paúl, dando por terminada su misión habida cuenta que: “Entre una potencia que así impone su fuerza, y un gobierno que no sabe o no quiere defender la soberanía nacional no caben ya tratados: el derecho diplomático cede el

paso al de la conquista, cesa la discusión entre dos países iguales según la concepción jurídica y queda sólo uno que dicta la ley y otro que ha de recibirla y obedecerla”. Pero había más aún. Concha denunció que las tropas norteamericanas no sólo le impedían a las colombianas el acceso a los trenes , sino que también adoptaban las medidas necesarias para asegurar el orden público y el libre tránsito en la vía, al tiempo que habían ejercido el derecho de visita en un buque de guerra colombiano y asumían actitudes soberanas en territorio colombiano. Por tanto, en su opinión violaban el Tratado de 1846 y no cabía ya ninguna negociación.

La actitud reticente de Concha a proseguir negociando, así como el control absoluto asumido por las tropas estadounidenses en la ruta de tránsito, llevaron a Roosevelt, el 21 de agosto, a inquirir a John Hay en los siguientes términos: “¿Por qué no podemos comprar el Istmo de Panamá de inmediato, en vez de arrendarlo de Colombia ? ... Creo que ellos cambiarían su Constitución si les ofrecemos lo suficiente” Aunque en apariencia la idea no cogió cuerpo, lo cierto es que éste era el ánimo que imperaba en las altas esferas del gobierno norteamericano donde se discutía con libertad sobre la doctrina del “derecho internacional de dominio eminente” en conexión con el canal. La misma planteaba que en caso de que Estados Unidos no pudiera llegar a un arreglo con Colombia, debía tomar el control del Istmo y pagarle posteriormente una suma compensatoria. Esta era, en líneas generales, la tesis del Senador Shelby Cullom Presidente de la Comisión de Relaciones Exteriores, quien a comienzos del año siguiente infirió que su gobierno podía entenderse directamente con la Nueva Compañía del Canal con prescindencia de Colombia y expropiar una parte del Istmo “alegando... utilidad pública universal y dejando para más tarde el avalúo de la compensación que corresponde a Colombia”.

Sin embargo, la dimisión de Concha no se hizo efectiva de inmediato, pues tanto el Presidente Marroquín como el Ministro de Relaciones Exteriores Felipe Paúl le rogaron permanecer en Washington. Pero ya era evidente su incapacidad para proseguir las negociaciones y finalmente, el 28 de noviembre de 1902, dio por terminada su misión y regresó a Colombia. Para Concha, igual que para Martínez Silva con

anterioridad, era imposible llevar adelante con éxito negociaciones canaleras mientras imperara el estado de guerra en Colombia. De modo que entre los meses de abril y mayo de 1902 Concha apremió a su gobierno para que le autorizara a entrar en conversaciones con el líder liberal Vargas Santos, con el propósito de alcanzar un acuerdo de paz mediante el otorgamiento de concesiones políticas. Es más, a finales de mayo, Concha y Vargas Santos firmaron un acuerdo provisional por el cual el gobierno se comprometía a reformar la ley electoral y convocar un Congreso tan pronto como se restableciera la paz para que redactara y promulgara una serie de leyes políticas, monetarias y fiscales. El gobierno también asumía el compromiso de pagar las deudas contraídas por los liberales en el exterior y garantizaba el nombramiento de gobernadores liberales en cuatro Departamentos y dos territorios nacionales. Pero el gobierno rechazó de plano el acuerdo.

La verdad es que para entonces Estados Unidos estrechaba el círculo para que Colombia apresurara la firma del Tratado. Es evidente, como señala Charles Bergquist, que Bogotá fue forzada a negociar el pacto canalero bajo coacción extrema. Preocupado el gobierno por el giro que tomaba la guerra civil en el interior del país; sometido el ejército gubernamental a la devastadora modalidad de la guerra de guerrillas; amenazado por dentro y por fuera por enemigos poderosos; con las arcas vacías, un cúmulo de deudas y el aparato productivo quebrado, es evidente que Colombia no le prestó la debida atención al negocio canalero. Prueba de ello, es la alta rotatividad de los Ministros de Relaciones Exteriores que se sucedieron en este período. Además, sus demandas aparecían siempre subordinadas a las de Estados Unidos y a las exigencias de la Nueva Compañía, cuya prórroga de concesión había debilitado aún más la posición negociadora colombiana. De manera que aunque en la mesa de negociaciones se sentaran sólo los representantes norteamericanos y colombianos, la verdad es que tras bastidores los franceses representados por Cromwell tenían amplia ingerencia y maniobraban en beneficio propio. También la posición colombiana aparecía debilitada por el temor de la separación del Istmo y, sobre todo, por su posible anexión a los

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Estados Unidos. Se sabía que el sector más representativo de la población era partidario de la construcción del canal por su territorio y que para lograr este propósito recurriría a cualquier medio, habida cuenta de la marcada mentalidad mercantil que imperaba en la ruta de tránsito. Este aspecto fue el que más impresionó a Miguel Abadía Méndez de paso por el Istmo en febrero de 1902. Entonces, advirtió: “El Istmo está perdido para Colombia, da tristeza decirlo pero es verdad. Aquí predomina la influencia yanqui y todos los panameños, con contadas excepciones son capaces de vender el canal, el Istmo y hasta su misma madre”.

Pero lo cierto es que a la vista de la actuación de Marroquín resulta evidente que éste también utilizó el tratado canalero para presionar a Estados Unidos a que adoptara las medidas necesarias conducentes a asegurar el fin de la guerra en el Istmo. Una vez obtenido este resultado, como tendremos oportunidad de ver, rehusó recomendar la ratificación del Tratado al Congreso colombiano.

La verdad es que al tiempo que Concha abandonaba Estados Unidos, la guerra tocaba a su fin en territorio panameño. El 21 de noviembre de 1902, se firmó la paz a bordo del navío estadounidense “**Wisconsin**”. El Tratado de paz estipulaba que se buscaba “llevar a feliz término las negociaciones que tienen pendiente sobre el Canal de Panamá”. Asimismo, el artículo 7 hablaba de “una convocatoria a elecciones para miembros del Congreso que debía tratar en primerísimo lugar las negociaciones sobre el Canal”.

El siguiente paso, entonces, era la firma de un tratado canalero.

Bibliografía selecta

- Anguizola, Gustave: Philippe Bunau-Varilla. The man behind the Panama Canal. Nelson Hall, Chicago, 1980.
- Araúz, Celestino Andrés y Pizzurno, Patricia: El Panamá Colombiano 1821-1903. Ed. Pribanco-La Prensa, Panamá 1993.
- Bergquist, Charles. Café y Conflicto en Colombia. 1886-1910. La Guerra de los Mil Días: antecedentes y consecuencias. Faes. Bogotá, 1981.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

- Cavelier, Germán: La política internacional de Colombia. Tomo II. Editorial Iqueima, Bogotá 1959.
- Clare Lewis, Horacio: Relaciones diplomáticas y consulares entre Panamá y los Estados Unidos de América. Ediciones de la Revista Lotería, Panamá febrero 1966.
- Donovan, Frank: Historia de la Doctrina Monroe. Editorial Diana, México, 1966.
- Duval, Miles P. : Cádiz a Catay. La Historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá. EUPAN, Panamá, 1973.
- Lemaitre, Eduardo: Panamá y su separación de Colombia. Una Historia que parece novela. Biblioteca Banco Popular, Bogotá 1972.
- Mack, Gerstle: La Tierra Dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal istmico. EUPAN, Panamá 1978.
- Mc Cullough, David: El cruce entre dos Mares. La creación del Canal de Panamá 1870-1914. Lasser Press Mexicana S.A., 1984.
- Mc Greevey, William: Historia económica de Colombia 1845-1930. Tercer Mundo Editores, Bogota, 1989,
- Mesa, Darío: "La vida política después de Panamá 1903-1922", Manual de Historia de Colombia. Tomo 3, Bogotá 1994.
- Pensa, Henri: La République et le Canal de Panamá. París, 1906. Traducción de Irma Ritter, Universidad de Panamá, 1995.
- Pizzurno, Patricia: Antecedentes, hechos y consecuencias de la Guerra de los Mil Días en el Istmo de Panamá. 1899-1902. GECU, Panamá, 1990.
- Rebolledo, Alvaro: Reseña histórico-política de la Convención Interoceánica con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia. Ed. Hispano-América. San Francisco, California, 1930
- Rippy, Fred J.: El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia. El Ancora Editores, Colombia 1981.
- Rivas, Raimundo: Historia diplomática de Colombia 1810-1934. Ministerio de Relaciones Exteriores, Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.
- Rodríguez Guerrero, Ignacio: Libros colombianos raros y curiosos. Biblioteca Banco Popular, Cali 1977.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

Terán, Oscar: Del Tratado Herrán-Hay al Tratado Hay-Bunau Varilla. Historia crítica del atraco yanqui, mal llamado en Colombia la pérdida de Panamá y en Panamá nuestra independencia de Colombia. Carlos Valencia Editores, Bogotá, 1976.

Tirado Mejía, Alvaro: Colombia en la repartición imperialista 1870-1914 Ed. Hombre Nuevo, Medellín, 1979.

Capítulo 16

Canal y separación

En enero de 1903 se firmó el Tratado Herrán-Hay entre Colombia y los Estados Unidos para la construcción de un canal interoceánico por el Istmo de Panamá. Sin embargo, este documento fue rechazado por el Congreso colombiano el 12 de agosto de ese año. Para ello, el Legislativo bogotano argumentó que el mismo violaba la soberanía de la nación en la futura Zona del Canal y que, además, Colombia debía recibir mayores compensaciones económicas mediante arreglos por separado con la Compañía del Ferrocarril y la Nueva Compañía del Canal. La improbación del pacto canalero puso en funcionamiento una trilogía de intereses encontrados panameño-franco-estadounidenses que, a la postre, daría como resultado la separación de Panamá de Colombia los días 3, 4 y 5 de noviembre de 1903.

Este acontecimiento provocó diversas reacciones tanto en contra como a favor en los círculos de Panamá, Colombia y los Estados Unidos. Destacadas figuras nacidas en Panamá como Belisario Porras, Oscar Terán y Juan Bautista Pérez y Soto se opusieron rotundamente ante lo que consideraron una demostración del imperialismo estadounidense. Por su parte, en Colombia la disgregación de la República y la pérdida de Panamá resultó un acontecimiento penoso y humillante, máxime cuan-

do fue impotente para adoptar medidas para el reintegro del Istmo, merced a la actitud prepotente de los Estados Unidos. En tanto, en los Estados Unidos, el gobierno recibió tantos aplausos como críticas por su intervención en Panamá. Sea como fuere, la República de Panamá nació a la vida independiente comprometida con Washington y con la obra del Canal.

1. El Tratado Herrán-Hay: reacciones y rechazo.

a) Tomás Herrán y el pacto canalero.

La salida de Concha de la Legación colombiana en Washington, en noviembre de 1902, dejó en manos del Secretario Tomás Herrán los negocios canaleros. Para entonces era ya evidente la premura del Presidente Roosevelt por concluir un Tratado con Colombia para la apertura de un Canal por Panamá. De manera que una vez que Herrán recibió la autorización de su gobierno para negociar con Estados Unidos, el Secretario de Estado John Hay comenzó a presionarlo. Su posición, por lo demás insegura frente a Estados Unidos, se vio aún más debilitada por su propia convicción de que esta nación buscaba una justificación para “expropiar parte de nuestro territorio nacional alegando en justificación de ello, utilidad pública universal”, tesis que ya se dejaba oír con fuerza dentro del Senado y de la Casa Blanca, como indicamos en el capítulo anterior. A ello se agregó un ultimátum que le dirigió Hay, en diciembre de 1902, en el que le informaba que el Presidente Roosevelt consideraba que el plazo para negociar con Colombia había expirado y que no podía ser prorrogado. Ello fue decisivo para que Herrán accediera a suscribir el controversial Tratado Herrán-Hay, el 22 de enero de 1903, que se transformaría en piedra de escándalo y cuyo rechazo sería el detonante para la separación de Panamá de Colombia.

Pero ese mismo día, una vez que Herrán ya había suscrito el pacto en nombre de su gobierno, recibió un cable del Presidente Marroquín en el que le ordenaba no firmar hasta tanto le llegaran nuevas instrucciones al respecto. El Presidente colombiano consideraba que la conquista de la paz fortalecía la posición negociadora de la nación ante los Estados Unidos. Además, era evidente que, para Marroquín, siem-

pre había significado una grave responsabilidad y un gran peso acometer la negociación canalera sin un Legislativo que respaldara su política. De modo que alcanzada la paz era el momento de delegar dicha responsabilidad en el Congreso. Pero la orden de no firmar se recibió demasiado tarde. No obstante, cabe preguntarse cuál habría sido la actitud de Hay o de Roosevelt ante una nueva dilación por parte de Bogotá, máxime cuando el Congreso aún no se había reunido en Bogotá.

Sea como fuere, el Tratado suscrito el 22 de enero establecía que Estados Unidos tendría el derecho exclusivo durante cien años prorrogables “a su exclusiva y absoluta” opción por períodos de igual duración “mientras así lo deseen”, para excavar, construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el Canal marítimo para lo cual Colombia le concedía por igual plazo “una zona de terreno a lo largo del Canal que se abra, de cinco kilómetros de ancho a cada lado de la vía”. Si bien la concesión no incluía las ciudades de Panamá y Colón si se le otorgaban las posesiones de las Compañías del Ferrocarril y del Canal en dichas ciudades. El Canal sería neutral y para ello se dejaba constancia que todas las disposiciones del artículo 35 del Tratado de 1846 seguirían rigiendo “y se aplicarían con toda su fuerza a las ciudades de Panamá y Colón y tierras comunales accesorias, y otras propiedades situadas dentro de dicha Zona, y el territorio comprendido en éstas serán neutrales, y el gobierno de los Estados Unidos continuará garantizando aquella neutralidad y la soberanía de Colombia sobre la Zona del Canal en los siguientes términos: “El gobierno de los Estados Unidos reconoce en todo esta soberanía y rechaza toda pretensión de menoscabarla ... o de aumentar su territorio a expensas de Colombia o de cualquiera de las Repúblicas hermanas de Centro o Sur América, pues desea por el contrario robustecer el poder de las Repúblicas en este Continente y promover, desarrollar y conservar su propiedad e independencia”. Por el artículo XIII, Estados Unidos tenía autoridad para dar seguridad y proteger el Canal, así como los ferrocarriles y para conservar el orden y la disciplina entre los trabajadores y dictar y hacer cumplir los reglamentos de policía y sanidad. En desarrollo de

este artículo, se establecerían tribunales colombianos para controversias entre colombianos y extranjeros que no fueran estadounidenses; tribunales estadounidenses para controversias entre estadounidenses y con otros nacionales que no fueran colombianos, y tribunales mixtos para controversias entre colombianos y estadounidenses y extranjeros distintos de éstos.

El gobierno de Colombia tendría derecho a transportar por el Canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo exentos del pago de derechos. La seguridad y protección del Canal era responsabilidad de Colombia, pero en caso de que ésta no pudiera atender eficazmente ese compromiso, el de los Estados Unidos, con el consentimiento o a solicitud del de Colombia “empleará la fuerza necesaria para ese solo objeto”. En casos excepcionales se contemplaba la posibilidad de que actuara sin necesidad de consentimiento previo del gobierno de Colombia. Por último, Estados Unidos se obligaba a pagar una anualidad fija de 250.000 dólares en oro, pagadera nueve años después de la firma del pacto y una cantidad de diez millones de oro americano en el momento de la ratificación del Tratado, a cambio de la renuncia de los derechos colombianos a las Compañías del Ferrocarril y Nueva del Canal.

Aunque era evidente que el Departamento de Estado había impuesto muchas de las condiciones, la verdad es que el Tratado contemplaba algunas de las demandas colombianas. Pero lo cierto es que Colombia no había podido imponer aquellos puntos que formaban parte de su agenda canalera desde la década del 80, a saber: la no cesión de territorio y la neutralidad de la vía. Además había un tercer punto que tampoco llenó las expectativas de los colombianos y que era el económico.

b) Las reacciones en Panamá.

En Panamá, en líneas generales, el Tratado fue recibido con muestras de beneplácito, aunque también hubo voces que se levantaron en contra. Convencidos los notables que únicamente Estados Unidos podría terminar las obras del Canal y, por ende, transformar a Panamá en un enclave del comercio mundial, gracias al tránsito que generaría

la vía interoceánica, la firma del pacto canalero produjo un suspiro de alivio gracias a que se descartaba la ruta de Nicaragua. Pero el júbilo rápidamente cedió paso al pánico cuando se conocieron las reacciones adversas que el Tratado despertó en Bogotá.

En consecuencia, el Concejo Municipal de la ciudad de Panamá emitió una resolución, con fecha 4 de junio, recomendando la ratificación del Tratado Herrán-Hay al Congreso colombiano, así como una extensa misiva que por estos días le dirigió Ricardo Arias a su buen amigo Juan Bautista Pérez y Soto, Senador por Panamá. En la misma le señalaba, en primer lugar, que era muy probable que no alcanzara a comprender el significado de sus palabras pues él no tenía bienes ni propiedades que proteger en el Istmo. No obstante, a su juicio “el Tratado Herrán-Hay no es deshonra para la nación, es, por el contrario, la única solución posible ...”, y además el mismo reconocía explícitamente la soberanía colombiana sobre la Zona del Canal, al tiempo que le ofrecía a Colombia la oportunidad de progresar, desarrollarse y adquirir, finalmente, estabilidad política. A renglón seguido, agregaba: “Con Canal Colombia vendrá a ocupar el primer puesto en la dirección de los asuntos internacionales de Sur América ... para el Istmo es cuestión de vida o muerte. Para los que nos queda alguna energía antes de bajar a la tumba, el dilema se resuelve así: ó Canal ó Emigración”. Consideraba que atacar el Tratado era tanto como oponerse a la construcción del Canal lo que ponía de manifiesto el temor del grupo dominante de que Estados Unidos se decidiera a negociar con Nicaragua. En su opinión, si el Tratado era rechazado por Colombia: “detrás de esa negativa no vemos sino la ruina del Istmo y su pérdida para Colombia; no por emancipación, sino por desaparición del mismo ...”. Es indudable que este era el punto de vista del grupo conservador y de algunos liberales que, meses más tarde, acometerían la separación. Años después Pablo Arosemena también calificó el rechazo del Tratado como un “acto de extrema imprudencia, “pues era contrario a las aspiraciones y necesidades de una trilogía de intereses encontrados: el gobierno de Estados Unidos, la Nueva Compañía del Canal francés y Panamá.”

Pero también hubo voces liberales que se levantaron en contra de la ratificación del Tratado. Así, Belisario Porras publicó el 15 de mayo en **El Porvenir** de Cartagena y el 18 de julio en **El Constitucional de San Salvador** un artículo titulado “Reflexiones canaleras o la venta del Istmo”, en el que planteaba que el pacto entrañaba “mengua de la integridad de nuestra soberanía, de la honra de la Patria y de nuestra seguridad económica”, en beneficio de Estados Unidos que terminaría dominando el Istmo. Recordaba las humillaciones infligidas por los estadounidenses a los panameños “tan sólo con el dominio de la línea férrea de Panamá a Colón”, merced a lo cual consideraba que si se les otorgaba una franja de terreno “es lógico que en poco tiempo pretenderán dominar los 900 miriámetros cuadrados del territorio que componen el Istmo de Panamá y si han de avanzar como avanzan hoy, los norteamericanos nos colonizarán con la mayor firmeza y rapidez”. A este panorama desalentador se agregaba el temor a la penetración socio-cultural “sinceramente incompatible con la nuestra”, así como el recuerdo de los horrores cometidos por los estadounidenses en Puerto Rico y Filipinas.

Sea como fuere, lo cierto es que desde antes de la improbación del Tratado, un grupo de compatriotas comenzaron a reunirse informalmente con el propósito de decidir qué medidas adoptar en caso de que el Congreso no ratificara el pacto. Como veremos, Washington se mantenía informado de lo que acontecía en el Istmo.

c) El Tratado en Estados Unidos : la tesis Cullom y el Memorándum Moore.

Una vez firmado el Tratado pasó a ser discutido en el Congreso norteamericano para su ratificación. Al parecer, el Senador John T. Morgan, quien era el más rendido admirador de la ruta nicaragüense, nunca se imaginó que la ley Spooner llegaría a ejecutarse, pues supuso que Colombia y Estados Unidos jamás se pondrían de acuerdo en la mesa de negociaciones. De manera que el documento Herrán-Hay recibió todo tipo de críticas por su parte e incluso llegó a introducirle sesenta enmiendas. En medio de las más encendidas discusiones que

se extendieron durante dos largos meses, el propio Presidente Roosevelt llegó a perder la confianza de que el Tratado fuera ratificado. Es más, finalmente, se vio obligado a convocar a una sesión extraordinaria para ratificarlo. Pese a tan tenaz oposición, el Tratado fue aprobado el 17 de marzo sin enmiendas. Vencido este extraordinario escollo sólo faltaba la aprobación del Congreso colombiano.

Pero en Bogotá reinaba un clima poco propicio al pacto, sobre todo en las altas esferas gubernamentales. Esta circunstancia no pasó desapercibida en Washington donde se temía que la ratificación del Tratado en Bogotá encontrara una recia oposición. En este sentido, poco después que el Congreso norteamericano sancionara el Tratado, Tomás Herrán le escribió a su gobierno : “Si desafortunadamente este Tratado fracasara en aprobarse en el Congreso, ocurrirá uno de estos dos resultados. Ya sea que los Estados Unidos de acuerdo con la ley de 26 de junio de 1902 celebrará tratados con Nicaragua y Costa Rica ... o que si los Estados Unidos no está dispuesto a abandonar la ruta de Panamá, se apoderará del Istmo por la fuerza y haría sus propias disposiciones para retenerlo”.

Por su parte, el gobierno estadounidense veía cada vez más con mayor simpatía la tesis del Senador Shelby Cullom que como, ya señalamos, sostenía que la Zona del Canal se podía expropiar alegando “utilidad pública internacional”, y después pagar una compensación . Pero ello no fue todo. Además de la tesis Cullom, Washington también echó mano de la tesis del jurista John Bassett Moore de la Universidad de Columbia , que sostenía que la obligación de Colombia de permitir a los Estados Unidos construir el Canal de Panamá estaba implícita en el artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack de 1846. Moore enfatizaba que : “Puesto que por más de cincuenta años los Estados Unidos han asegurado a Colombia su soberanía sobre el Istmo según el mutuo propósito declarado de mantener un tránsito franco y expedito en dicho istmo, los Estados Unidos están en posición de exigir que les sea permitido construir el gran medio de comunicación que el Tratado propicia como una finalidad principal”. Por tanto, consideraba que si Colombia rechazaba

el Tratado estaba entorpeciendo la construcción del Canal y violando el Tratado de 1846.

Hay indicios de que ya por entonces Estados Unidos adoptó algunas medidas en caso de que el Tratado fuera rechazado por Colombia. Entre ellas se sabe que envió agentes al Istmo, e incluso se comprobó la participación del cónsul estadounidense H.A. Gudger en las reuniones de los conjurados panameños. Es más, la correspondencia cursada entre Hay y Roosevelt, quien se hallaba descansando en **Oyster Bay** pone de manifiesto que ambas figuras no descartaban la posibilidad de que el rechazo del Tratado por parte de Bogotá trajera como consecuencia una rebelión en el Istmo “en contra del ignorante y desatinado gobierno de Bogotá”. Por su parte, Roosevelt no eliminaba la posibilidad de intervenir “cuando sea necesario (...) de alguna forma, para asegurar la ruta de Panamá sin tener que tratar más con los tontos y homicidas corruptos de Bogotá”. Resulta evidente entonces que Washington no se mantenía con los brazos cruzados a la espera de que el Congreso bogotano rechazara el Tratado.

d) El Tratado en Colombia: controversias e improbación.

Ya indicamos que el Tratado fue recibido con recelos y escepticismo en casi todos los sectores de la sociedad colombiana, pues el mismo no llenaba las expectativas de la nación. Es más, la polémica alcanzó tanta virulencia que el senador Juan Bautista Pérez y Soto llegó a pedir la horca para Tomás Herrán a quien acusó de traición a la patria. Pero lo cierto es que nadie se engañaba en Bogotá y se sabía que el gobierno se encontraba en un callejón sin salida, habida cuenta de la situación de extrema debilidad de la nación. Por una parte, sino se aprobaba el Tratado era probable que Panamá intentara separarse, pero además se comprometían seriamente las relaciones con los Estados Unidos que para entonces era uno de los principales compradores de las exportaciones colombianas de café y la fuente principal de inversión extranjera en el país. Esta era la línea de pensamiento del General Rafael Reyes quien fue uno de los pocos defensores que encontró el Tratado. Reyes era de opinión que se debía favorecer la rati-

ficación pues únicamente con el favor de Washington Colombia lograría superar “la espantosa crisis fiscal y económica que reina en el país”. Para hombres como Reyes no podía existir verdadera soberanía en una nación débil y con una economía en bancarrota. Por lo tanto, en el asunto del Canal sacrificaba la soberanía nacional en aras del bienestar económico y de la reconstrucción de la devastación provocada por la guerra. Pero pocos compartían estos puntos de vista, y pragmáticos Reyes estuvo, solo en esta hora.

El Congreso colombiano que se reunió el 20 de junio de 1903 para decidir la suerte del Tratado Herrán-Hay era el primero que se convocaba desde el estallido de la Guerra de los Mil Días en 1899. Como una parte del cuerpo se renovaba cada dos años este Congreso estuvo integrado por Senadores que ya habían actuado a finales del siglo y otros de reciente elección. Los integrantes se hallaban profundamente divididos entre el grupo de conservadores históricos y el de los nacionalistas que habían llevado al poder a la fórmula Sanclemente-Marroquín en 1898. El golpe de agosto de 1900, dado por los históricos, con el fin de desplazar a Sanclemente y acelerar un acuerdo de paz, había distanciado a ambos grupos que mantenían, desde entonces, diferencias irreconciliables. En este Congreso no hubo representación del Partido Liberal, que quedó desarticulado después de la guerra.

Excepción hecha de Rafael Reyes que no era miembro del Congreso, el Tratado estuvo huérfano de defensores, nadie abogó por él y lo que es peor aún ni el mismo Presidente Marroquín recomendó su ratificación al cuerpo legislativo y lo remitió sin firmar como para evadir cualquier compromiso personal con el documento. En su discurso de apertura del Congreso enfatizó en el hecho de que felizmente la responsabilidad de aprobar o rechazar el Tratado no le correspondía al Ejecutivo, sino que era competencia exclusiva del Congreso. No obstante, indicó que, en su opinión, la construcción del Canal constituiría “Una gigantesca mejora material para nuestra tierra” y que “una vez abierto el Canal por los americanos del Norte, estrecharemos y ensancharemos nuestras relaciones con ellos, con lo que ganarán in-

calculablemente nuestra industria, nuestro comercio y nuestra riqueza”. Pero eso fue todo.

Los representantes por Panamá fueron Juan Bautista Pérez y Soto elegido en 1903 y sus suplentes Salomón Ponce Aguilera y Manuel Espinosa Batista, y del grupo de 1899 José Agustín Arango que no se presentó en Bogotá y estuvo representado por su suplente José D. de Obaldía. Una semana antes de que se reuniera el Congreso el Departamento de Estado, impaciente por los comentarios llegados a Washington sobre la oposición que despertaba el Tratado, le envió a su representante en Bogotá Arthur Beaupré un cablegrama para que lo comunicara a la Cancillería en el que insistía que Colombia no apreciaba la gravedad de la cuestión. Se le recordaba que las negociaciones se habían iniciado por insistencia del gobierno de Bogotá y que se habían aceptado las modificaciones introducidas por su representante. De manera que si ahora Colombia rechazaba el Tratado lesionaría las relaciones amistosas entre ambos gobiernos. Pero más grave aún es que el memorándum remataba con una amenaza lapidaria que hirió el orgullo de los Senadores colombianos : “Nuestro Congreso en el próximo invierno podría tomar medidas que todo amigo de Colombia sentiría con pena”. El Canciller Luis Carlos Rico hizo llegar este mensaje al Congreso donde fue recibido con desagrado. Es difícil calibrar el daño que causó este memorándum en el futuro del Tratado, aunque hay autores que sostienen que fue la clave del rechazo. Lo cierto es que uno de los primeros que reaccionó fue Juan Bautista Pérez y Soto, quien con su habitual audacia advirtió que el Tratado sería rechazado porque se trataba de un “pacto infame”, una traición a la patria y, acto seguido, pidió la horca para su signatario. Pero quien realmente llevó la voz cantante de la oposición al pacto fue el ex Presidente Miguel Antonio Caro, para quien el documento era inconstitucional, pues enajenaba una franja de territorio colombiano. Cabría preguntarse, sin embargo, hasta qué punto en realidad esta oposición de Caro no enmascaraba su antagonismo hacia el grupo conservador histórico que había desplazado a Sanclemente para entronizar a Marroquín y que, en última instancia,

era el que había adelantado las negociaciones canaleras en Estados Unidos. No debemos olvidar que, en 1885, siendo Vicepresidente de Núñez, Caro no se opuso a la ocupación de Panamá por parte de tropas estadounidenses y por el contrario secundó la solicitud del Presidente colombiano en el Departamento de Estado.

Sea como fuere, lo cierto es que después de interminables y estériles discusiones, recién el 14 de julio el Congreso nombró una Comisión Especial presidida por Pérez y Soto para hacerle los correctivos necesarios al Tratado. La Comisión rindió un detallado informe en el que señalaba sus objeciones a algunas de las cláusulas. Así, discrepó con el arrendamiento por cien años renovables indefinidamente por la sola voluntad de los Estados Unidos; con la utilización de las fuerzas policiales de este país dentro de la Zona del Canal; indicó que las Compañías del Ferrocarril y del Canal debían llegar a un arreglo previo con Colombia antes de ser traspasadas y fustigó acremente la coexistencia dentro de la Zona del Canal de tribunales de justicia estadounidenses. Aunque no se dejó constancia por escrito, la verdad es que otro punto de discrepancia era el económico, pues no se estaba de acuerdo con la anualidad fija ni con la compensación, que se consideraron insignificantes para una obra de tal envergadura. Es más, la observación relativa a que las Compañías del Ferrocarril y del Canal debían llegar a un arreglo previo con Colombia antes de su traspaso disfrazaba en realidad un acuerdo económico, pues Bogotá sabía que no lograría obtener de los Estados Unidos mayores compensaciones. El Presidente de la Comisión Especial señaló que el Tratado era “absolutamente inconveniente” y que personalmente consideraba que era “probable (...) que los Estados Unidos no quieran el privilegio sino para no usarlo y para impedir que otra potencia lo tome y contraríe sus planes”, lo que mirado retrospectivamente resulta un total desatino y un desconocimiento absoluto de la realidad estadounidense.

Pero ninguna de las observaciones pudo ser incluida pues Estados Unidos ya había advertido que no aceptaría enmiendas al documento original, habida cuenta que su propio Congreso había realizado un gran esfuerzo para aprobar el Tratado sin reserva alguna. De manera que

estos señalamientos no trascendieron y el 12 de agosto de 1903 el Senado rechazó el Tratado por 24 votos en contra, dos votos a favor y la abstención de José D. de Obaldía. Como no estaba en el ánimo del Congreso cancelar las negociaciones ni mucho menos propiciar un enfrentamiento directo con Washington, el 13 de agosto, es decir al día siguiente, se nombró una Comisión presidida por Quintero Calderón e integrada por tres miembros con el propósito de redactar un nuevo Tratado más ventajoso para Colombia. El 2 de septiembre, esta Comisión presentó un proyecto de ley que contemplaba los siguientes puntos como base para entablar futuras negociaciones con los Estados Unidos, a saber: salvaguarda de los derechos de Colombia en las concesiones del Canal y del Ferrocarril para realizar el traspaso; reserva de las tierras baldías dadas a esas concesiones; neutralidad del Canal y reconocimiento expreso de la soberanía colombiana; constitución de una servidumbre para construir y explotar el Canal por cien años prorrogables por períodos de igual duración; pago de veinte millones de dólares por la concesión, así como de una renta anual de cuatrocientos mil dólares. Sin embargo, el Senado no logró llegar a acuerdos definitivos y el 31 de octubre las sesiones extraordinarias se cerraron después que este colectivo decidiera suspender todas las discusiones sobre el Tratado.

Según Raimundo Rivas Bogotá calculó mal sus pasos y “creyó ... que el problema giraba en torno al Capitolio de Bogotá y no de la Casa Blanca en Washington”. Es evidente, además, que hubo una gran candidez al creer que llegado el caso de que el Istmo intentara separarse, Estados Unidos garantizaría la soberanía y propiedad de Colombia sobre nuestro territorio, sin olvidar que también se actuó pensando que Roosevelt o Hay estarían anuentes a entablar nuevas negociaciones canaleras, cuando en realidad ni siquiera habían accedido a aceptar enmiendas en el documento original. Lo cierto es que el rechazo dejó atónitos a sus escasos defensores en Colombia, sobre todo el General Rafael Reyes, el Canciller Luis Carlos Rico y hasta al Presidente Marroquín que pese a no haber abogado por el pacto, esperaba un resultado positivo. Consciente de las esperanzas que habían depositado los panameños en la aprobación del Tratado, decidió nombrar como

Gobernador del Departamento a José D. de Obaldía con el fin de amortiguar el golpe que significaba el rechazo.

Se han intentado muchas y variadas explicaciones para justificar por una parte, la conducta del Departamento de Estado que, en vísperas de la reunión del Congreso colombiano, se dedicó a amenazar al gobierno y, por la otra, la actitud de este Congreso que actuó con una total miopía política sin medir el alcance de las medidas que adoptó. Pero no resulta fácil llegar a conclusiones definitivas al respecto. En el primer caso, varios autores se inclinan a pensar que la política seguida por Washington estuvo encaminada a obtener el resultado alcanzado que dejaba la puerta abierta para fomentar la secesión del Istmo y negociar en mejores condiciones con los notables panameños al borde de la histeria colectiva. En el segundo caso, la explicación de la posición adoptada por el Congreso pudiera no ser tan sencilla, aunque no debemos perder de vista las pugnas internas entre las facciones del partido Conservador. En este sentido, el Ministro Arthur Beaupré escribió poco después del rechazo del Tratado: “Los nacionalistas bajo el mando del Senador Caro han estado profundamente interesados en empujar al gobierno para considerar en lo absoluto los méritos del Tratado. Los liberales aunque no representados en el Congreso, son los factores más activos en fomentar una opinión pública, y han asumido una posición casi idéntica. Los cafetaleros y exportadores que piensan que su negocio se arruinaría por el bajo cambio extranjero, han tomado una actitud antipatriótica ... y han estado en contra del Tratado porque una vez que se paguen los diez millones Colombia mantendrá el cambio tan bajo que el café no se podrá exportar del interior. Hasta los representantes de Panamá, últimamente han estado tan imbuídos con la idea de una República independiente, que se han mantenido más o menos indiferentes al destino del Tratado ... , el Tratado como tal, no ha tenido amigos activos o defensores”.

Poco después del rechazo Tomás Herrán escribió a la Cancillería de Bogotá, indicando que la noticia había causado mal efecto en Estados Unidos y advirtió que en el Istmo “una revolución es probable con apoyo americano”. Entretanto, al decir de Hay se abrían para los Esta-

dos Unidos dos caminos : “primero optar por la vía de Nicaragua; segundo de un modo u otro, intervenir cuando llegue a ser necesario, a fin de asegurar la vía de Panamá sin nuevos Tratados con los locos y corruptos homicidas de Bogotá”. Ya por entonces se había puesto en movimiento la compleja maquinaria separatista que Colombia no lograría detener.

2. La disgregación de la República.

a) Las circunstancias que rodearon la separación.

En Washington, la noticia del rechazo del Tratado Herrán-Hay no por esperada fue menos sorpresiva e impactante. A partir de entonces, como señalara Hay, quedaban dos posibilidades : 1) inclinarse por Nicaragua , o 2) “intervenir cuando llegue a ser necesario a fin de asegurar la vía de Panamá”. Semanas antes de la improbación del Tratado Philippe Bunau Varilla le había advertido al gobierno de Bogotá que los Estados Unidos no se sentarían nuevamente a una mesa de negociaciones y que, por lo tanto, de rechazarse el Tratado sólo veía dos caminos : construir el Canal por Nicaragua lo que significaba “la pérdida para Colombia de las ventajas incalculables que resultan de la construcción sobre su territorio de la gran arteria del comercio universal o la construcción del Canal de Panamá después de la secesión y la declaración de la independencia del Istmo de Panamá , bajo la protección de los Estados Unidos, como sucedió ya en Cuba”. Naturalmente Washington compartía estos puntos de vista, desde mucho antes. Ya en 1870, el cónsul francés en Bogotá había señalado que el General Hurlbut negociador del proyecto de Tratado Arosemena-Sánchez-Hurlbut había prevenido al gobierno colombiano que “su gobierno tiene necesidad de un Canal que atravesase el Istmo de Panamá, que quiere tenerlo y lo tendrá; que geográficamente el Istmo no debe pertenecer a Colombia porque ese territorio forma parte de la América Central (República de Costa Rica); que políticamente el Istmo le pertenece aún menos ya que el gobierno de Bogotá no está en condiciones de dar seguridad al paso, ni es capaz siquiera de hacer respetar su autoridad. El General habría dado a entender que si le ponían muchas dificulta-

des, su gobierno podría entenderse directamente con el Estado de Panamá “. De manera que para nadie fue una sorpresa la separación del Istmo, máxime cuando se consideraba que esta franja de territorio era un cuerpo extraño dentro del territorio colombiano.

Pero había más aún. Panamá era la ruta preferida en Estados Unidos o por lo menos era la vía favorita del Presidente Roosevelt, de modo que era evidente que nuestro territorio se encontraba en el punto de mira de Washington y, por lo tanto, en su esfera de influencia. A juicio de Roosevelt “no puede haber paz sino cuando las naciones civilizadas se hayan expandido en alguna forma sobre las naciones bárbaras”, que “la raza de lengua inglesa debe dominar el Africa del Sur exactamente como (...) los Estados Unidos (...) deben ser dominantes en el Hemisferio Occidental”. Es más, sobre las negociaciones del Canal el Presidente estadounidense señaló que “haría lo que debía ser hecho sin consideración hacia ellos”, es decir los gobernantes colombianos, a quienes calificaba como “un grupo de bandidos sicilianos o calabreses”.

Para ser sinceros, Colombia no era un país de bandidos como lo percibía Roosevelt, sino una nación profundamente atrasada en todos los órdenes de la vida. Ya señalamos la falta de vías de comunicación, de ferrocarriles, el estado de postración de la economía monocultora del café, así como las pugnas políticas que en nada contribuían al progreso del país, a lo que debemos agregar la carencia de industrias, así como la falta de visión por parte de la administración de Marroquín para conducir las negociaciones canaleras. A juicio de Darío Mesa el Presidente colombiano ignoraba por completo “las condiciones imprescindibles del Estado moderno”, circunstancia que lo “llevaba a manejar los asuntos nacionales como los de un señorío precapitalista ...”. En su opinión, los colombianos de 1903 no podían comprender los problemas fundamentales con una lógica moderna, en tanto que eran expertos en la comprensión y práctica de “los acomodos al poder real y las prebendas antes que todo”. Es más, “la condición pastoril” del país no permitía calibrar el alcance real de los más grandes y graves problemas que aquejaban a la nación, en tanto que los percibía con

una visión simplista. En esta tierra de caudillos regionales, de guerras civiles, de caciques lugareños y de extraordinario atraso, el territorio se encontraba fragmentado lo que impedía la constitución de un mercado nacional y de un Estado que lo expresara y regulara. Dentro de esta realidad los caudillos y caciques se transformaron en una necesidad social y en la expresión política de las circunstancias de un país indigente. Durante el lento y accidentado proceso negociador en Estados Unidos, Colombia se vio obligada a enfrentar los compromisos nacionales con un presupuesto de apenas seis y medio millones de pesos de los cuales cuatro ya estaban comprometidos para el pago de los sueldos atrasados de la policía, los jueces, el ejército y los maestros. Además, la deuda externa era de tres millones de libras, más los intereses de mora por los atrasos en los pagos.

Entretanto, en Panamá los meses previos a la separación fueron de gran agitación. En mayo Victoriano Lorenzo fue fusilado lo que provocó honda consternación en ciertos sectores de la sociedad y, por supuesto, estremeció al Partido Liberal derrotado en la Guerra de los Mil Días. La muerte de Lorenzo, que violaba el Tratado del Wisconsin, fue interpretada por muchos como una advertencia. Aunque al fin de la guerra muchos liberales habían abandonado el Istmo rumbo al exilio, este acontecimiento intensificó la tendencia. Por otra parte, aunque la economía panameña había sufrido los avatares de la guerra casi tanto como la colombiana, lo cierto es que a inicios de 1903 las cajas del Departamento custodiaban 250.000 pesos, en tanto que las tropas del General Vásquez Cobo hacía 12 o 13 semanas que no cobraban sus haberes. Si bien el Gobernador Facundo Mutis Durán le había adelantado algún dinero para pagar los sueldos de la Comandancia de Armas del Istmo, a mediados de año se negó a proseguir accediendo a las demandas de Vásquez Cobo. Ello provocó un conato de golpe de cuartel que el Coronel Esteban Huertas tuvo que sofocar. Pero este hecho no pasó desapercibido en Bogotá donde se tomó la decisión de eliminar la Comandancia de Armas del Departamento de Panamá.

Difícilmente el gobierno de Bogotá podía imponer su autoridad en medio del caos que reinaba en toda la República y máxime teniendo en

cuenta su propia debilidad . Por ello, no fue extraño que, ya en el mes de junio, antes de que se reuniera el Congreso colombiano, José Agustín Arango Senador de la República decidiera no presentarse a las sesiones en Bogotá y ,por el contrario, comenzara a reunirse informalmente con sus parientes y allegados para decidir que medidas se adoptarían si el Congreso rechazaba el Tratado Herrán-Hay. Ello coincide, además, con las palabras de Arthur Beaupré, quien señaló que los panameños no lucharon por la ratificación del Tratado, porque sencillamente les resultaba más grata la idea de la separación. Fue precisamente en este mes de junio que Ricardo Arias le escribió a Juan Bautista Pérez y Soto, con el propósito de convencerlo de las ventajas que entrañaba el Tratado para la nación. Fue entonces cuando se preguntó : “¿Sin canal qué porvenir nos espera ?”.

Al tiempo que esto acontecía en Bogotá y en Panamá, el **World** de Nueva York publicó el 13 de junio un artículo anónimo que se supone fue redactado por William Nelson Cromwell, en el que se daba a conocer la posición del gobierno norteamericano. En el mismo se leía : “El Presidente Roosevelt está resuelto a que se haga el Canal por Panamá y no tiene intención de empezar negociaciones con Nicaragua”, toda vez que consideraba una injusticia para los Estados Unidos no obtener la mejor ruta canalera. El escrito destacaba que en Bogotá la oposición al Tratado se limitaba a dos aspectos : 1) la codicia por una compensación y una anualidad más altas , y 2) el problema de la soberanía nacional, que a criterio del articulista se había sobredimensionado. El autor mencionaba el hecho de que noticias fidedignas señalaban que el Istmo se hallaba dispuesto a separarse de Colombia y firmar un Tratado con los Estados Unidos en caso de que el Congreso colombiano rechazara el Tratado canalero. En realidad, el movimiento no entrañaba mayores dificultades, habida cuenta que Colombia no poseía más de cien soldados de guarnición en Panamá. Por último, el autor señalaba que en el Tratado que se proponía firmar el Istmo con Estados Unidos, le otorgaba a esta nación la soberanía absoluta en la franja canalera denominada Zona del Canal.

Lo interesante es que la Casa Blanca ni el Departamento de Estado se pronunciaron ni a favor ni en contra del escrito, gracias a lo cual Bogotá, con su lógica especial, lo interpretó como otra arma de presión utilizada por el gobierno de Washington para acelerar la ratificación del Tratado. Pero una vez que este documento fue rechazado por Colombia, tanto Roosevelt como Hay establecieron tres posibles líneas de acción : 1) construir el Canal por Panamá, según los términos del Tratado de 1846, aunque ello entrañase una guerra con Colombia ; 2) Negociar con Nicaragua y Costa Rica , y 3) Demorar la construcción del Canal y negociar otro Tratado con Colombia. La primera alternativa estaba respaldada por el memorándum Moore que ya había sido incorporado a la política oficial del gobierno, en tanto que las otras dos opciones no constituían una solución para hombres como el Presidente y su Secretario de Estado.

Como ya indicamos, una vez que el Tratado fue rechazado el Presidente Marroquín nombró como Gobernador de Panamá a José D. de Obaldía con el fin de aplacar los ánimos en el Istmo, mientras en los Estados Unidos se adoptaban medidas encaminadas a lograr la construcción del Canal por Panamá. A comienzos de octubre Francis B. Loomis, primer Secretario Asistente de Estado concertó una entrevista entre Philippe Bunau Varilla y el Presidente Roosevelt en su residencia de verano en **Oyster Bay**. Según el propio Bunau Varilla él salió de esta reunión convencido que los Estados Unidos aprovecharía una revolución en Panamá para hacerse con los títulos del Canal. Incluso, el 10 de octubre Roosevelt le escribió a Albert Shaw en los siguientes términos : “Rechazo la propuesta que acaba de plantearse de fomentar la secesión de Panamá ... en privado, le manifiesto libremente que me encantaría que Panamá fuera un Estado independiente; mas si lo digo en público, esto equivaldría a instigar una revuelta; por esta razón me veo impedido para decirlo”. Es más, después que el 16 de octubre Bunau Varilla conoció a John Hay, dedujo por su conversación que el gobierno de Washington estaba esperando una revolución en el Istmo y que ya había tomado las precauciones del caso.

De manera que todas las condiciones eran propicias para que se produjera la separación : un gobernador nacido en Panamá unido por lazos de amistad y de parentesco con los notables que cifraban sus esperanzas de prosperidad para el Istmo en la construcción de un Canal y que, por lo tanto, simpatizaban con la idea de la separación; un centenar de soldados colombianos de guarnición en Panamá proclives al soborno, pues no recibían su paga desde meses atrás, lo que además provocó que se endeudaran con los comerciantes locales promotores de la separación y , por último, la urgencia de los Estados Unidos por construir un canal que lo condujo a facilitar el movimiento separatista.

b) El movimiento separatista.

Es bien conocido que desde el mes de junio de 1903 comenzaron a realizarse las primeras reuniones clandestinas e informales entre los futuros conjurados, convocadas por José Agustín Arango, abogado y consejero de la Compañía del Ferrocarril y Senador de la República, quien convencido que el Tratado sería rechazado en Bogotá, decidió no asistir a la convocatoria del Congreso. Arango estableció algunos contactos importantes, sobre todo con el capitán J.R. Beers, agente de carga del Ferrocarril, quien se ofreció a sondear en Estados Unidos cuál sería la reacción de Washington en caso de que Panamá se separara de Colombia. Beers emprendió esta misión que lo llevó a Nueva York donde se entrevistó con William Nelson Cromwell, abogado de la Nueva Compañía del Canal y del Ferrocarril, quien le auguró buenas perspectivas al movimiento. Como sabemos, el 12 de agosto, el Congreso colombiano rechazó el Tratado Herrán-Hay y a partir de entonces se hizo evidente que para Arango, así como para otros notables del Istmo, no quedaba más que un camino : la separación. Entonces las reuniones informales se oficializaron y se formó la Junta Revolucionaria que se reunía en forma clandestina generalmente en las fincas suburbanas de alguno de los revolucionarios. Esta Junta estuvo integrada por José Agustín Arango, Manuel Amador Guerrero, Manuel Espinosa Batista, Nicanor De Obarrio, Federico Boyd, Tomás y Ricardo Arias, Carlos C. Arosemena , así como los hermanos Ramón y Pe-

dro Arias Feraud. Precisamente en la casa de éstos en Las Sabanas se reunieron 25 panameños y norteamericanos prominentes entre los que se destacaban el cónsul de los Estados Unidos en Panamá H.A. Gudger, el Asistente del Superintendente de la Compañía del Ferrocarril H.G. Prescott y el Mayor William Black del cuerpo de ingenieros del ejército de los Estados Unidos.

Pocos días después de conocerse el rechazo, los conspiradores enviaron al Dr. Manuel Amador Guerrero a los Estados Unidos con el fin de entrevistarse con Cromwell y concretar los detalles del movimiento, obtener apoyo financiero y de ser posible entrevistarse con el Secretario de Estado o con el mismo Presidente. Pero las cosas no resultaron según lo planeado. En efecto, al llegar a Nueva York Amador realizó un primer contacto con Cromwell pero a partir de entonces el abogado se negó a recibirlo habida cuenta que el propietario de **La Estrella de Panamá** José Gabriel Duque, le informó a Cromwell que el representante de Colombia Tomás Herrán estaba al tanto del movimiento y de su participación en el mismo. Ello provocó que Cromwell diera marcha atrás y decidiera poner distancia por temor a que Colombia le cancelara los derechos de concesión a la Nueva Compañía. Es más, el propio Duque era quien le había informado a Herrán sobre los planes que se estaban urdiendo.

Esta situación imprevista determinó que Amador se encontrara perdido y sin saber a quién recurrir. Pero no habría de pasar mucho tiempo antes que contactara a Philippe Bunau Varilla a través del banquero Joashua Lindo. Durante la entrevista que Amador mantuvo con Bunau Varilla, el panameño le solicitó seis millones de dólares para acometer la revolución, pues los conjurados tenían que organizar un ejército, armarlo, adquirir barcos de guerra y establecer toda la infraestructura logística necesaria para enfrentar al ejército colombiano. Pero Bunau Varilla rechazó esta propuesta y en su lugar le hizo una contraoferta que pasaba por prestarle cien mil dólares para sobornar a las tropas colombianas de guarnición en el Istmo y hacer otros arreglos, al tiempo que le prometió que los Estados Unidos enviaría barcos de guerra a Panamá para proteger el movimiento. Asimismo, el

ingeniero francés se comprometió a obtener el reconocimiento del gobierno de Washington para la nueva República y le entregó varios documentos, proclamas y hasta un modelo de bandera que recomendaba para Panamá. A cambio solicitó que, después de obtenida la independencia, se le nombrara Ministro Plenipotenciario de Panamá en los Estados Unidos con la facultad de negociar y suscribir el Tratado del Canal. Más aún, diseñó una bandera para la nueva República y redactó algunos documentos como una declaración de independencia, un plan de operaciones militares y una clave telegráfica para comunicarse con Amador Guerrero. Respecto al movimiento secesionista aconsejaba que debía llevarse a cabo el 3 de noviembre, día posterior a las elecciones presidenciales en los Estados Unidos, con el fin de que el suceso pasara prácticamente desapercibido para la opinión pública estadounidense. Por otra parte, Bunau Varilla le planteó a Amador que inicialmente sólo se independizaría la ruta de tránsito y no todo el territorio del Departamento, que se uniría al movimiento una vez que se hubiese firmado el Tratado, gracias al cual la nueva República “permanecería bajo la protección de los Estados Unidos”. Esta propuesta se ajustaba a lo estipulado en el Tratado Mallarino-Bidlack de 1846 y coincidía con la tesis del Senador Shelby Cullom que proponía expropiar la ruta canalera.

El 27 de octubre, Amador regresó a Panamá cargado de promesas pero sin nada concreto. En realidad, la Junta Revolucionaria pensó que traería un Tratado firmado secretamente con Hay o Roosevelt y se sintió decepcionada cuando comprobó que solo se trataba de promesas de alguien que no era funcionario del gobierno de los Estados Unidos, máxime cuando tampoco regresó con el dinero solocitado y, lo que es peor aún, la propuesta de independizar inicialmente solo la línea de Panamá a Colón cuando muchos de los conspiradores eran propietarios de haciendas en el interior del país. Ello los decidió a enviar agentes al interior para lograr el apoyo de todo el Departamento.

Lo cierto es que desde el regreso de Amador los hechos se precipitaron. A finales de octubre, el Gobernador del Istmo José D. de Obaldía

le informó al gobierno de Bogotá de la posibilidad de una invasión liberal procedente de Nicaragua. El gobierno central tomó de inmediato medidas enérgicas y envió a Colón un destacamento a las órdenes de los Generales Juan B. Tobar y Ramón G. Amaya. Pero de Obaldía puso al corriente a Amador del envío de las tropas colombianas. La Junta consciente de que esto significaba el fin del movimiento dispuso que Amador le cablegraficara a Bunau Varilla solicitándole ayuda. Bunau Varilla se entrevistó con Francis B. Loomis Subsecretario de Estado, después de lo cual le hizo saber a los conspiradores que el barco “**Nashville**” que se encontraba en Kingston estaría llegando a las costas de Colón el día 2 de noviembre. Entretanto, las fuerzas con que contaba la revolución panameña eran los 300 hombres del Cuerpo de Bomberos organizados por José Gabriel Duque; la policía de Panamá; un destacamento de soldados colombianos a las órdenes del General Esteban Huertas a quien se le prometió 50.000 dólares por su participación y el cañonero “**Padilla**” anclado en la bahía de Panamá, cuyo Comandante General Rubén Varón estaba de acuerdo en entregar la embarcación y su tripulación por la suma de 35.000 dólares. El resto de la tropa encabezada por el Capitán Tascón que se oponía a la separación fue enviada al interior del país para repeler la invasión liberal denunciada por el Gobernador de Obaldía.

El 3 de noviembre después que el “**Nashville**” arribó a Colón, llegaron en el vapor “**Cartagena**” los generales Tobar y Amaya con el Batallón Tiradores, quienes desembarcaron en el puerto atlántico sin ser molestados, pues el capitán John Hubbard no tenía instrucciones a este respecto. Entretanto, el Secretario de la Marina James Darling comenzó a movilizar la flota de los Estados Unidos en apoyo de los panameños. Después del “**Nashville**” Darling envió el “**Dixie**”, el “**Atlanta**”, el “**Mainex**” y el “**Mayflower**”, para custodiar las costas atlánticas, en tanto que por el lado del Pacífico llegaron el “**Boston**”, el “**Wyoming**”, el “**Marblehead**” y el “**Concord**”. La flota llegó con instrucciones precisas de: “mantener el tránsito libre e ininterrumpido. Ocupar la línea del ferrocarril en caso de que fuerzas armadas provoquen esta interrupción. Evitar el desembarco de cualquier ejército

que de señales de hostilidad , ya sea del gobierno o de los insurgentes en Colón, en Portobelo o en cualquier otro lugar ...”. Pero Colombia también envió el “**Colombia**” por el lado del Pacífico que incluso llegó a bombardear la ciudad de Panamá.

Entretanto, en Colón el batallón Tiradores bajo el mando de los Generales Tobar y Amaya se encontraba a la espera de los vagones que lo trasladaría a la ciudad de Panamá. Para evitar esta acción, que indudablemente haría fracasar el movimiento, el Superintendente de la Compañía del Ferrocarril J.R. Shaler se ofreció a conducir a la ciudad de Panamá a los generales colombianos, argumentando que no disponía en aquel momento de suficientes carros y comprometiéndose a transportar las tropas pocas horas más tarde en un tren expreso.

Como quiera que fuese, el plan prosiguió en la capital , donde los Generales colombianos una vez que llegaron fueron atendidos cordialmente. Sin embargo, en horas de la tarde el General Esteban Huertas los tomó prisioneros. Tras una concentración popular en el Parque de Santa Ana, en apoyo al movimiento separatista, a las 9 de la noche del 3 de noviembre se reunió el Concejo Municipal de Panamá y después de dejar constancia de su adhesión a la causa independentista, convocó un Cabildo Abierto para el día siguiente. El 4 de noviembre, en sesión celebrada por el Concejo Municipal de Panamá se declaró solemnemente que los pueblos de su jurisdicción se separaban de Colombia “para constituir una República independiente con un gobierno democrático, representativo y responsable, que propenda a la felicidad de los nativos y de los demás habitantes del territorio del Istmo”. Para tal finalidad, el Concejo Municipal nombró un triunvirato en calidad de Junta de Gobierno Provisional integrada por José Agustín Arango, Tomás Arias y Federico Boyd. Todo lo cual fue aprobado por unanimidad en un Cabildo Abierto. Mientras tanto, desde la noche anterior el cónsul estadounidense en Panamá cablegrafió a Washington informando el éxito de la acción. Según Freehof, ese mismo 4 de noviembre, Amador se dirigió a los soldados colombianos en los siguientes términos : “Muchachos finalmente hemos realizado nuestro brillante trabajo. El mundo se encuentra aturdido por nuestro

heroísmo. Ayer no éramos más que esclavos de Colombia; hoy somos libres. No teman. Aquí tenemos la prueba (levantando unas hojas donde figuraba el escudo de armas de los Estados Unidos) que nos dio nuestro agente en los Estados Unidos, el señor Bunau Varilla. Panamá es libre ... Por lo tanto, Estados Unidos nos da su ayuda ... Ellos han trabajado con habilidad para evitar el derramamiento de sangre colombiana ya que de ninguna otra forma el gobierno americano nos podría haber ayudado. Hijos libres de Panamá, los saludo. ¡Viva la República de Panamá; ¡Viva el Presidente Roosevelt; ¡Viva el Gobierno americano;”.

Pero en realidad aún la separación no estaba sellada. En el sector atlántico el movimiento confrontaba dificultades por la actitud adoptada por el Coronel Eliseo Torres, quien amenazó con incendiar la ciudad y asesinar a todos los estadounidenses si los Generales Tobar y Amaya no eran puestos en libertad. Tras dos días de tensión y arduas negociaciones, finalmente Torres aceptó un soborno y embarcó sus tropas en el “**Orinoco**” rumbo a Cartagena. El cabecilla del movimiento secesionista en Colón fue Porfirio Meléndez. De esta manera, se selló la separación del Istmo, máxime cuando el día 6 Estados Unidos reconoció de facto a la nueva República cuando instruyó a su cónsul en Panamá a entrar en negociaciones con las nuevas autoridades y siete días más tarde lo hizo de jure.

3. Las reacciones a la separación.

a) En Panamá.

El movimiento separatista fue organizado y materializado por los miembros del Partido Conservador, con la participación de algunos liberales. Pero de ninguna manera puede considerarse un movimiento unánime de todos los sectores. Además de que inicialmente sólo se independizó la franja Panamá- Colón , es decir la ruta de tránsito y, al igual que en 1821, debió buscarse la adhesión del resto del territorio, ni siquiera todos los notables compartían el deseo separatista. Algunos conservadores como Oscar Terán y Juan Bautista Pérez y Soto, así como otros liberales como Belisario Porras condenaron la secesión.

Para el primero la República de Panamá era una creación de los Estados Unidos una dependencia de esta nación “con autonomía política restringida, es decir con aquel grado de autonomía solamente que ellos le garantizan y mantienen con los límites que a ellos les ha convenido fijarles”. Pese a estar emparentado con el patriciado panameño que había llevado adelante el movimiento, Terán nunca aceptó la independencia. Autor de la polémica obra : **Del Tratado Herrán-Hay, al Tratado Hay-Bunau Varilla . Panamá Historia crítica del atraco yanqui mal llamado en Colombia la pérdida de Panamá y en Panamá nuestra independencia de Colombia**, publicada por vez primera tres décadas después de la separación .

Por su parte, para Juan Bautista Pérez y Soto la responsabilidad por la pérdida de Panamá recaía íntegramente en el General Rafael Reyes, contra quien enfiló sus baterías en un artículo titulado “I.N.R.I.”, en el que lo acusaba de no defender la soberanía nacional y de que la integridad territorial de la República le era indiferente. A su juicio, la separación obedecía al “verdadero agente de la civilización novísima y adórese al dios que obró el milagro : el Dólar”. Pero, en 1905, Miguel Navia publicó su obra : **Por honor de Colombia** para refutar los argumentos de Pérez y Soto y restaurar el honor del General Reyes. Por el contrario, Navia le achacaba la responsabilidad de la separación al Congreso colombiano como consecuencia de las pugnas políticas internas: “¡jamás se había cometido una falta más grave que la cometida por el Senado de Colombia al confundir con la política el problema internacional más importante de que haya noticia! . Jamás error más craso y sin disculpa que burlarse de las amenazas de Roosevelt y despreciar el poder americano. Jamás mayor torpeza que provocar la ruina del país por humillar al gobierno del señor Marroquín infligiéndole una derrota en el Senado!”. Más adelante tendremos oportunidad de ver que el propio Marroquín disculpó al Congreso al rechazar el Tratado precisamente por haber sido objeto de las amenazas de los Estados Unidos.

Entretanto, Belisario Porras, en abril de 1904 , desde San Salvador expresó su rechazo al movimiento separatista basado en que la presen-

cia norteamericana desvirtuaba cualquier independencia, al tiempo que consideraba que una República de dimensiones tan pequeñas no podía entablar relaciones equitativas con otros Estados. También señalaba su temor de que el Partido Conservador respaldado por los Estados Unidos intentara perpetuarse en el poder; así como las dificultades de convivencia entre los latinos y los sajones, al tiempo que rechazaba los métodos corruptos y venales empleados para lograr la separación. Es más, no estaba de acuerdo con la cesión de la soberanía nacional sobre una franja de territorio y además no creía que la construcción del Canal constituyera la panacea de todos los problemas económicos del Istmo. Finalizaba dejando constancia de “mi inconformidad y mi reprobación en cuanto a la secesión y en cuanto al protectorado americano”.

Mientras se levantaban estas voces de oposición, buena parte de los patricios del Istmo compartían los puntos de vista de Bunau Varilla, cuando el 7 de noviembre le cablegrafió a John Hay en los siguientes términos: “Al extender sus alas protectoras sobre el territorio de nuestra República el Águila Americana la ha santificado, la ha rescatado de la barbarie de guerras civiles innecesarias y devastadoras para consagrarla al destino que le asignó la Providencia: el servicio de la humanidad y el progreso de la civilización”. Poco después los notables conjuntamente con los Estados Unidos terminarían de “purificar” a la nueva República, con la incorporación del artículo 136 en su primera Constitución promulgada en febrero de 1904. Sea como fuere, llama la atención en estas palabras de Bunau Varilla que se refiera a nuestro país como “nuestra República”.

b) Colombia después de la separación.

La noticia de la separación se conoció en Colombia el día 5 de noviembre, pues el cable directo entre Bogotá y Panamá había quedado interrumpido a finales de octubre. De manera que la noticia llegó gracias a un mensaje cursado desde Quito a través de Ipiales por el cónsul de Colombia en Ecuador Emilio Isaza. La misma abrumó a los

colombianos que con gran ingenuidad habían pensado que todavía había tiempo para entablar nuevas negociaciones canaleras con los Estados Unidos. El día 6, se declaró turbado el orden público en los Departamentos de Panamá y el Cauca y se pensó reconquistar el Istmo por la fuerza tratando el problema como una guerra civil. Entretanto, el general Rafael Reyes actuó como intermediario entre la presidencia y la Legación estadounidense proponiéndole a Beaupré en nombre de Marroquín la inmediata ratificación del Tratado Herrán-Hay por medio de un decreto en Estado de Sitio o si los Estados Unidos lo consideraba propicio por medio de un Congreso elegido a propósito siempre que Washington auxiliara a Colombia para recuperar el Istmo. Sin duda, esta proposición fue un total desacierto toda vez que Roosevelt interpretó que el gobierno de Bogotá no había aprobado el Tratado sencillamente porque estaba extorsionando a Estados Unidos para obtener mayores beneficios. No obstante, un grupo recomendó consultar la opinión de los Estados Unidos. Aunque no se desconocía la participación de Washington en los sucesos acaecidos en Panamá, se trató de sondear la opinión del Departamento de Estado respecto a la aplicabilidad del Tratado de 1846.

Así, el canciller Luis Carlos Rico le hizo llegar al Ministro estadounidense en Bogotá la siguiente consulta: 1) Si los Estados Unidos impediría el desembarco de tropas colombianas y la realización de acciones militares en la línea del ferrocarril ; 2) Si en caso de que Colombia no pudiera dominar el movimiento en el Istmo, el gobierno americano coadyuvaría en su acción para cumplir con lo acordado en el artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack, como garante de la propiedad y soberanía de Colombia sobre esta franja de territorio. Pero el Departamento de Estado jamás respondió esta consulta y la siguiente noticia que se conoció en Bogotá fue el reconocimiento de facto de la nueva República por parte de Estados Unidos.

A partir de entonces, el gobierno colombiano designó al General Rafael Reyes Jefe Generalísimo de los Ejércitos del Atlántico y del Pacífico y Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario ante los Estados Unidos. El Canciller Rico le cursó instrucciones en el sentido

de que le hiciera saber al gobierno estadounidense que Colombia estaba preparada y dispuesta a reanudar las negociaciones canleras. Las tres fuerzas políticas más importantes del país; el partido Conservador, así como los Liberales Históricos y los Nacionalistas, por vez primera se unieron para ofrecerle su apoyo al Presidente y formaron la agrupación la **Integridad Colombiana**, al tiempo que urgieron al Presidente para convocar un Congreso Nacional Constituyente para ratificar cualquier acuerdo que lograra la Comisión Reyes y buscar “la solución inmediata a los otros problemas nacionales”. Pero Marroquín rehusó este proposición.

Fue después del día 11 cuando Colombia fue notificada en forma oficial de que Estados Unidos había reconocido **de jure** a la nueva República, que el Canciller Rico envió una nota protesta al Departamento de Estado en la que enfatizaba en la violación del Tratado de 1846. En su respuesta John Hay indicó que “no juzga deseable permitir que desembarquen tropas colombianas en el Istmo por cuanto ello precipitaría la guerra civil e interrumpiría por tiempo indefinido el libre tránsito que mi gobierno está obligado a proteger”. En realidad, la interpretación del artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack siempre había sido punto de discordia entre ambas naciones. Pero ahora la forma unilateral y limitada que le dio Estados Unidos, rebasó todo los límites, pues sólo invocaba una parte del contenido de la referida cláusula. Con razón, el Dr. Diego Mendoza escribió en 1903: “Cuantas veces invocamos sus cláusulas para vindicar un derecho el funesto Tratado se volvió contra nosotros”. En realidad, la práctica de que Estados Unidos debía asegurar el libre tránsito por el Ferrocarril había principiado en 1856 a raíz del incidente de la Tajada de Sandía cuando desembarcaron tropas por primera vez en Panamá. Posteriormente, los diferentes gobiernos granadinos adoptaron la práctica de solicitar el desembarco de marines en ocasión de cada guerra civil, más con el fin de perjudicar al enemigo que de mantener abierto el tránsito. Esta práctica fue rechazada por varios Secretarios de Estado desde William Seward en la década del 60 hasta James Blaine en los años 80. Seward sostuvo, con razón, que el artículo 35 del Tratado de 1846 debía pro-

teger el Istmo contra una invasión o incautación extranjera, pero nunca los obligaba a “participar a favor de una parte en ninguna guerra civil en ese país, defendiendo el Istmo contra otro partido”. Su sucesor Hamilton Fish escribió que el Tratado no incluía el deber por parte de su país de proteger el ferrocarril de la violencia de las facciones locales, sino que era “deber indudable del gobierno colombiano” protegerlo de los ataques de los insurgentes locales. Sea como fuere la práctica no menguó y las tropas norteamericanas continuaron respondiendo al llamado de las autoridades bogotanas.

Entretanto, el 15 de noviembre de 1903, llegó a Colón una delegación colombiana integrada por el General Demetrio Dávila, Nicanor G. Insignares, Francisco Padrón, Eloy Pareja y Fanor Vélez que se entrevistó con la contraparte panameña integrada por Tomás Arias, Eusebio A. Morales y Carlos C. Arosemena a bordo del “**Mayflower**”. Aunque los colombianos prometieron a “atender con solicitud los intereses de Panamá y proteger sus derechos” si se reintegraba el territorio del Istmo a la República, los panameños se mantuvieron inmovibles. El fracaso de estas gestiones llevó al General Rafael Reyes a organizar una nueva misión diplomática integrada por Jorge Holguín, Pedro Nel Ospina y Lucas Caballero, cuyo plan inicial consistía en infiltrar agentes en el Istmo para fomentar una contrarrevolución. Pero el plan fracasó cuando se les impidió desembarcar. De manera que los parlamentarios colombianos se reunieron con la contraparte panameña integrada por Tomás Arias, Carlos A. Mendoza, Antonio Zubieta, Carlos C. Arosemena y Nicanor A. De Obarrio, a bordo del buque norteamericano “**Canadá**”. En el transcurso de las conversaciones los colombianos ofrecieron la adopción del sistema federal de gobierno para Panamá, trasladar la capital de la República al territorio del Istmo y disponer de las rentas y millones que les proporcionaría el Tratado Herrán-Hay. Pero los delegados de la Junta de Gobierno Provisional, bajo la atenta mirada de los Estados Unidos, no aceptaron el ofrecimiento.

Simultáneamente Colombia envió una nota circular a las 19 Repúblicas latinoamericanas solicitándoles que no reconocieran la inde-

pendencia de Panamá. Pero esta sección del continente no se pronunció a favor de Colombia y tan sólo Ecuador le expresó su simpatía y apoyo. A continuación Marroquín le dirigió un manifiesto al pueblo norteamericano, una apelación del Senado estadounidense y una orden a los agentes diplomáticos en Europa para que procuraran obtener el apoyo de Colombia. Pero una a una estas iniciativas fueron naufragando. Pese a ello, el Presidente no se dio por vencido y reunió una Junta Consultiva de Notables, presidida por Joaquín F. Vélez y cuyo Vicepresidente era Nicolás Esguerra. Esta Junta recomendó suspender las relaciones con los Estados Unidos cerrando la legación en Washington y expulsando al Ministro estadounidense, al tiempo que recomendó el envío de fuerzas armadas al Istmo. Otra corriente, sin embargo, recomendaba prudencia para no mezclar a Colombia en una guerra con los Estados Unidos. Sea como fuere, lo cierto es que el gobierno envió destacamentos militares a San Andrés y Providencia pues se especuló con la posibilidad de que Panamá secundado por Washington intentara ocuparlas.

Después del fracaso de las dos misiones diplomáticas a Panamá el General Reyes se trasladó a Washington con el fin de evitar la ratificación por parte del Senado del Tratado Hay-Bunau Varilla suscrito el 18 de noviembre. Pero estas gestiones resultaron estériles y Reyes consideró que había llegado el momento de recurrir a las armas. Para ello decidió conocer la opinión del Departamento de Estado sobre la posibilidad de un desembarco de tropas colombianas en el Istmo de Panamá. Pero la respuesta de Hay fue tajante, al indicar que su país miraría con la más grande de las preocupaciones esta actitud, máxime cuando Estados Unidos garantizaba la independencia de Panamá por el artículo 1 de la Convención del Canal Ístmico. Esta respuesta llevó a Marroquín a requerir del Departamento de Estado un documento en el que constara por escrito que el desembarco de tropas colombianas en el Istmo equivalía a una declaración de guerra a los Estados Unidos. Pero el Departamento de Estado no accedió.

Finalmente, el 23 de diciembre de 1903, Reyes le presentó a Hay un Memorial de Agravios de la República de Colombia, y semanas

más tarde, el 6 de enero de 1904 una Declaración . En el Memorial se analizaba la participación de Estados Unidos en el movimiento separatista. Así, Reyes inquiría : 1) que era bien conocido que desde meses antes del rechazo del Tratado Washington había enviado agentes a Panamá; 2) que un Banco de Nueva York le había otorgado un crédito a los sublevados; 3) que barcos de guerra estadounidenses se apostaron en las bahías de Panamá y Colón con el propósito de impedir el desembarco de tropas colombianas; 4) que el Ferrocarril se había negado a transportar a las tropas de Colón a Panamá; 6) que dos días después del movimiento Estados Unidos había reconocido a Panamá como República soberana ; 7) que los revolucionarios panameños no habían consultado la opinión del resto de los habitantes. Mas el Secretario de Estado refutó cada uno de estos puntos, aunque en realidad se hizo énfasis en el artículo 35 del Tratado Mallarino-Bidlack , sobre todo en el compromiso adquirido por su país para asegurar el libre tránsito por el Istmo de Panamá. No obstante, le propuso al gobierno colombiano la realización de un plebiscito popular para determinar si en efecto el Istmo quería o no separarse de Colombia, así como someter a un Tribunal de Arbitramiento las demandas económicas. Mas Colombia no aceptó, pues ya le había propuesto a Washington, aunque sin éxito, llevar el caso al Tribunal de Arbitramiento de La Haya, y además el canciller Luis Carlos Rico consideró que el plebiscito sería hábilmente maniobrado por los agentes estadounidenses en el Istmo. Pese a ello, aún hubo un último acercamiento el 12 de abril de 1904 cuando el Canciller colombiano le hizo llegar al Departamento de Estado un extenso escrito en el que enumeraba las violaciones perpetradas por Estados Unidos al Tratado Mallarino-Bidlack. Rico enfatizaba: “Los Estados Unidos cometieron un acto de intervención en los asuntos internos de un Estado extranjero que no admite justificación ni excepción alguna. La conducta de Colombia no ha amenazado ni menoscabado ningún derecho adquirido por los Estados Unidos y tampoco hubo en Panamá la efusión de sangre que justificara la intervención por motivos humanitarios”. Con esta nota se cerró el capítulo de los intentos por la vía diplomática que realizó Colombia ante Washington

para reintegrar el Istmo. Como era habitual la nota no recibió respuesta.

Entretanto, Colombia también había realizado gestiones en Francia. En efecto, después de la separación el gobierno le notificó judicialmente a la Nueva Compañía que no reconocía el traspaso de la concesión a un gobierno extranjero. Pero eso no fue todo. En enero de 1904 Colombia le entabló tres demandas a la Nueva Compañía. La primera para impedirle traspasar la concesión a un gobierno extranjero; la segunda por daños y perjuicios y la tercera para recuperar el monto de sus 50.000 acciones de la empresa. El Tribunal Civil del Sena desestimó las dos primeras y sólo reconoció el derecho de Colombia al valor de las acciones.

Lo cierto es que el fracaso de los intentos diplomáticos abrió la posibilidad de llevar adelante una acción militar como reclamaban muchos en Colombia. La expedición organizada para reconquistar el Istmo debía desembarcar en el Darién e ir apoderándose del territorio del Istmo. Pero el Departamento de Marina al tanto de esta iniciativa cursó órdenes al crucero “**Prairie**” para que se trasladara a Yaviza, al tiempo que 300 hombres del “**Dixie**” tomaban tierra. En realidad, desde mediados de diciembre de 1903 Colombia despachó tres expediciones militares. La primera estuvo al mando del General Antonio Roa Díaz y la integraban un millar de voluntarios. Detrás de estas medidas se encontraba el movimiento “**La Integridad Colombiana**” presidido por Juan Bautista Pérez y Soto que reclamaba por parte del gobierno acciones enérgicas para el reintegro del Istmo. Pero el Ejecutivo siempre se mostró vacilante respecto a la adopción de medidas militares y, finalmente, adoptó la decisión de no reconocer a “**La Integridad Colombiana**”. El Gobierno era de opinión que declararle la guerra a Panamá equivalía a enfrentarse a los Estados Unidos, máxime cuando esta nación ya había enviado cruceros de guerra al Darién. Fue este argumento el que prevaleció y que provocó el abandono de la iniciativa militar por parte de Colombia.

Abatido por el curso que tomaban las negociaciones, en su Mensaje a la nación en 1904 el Presidente Marroquín señaló: “El Tratado

Herrán-Hay era el hilo que unía al Istmo de Panamá con el resto de la nación, y el Senado lo rompió. El Senado colombiano rompió ese vínculo el 12 de agosto de 1903; al votar la consideración del Tratado, votó la separación del Istmo de Panamá del territorio patrio. Pero la historia le será benigna, porque el acto de su negativa no fue otra cosa que la interpretación del sentimiento nacional; porque el representante de los Estados Unidos, al dirigir una amenaza contra Colombia, de parte de su gobierno, al declarar en nombre de su nación que el Tratado era irreformable, hacía imposible toda modificación que lo hubiera hecho viable, y pretendía arrancar a este cuerpo su soberanía con el mismo desenfado con que nos arrancó luego la de Panamá. Será favorable el fallo de la historia para él, porque no pudo prever como no lo prevé yo, como no lo previó ningún colombiano, que el gobierno de los Estados Unidos uniera la astucia de la zorra a la fuerza del elefante para despojar a la débil, inerme y desgraciada Colombia”. Es indudable que a través de este Mensaje Marroquín trató de limpiar sus propias culpas : la indecisión y su falta de compromiso con el Tratado Herrán-Hay. Pero hay más aún. El Mensaje trasunta una gran ingenuidad, una extraordinaria incredulidad por parte de Colombia.

Pensar que Estados Unidos, como ya señalamos, se sentaría nuevamente en la mesa de negociaciones cuando ni siquiera había aceptado la inclusión de enmiendas por parte del Congreso de Bogotá al Tratado Herrán-Hay era un acto de extrema inocencia. Es evidente, entonces que más que venales o corruptos los colombianos actuaron en 1903 con una extraordinaria ingenuidad frente a Washington.

Sea como fuere, la separación de Panamá el 3 de noviembre provocó un verdadero trauma nacional que el profesor Luis López de Mesa calificó años después, como “el día más doloroso de la Patria”, pues “nunca otro infortunio hirió tanto el corazón de Colombia”. Para comprender esta posición había que tener en cuenta, por una parte, que Panamá era para Colombia al decir del activista político Raúl Pérez: “...hueso de los huesos y sangre de la sangre de Colombia, y ha sido siempre su acariciada esperanza”. Con Panamá no sólo se disgregaba la República sino que desaparecía una de sus mayores riquezas poten-

ciales. Por otra parte, hay que tener presente la traición de los Estados Unidos, aliado incondicional desde 1846, así como la indiferencia de las naciones latinoamericanas que abandonaron a Colombia en sus justas reclamaciones.

c) Las reacciones en los Estados Unidos.

La separación de Panamá fue objeto de numerosas explicaciones por parte del gobierno de Washington tanto en foros nacionales como internacionales. Tempranamente el Departamento de Estado intentó que Colombia aceptara la separación como un hecho cumplido y llegara a algún tipo de entendimiento con la nueva República de Panamá. También trató por todos los medios a su alcance de minimizar o negar su participación en la separación, así como enfatizar en sus compromisos contractuales para la protección del libre tránsito, desconociendo las otras obligaciones que lo compelián a garantizar la propiedad y soberanía de Colombia sobre el Istmo de Panamá. El 6 de noviembre de 1903, John Hay le hizo saber a Beaupré que el Presidente Roosevelt le recomendaba a las Repúblicas de Colombia y de Panamá “muy encarecidamente ... el arreglo pacífico de las cuestiones que los dividen, y hace presente que está obligado no sólo por leales estipulaciones de los Tratados, sino por los intereses de la civilización, a velar porque no sea interrumpido, por una constante sucesión de guerras civiles innecesarias y desastrosas, el tráfico pacífico del mundo al través del Istmo de Panamá”.

Pero la posición del Departamento de Estado no fue aceptada unánimemente en todos los estamentos del gobierno. El 7 de diciembre Roosevelt llevó a consideración del Senado para su ratificación el Tratado Hay-Bunau Varilla. En su discurso declaró que Colombia había sido incapaz de mantener, desde siempre, el orden en el Istmo y pese a ello se había negado a aprobar el Tratado canalero que garantizaba la paz permanente en territorio panameño y aseguraba la construcción de un Canal. Rechazó categóricamente la acusación de que funcionarios de su gobierno hubiesen colaborado en la revolución panameña. Pero esta declaración no impidió que el Senador John T.

Morgan, así como James Du Bois, la Universidad de Yale y la misma Barra de Abogados de Nueva York condenaron la posición adoptada por el Presidente y calificaron la actuación de su país en la separación de Panamá como “un crimen”. El Senador Morgan señaló que : “En noviembre de 1902 destruíamos al ejército liberal en Panamá para mantener a Marroquín en el poder hasta que fuese ratificado el Tratado ... y en noviembre de 1903 incurriamos en la falta de destruir a Marroquín y a Colombia con el propósito de obtener una concesión del Canal en el Istmo”. También una parte de la prensa fustigó duramente al Presidente . **The New York Times** condenó “el acto de sordida conquista” del mandatario , en tanto que el **World** acusó al Presidente de haber defendido tan irracionalmente los intereses de la Nueva Compañía porque algunos de los amigos y familiares de Roosevelt eran accionistas de esta empresa. Estos cargos fueron objeto de una larga demanda contra Joseph Pulitzer que se extendió hasta 1908.

Pero hubo más aún. El 22 de enero de 1904, el Senado le solicitó al Presidente Roosevelt que informara si las tropas en la línea de tránsito, durante la vigencia del Tratado de 1846, fueron utilizadas : 1) a petición de Colombia , o 2) por propia iniciativa de Estados Unidos. La respuesta fue preparada por el Secretario de Estado Adjunto Francis B. Loomis quien demostró que en los 55 años de vigencia del pacto las fuerzas estadounidenses habían sido utilizadas siete veces y solamente una, en septiembre de 1902 en el transcurso de la Guerra de los Mil Días, habían desembarcado por iniciativa de los Estados Unidos, aunque el gobierno colombiano había sido debidamente notificado. Por su parte, Hannis Taylor una autoridad en Derecho Internacional afirmó que en los 40 años transcurridos entre 1863 y 1903 las fuerzas de Estados Unidos solo fueron empleadas siete veces y por un período total de 164 días y en cada instancia se contó con la aprobación de Colombia. En ningún caso hubo lucha, siendo suficiente con las medidas de precaución.

Ya señalamos que desde muy temprano la interpretación del artículo 35 del Tratado de 1846 había sido objeto de especial atención por parte del Departamento de Estado. En 1858, el Secretario Cass con-

signó respecto a la utilización de la ruta de tránsito : “El desarrollo de los hechos ha convertido a la ruta interoceánica, a través de la angosta porción centroamericana, en algo ampliamente importante para el comercio mundial y especialmente, para los Estados Unidos, cuyas posesiones se extienden a lo largo de las costas del Pacífico y el Atlántico, y que demandan las formas de comunicación más rápidas y fáciles. Mientras que los derechos de soberanía de los Estados que ocupan esta región siempre deberían respetarse, debemos esperar que estos derechos sean ejercidos con un espíritu que se acomode a la ocasión, al deseo y a las circunstancias que han surgido. La soberanía involucra tanto deberes como derechos, y a ninguno de estos gobiernos locales les sería permitido dentro de un espíritu de Aislamiento Oriental, cerrar las compuertas del intercambio de las grandes vías del mundo, ni que justifiquen esta acción con la pretensión de que estas avenidas del comercio y de las travesías les pertenecen, aduciendo cerrarlas o, igualmente, gravarlas injustamente para evitar su utilización general; aunque hubiesen o estén regentando con mayor interés las justas demandas de otras naciones”. Es evidente que esta tesis, enunciada medio siglo antes, coincidía perfectamente con la de Shelby Cullom, la sostenida por Bunau Varilla y con el Memorándum Moore. En realidad, desde entonces ésta fue la posición del gobierno estadounidense.

Es más, en 1865, el Secretario William Seward adoptó la siguiente posición, con relación al Tratado Mallarino-Bidlack: “Los Estados Unidos no ha tomado ni tomará parte alguna en cualquier acción revolucionaria a lo interno del Estado de Panamá, o en cualquier Estado de los Estados Unidos de Colombia, pero mantendrá una perfecta neutralidad en relación con tales problemas domésticos. Sin embargo, Estados Unidos está resuelto a proteger el tránsito comercial, a través del Istmo, contra cualquier invasión, ya sea de perturbadores extranjeros o internos, y que malogre la paz en el Estado de Panamá Ni el texto ni el espíritu de lo que se estipula en el artículo 35 ... obliga a este gobierno a acatar la demanda (del Presidente de los Estados Unidos de Colombia, que exige una fuerza para proteger el Istmo de Panamá contra cualquier cuerpo de insurgentes de ese país). El propósito de la

estipulación era sólo para proteger al Istmo contra una invasión de un poder extranjero”. En este mismo sentido se pronunció, el 7 de noviembre de 1865, el Secretario de Justicia Speed cuando indicó: “no se puede asumir, con este Tratado, que Nueva Granada invitó a los Estados Unidos a que formara parte de los problemas internos de aquel Gobierno, ni los Estados Unidos se vio atado a tomar parte en los asuntos internos de Nueva Granada. Estados Unidos le garantizaba a Nueva Granada la soberanía y propiedad sobre el territorio, contra cualquier intervención de otros gobiernos foráneos”.

Pero en realidad en 1903, hasta cierto punto, se destruyó esta tesis. A juicio del Senador Carmack: “hemos protegido el tránsito muchas veces pero nunca antes fue hecho el reclamo de que nosotros teníamos el derecho de excluir a Colombia de sus propios dominios. Nunca antes fue hecho el reclamo de que nosotros teníamos el derecho bajo el Tratado de 1846 de apoyar una insurrección en contra de la autoridad de Colombia. Usted no tiene que leer el tratado de 1846 para saber que no contiene tan absurda provisión. Ninguna nación sobre la Tierra ha renunciado jamás al derecho de proteger su propio suelo y la integridad de su propio dominio con sus propias tropas o cedido a otro gobierno el derecho de impedir o suprimir una insurrección en contra de su autoridad. nada de esto se puede encontrar en el tratado de 1846”.

Pese a ello, Roosevelt intentó justificar a como diera lugar la actitud de su gobierno para eximirlo de culpas. En su autobiografía consignó: “nadie relacionado con el gobierno de los Estados Unidos tuvo participación en preparar, incitar o alentar la revolución y excepto por los informes de nuestros oficiales militares y navales, los cuales envié al Congreso, nadie relacionado con el gobierno tuvo conocimiento previo acerca de la revolución propuesta excepto lo que estaba accesible a cualquier persona que leyera los periódicos y se mantuviera al tanto de cuestiones y asuntos de actualidad”. Es más, en su Mensaje al Congreso el 7 de diciembre de 1903 amplió esta versión: “Cuando se hizo evidente que las esperanzas de conseguir el Tratado estaban perdidas, el pueblo panameño se levantó literalmente como un solo hombre. Ni un panameño hizo un solo disparo en favor del gobierno de colombiano ... El deber

de los Estados Unidos en estas premisas, era evidente. En estricto acuerdo con los principios establecidos por los Secretarios Cass y Seward ... los Estados Unidos advirtió que no se permitiría el desembarco de fuerza expedicionaria alguna, cuyo arribo significara caos y destrucción en la línea del ferrocarril y del propuesto Canal, y que como consecuencia inevitable interrumpiera el tránsito”. Después de enumerar los 53 disturbios acaecidos en el Istmo de Panamá entre 1850 y 1902 concluía que “... la experiencia de casi medio siglo (sic) ha demostrado que Colombia fue completamente incapaz de preservar el orden en el Istmo. Solamente la activa intervención de los Estados Unidos la había capacitado para conservar algo así como una semblanza de soberanía”. Pese a que Colombia recurría permanentemente a Estados Unidos para asegurar la paz en la ruta de tránsito fue incapaz de ratificar el Tratado canalero. Y agregaba: “bajo tales circunstancias el gobierno de los Estados Unidos habría sido culpable de desatino y debilidad , anotándose ... un crimen contra la nación si hubiese actuado de otra forma, tal como lo hizo cuando se realizó la revolución del 3 de noviembre último. Esta gran empresa de la construcción del Canal no puede detenerse para complacer los caprichos, o por respetar la impotencia gubernamental, o la más siniestra y perjudicial de las peculiaridades políticas de personas quienes, viviendo lejos, y contra los deseos de los verdaderos habitantes del Istmo, afirman una irreal supremacía sobre el territorio. La posesión de un territorio repleto de tales capacidades naturales como las del Istmo, conlleva sus obligaciones con la humanidad”.

Pero en 1911, en la Universidad de Berkeley, haciendo gala de una gran fatuidad Roosevelt presentó otra versión de lo acontecido. En efecto destacó: “...el Canal de Panamá no se hubiese iniciado si yo no me hubiera encargado de ello”. Agregó que de haber seguido los canales regulares aún el Congreso estaría discutiendo sobre el tema y la vía interoceánica comenzaría a construirse dentro de 50 años : “En consecuencia , me tomé el Istmo, inicié el Canal y luego dejé que el Congreso debatiera no sobre el canal sino sobre mí”. Sea como fuere el Canal fue la causa y la consecuencia de la separación de 1903. Es evidente que sin la perspectiva de utilizar el Istmo panameño para la

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

construcción de un Canal, Estados Unidos no hubiera intervenido en nuestro territorio y sin intervención estadounidense la voluntad sola de los próceres no hubiera alcanzado para acometer la secesión. Aunque Roosevelt intentó pintar la separación como un movimiento unánime de todos los habitantes del Istmo, lo cierto es que el mismo fue organizado en la ciudad de Panamá por un reducido grupo de notables para quienes estaba en juego su propio futuro económico, como ya vimos. Como escribiera con singular claridad Leander T. Chamberlain, sobre nuestra separación y la posición adoptada por el resto de las naciones del mundo a instancias de los Estados Unidos : “Un levantamiento popular en un solo punto , con menos de un décimo (1/10) de la población de la Provincia de Panamá; sin ningún comité revolucionario representando a los otros cinco distritos de la provincia ; sin haberse formulado ninguna declaración de protesta o queja alguna, sin congreso, sin ejército, sin marina, sin corte de justicia, sin estabilidad financiera, evidentemente incapaz de resistir el poder de la madre patria; no obstante es admitida en la gran hermandad de naciones ...”.

Por lo demás, es evidente que estos puntos de vista reflejan la posición conocida como la leyenda negra en torno a la independencia de Panamá de Colombia, la cual le atribuye al gobierno de Theodore Roosevelt el surgimiento de la República y que desconoce el anhelo permanente de los istmeños por separarse de Colombia como lo habían demostrado los movimientos secesionistas de 1830, 1831 y 1840. Por supuesto, este deseo de los panameños estaba estrechamente vinculado con la construcción de una ruta intermarina terrestre, acuática o mixta. Así, para finales del siglo XIX y principios de la actual centuria, este objetivo coincidió con la política de los Estados Unidos de construir y controlar un Canal interoceánico y la administración de Theodore Roosevelt supo sacar partido de este estado de cosas.

Bibliografía selecta

Anguizola, Gustave: Philippe Bunau Varilla. The man behind the Panama Canal. Nelson Hall, Chicago, 1980.

CELESTINO ANDRÉS ARAÚZ Y PATRICIA PIZZURNO

- Araúz, Celestino Andrés y Pizzurno, Patricia: El Panamá Colombiano 1821-1903. Ed. Pribanco-La Prensa, Panamá, 1993.
- Bergquist, Charles: Café y conflicto en Colombia. 1886-1910. La Guerra de los Mil Días: antecedentes y consecuencias. FAES, Bogotá, 1981.
- Cavelier, Germán: La política internacional de Colombia. Tomo II. Editorial Iqueima, Bogotá 1959 .
- Clare Lewis, Horacio: Relaciones diplomáticas y consulares entre Panamá y los Estados de América. Edición Especial Revista Lotería, Panamá, febrero 1966.
- Donovan, Frank: Historia de la Doctrina Monroe. Editorial Diana, México 1966.
- Duval, Miles P. : Cádiz a Catay. La Historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá. EUPAN, Panamá, 1973.
- Frrehof, Joseph C.: America and the Canal Title. Traducción de Stanley Boxill y Felipe Villalta. Departamento de Inglés. Universidad de Panamá, 1986-1988
- Lemaitre, Eduardo: Panamá y su separación de Colombia. Una Historia que parece novela. Biblioteca Banco Popular, Bogotá, 1972.
- Mack, Gerstle: La Tierra Dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal Ístmico. EUPAN, Panamá, 1978.
- Mc Cullough, David: El cruce entre dos mares. La creación del Canal de Panamá 1870-1914. Lasser Press mexicana S.A., México 1984.
- Mc Greevey, William: Historia económica de Colombia 1845-1930. Tercer Mundo Editores, Bogotá, 1989.
- Mesa, Darío: "La vida política después de Panamá 1903-1922".Manual de Historia de Colombia. Tomo 3, Bogotá, 1994.
- Parks, Taylor: Colombia and the United States 1765-1934. Duke University Press. S.F.
- Rebolledo, Álvaro: Reseña histórico-política de la Convención Interoceánica con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

entre los Estados Unidos y Colombia. Ed. Hispano-América,
San Francisco, California, 1930.

Rippy, Fred J.: El Capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia. El Áncora editores, Colombia 1981,

Rivas, Raimundo: Historia diplomática de Colombia 1810-1934. Ministerio de Relaciones Exteriores. Imprenta Nacional, Bogotá, 1961.

Rodríguez Guerrero, Ignacio: Libros colombianos raros y curiosos. Biblioteca Banco Popular, Cali 1977.

Terán, Oscar: Del Tratado Herrán-Hay al Tratado Hay-Bunau Varilla. Historia crítica del atraco yanqui, mal llamado en Colombia la pérdida de Panamá y en Panamá nuestra independencia de Colombia. Carlos Valencia editores, Bogotá, 1976.

Tirado Mejía, Álvaro: Colombia en la repartición imperialista 1870-1914. Ed. Hombre Nuevo, Medellín 1979.

Índice

Celestino Andrés Araúz y Patricia Pizzurno
Relaciones entre Panamá y Estados Unidos
(Historia del Canal Interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903)
Tomo I

	Capítulo 1
3	La ruta hacia el Oriente y los albores del Canal.
3	1. Las especias y el nuevo camino.
5	2. El descubrimiento del Istmo de Panamá por Bastidas y Colón.
7	3. División de Tierra Firme y Fundación de Santa María La Antigua de Darién.
10	4. El gobierno de Vasco Nuñez de Balboa y el hallazgo del Mar del Sur.
13	5. Pedrarias Dávila y la búsqueda del “estrecho dudoso” en Nicaragua.
19	6. La posible alternativa transístmica en Honduras.
23	7. Hernán Cortés y su interés por el Mar del Sur y el Comercio Oriental.
27	8. La vía transístmica en Panamá y las exploraciones en el Río Chagres.
29	9. Propuestas para la construcción de un Canal interoceánico en Panamá.
34	10. Las rutas transístmicas para el Canal y la actitud del Gobierno español.
37	Bibliografía selecta.
	Capítulo 2
39	El descubrimiento de la América del Norte y la colonización británica.
39	1. Descubrimiento, exploraciones y primeros asentamientos europeos en la América del Norte.
43	2. La colonización británica en América del Norte.
44	a. El territorio y los indígenas.

45	b. Virginia.
47	c. Lord Baltimore y Maryland.
48	d. Nueva Inglaterra (Plymouth, Massachusetts, Rhode Island, Connecticut, New Hampshire y Maine).
51	e. Nueva Holanda y el nacimiento de Nueva York y Nueva Jersey.
53	f. Las carolinas.
53	g. Pensylvania y Delaware.
54	h. Georgia,
55	3. Balance sobre las colonizaciones ibéricas y anglosajonas en el continente americano.
62	4. Las guerras imperiales y coloniales.
65	Bibliografía selecta.

Capítulo 3

67	De las trece colonias al surgimiento de los Estados Unidos de América.
67	1. Las colonias británicas en el siglo XVIII y la puerta de entrada al oeste.
70	2. Hacia la independencia.
71	a. Las leyes de Grenville y Townshend.
73	b. El motín del té.
74	c. El congreso continental.
75	d. El comienzo de las hostilidades y el segundo congreso continental.
77	e. La declaración de independencia.
78	f. La guerra de independencia y la paz de París.
81	3. “Este período crítico” y la constitución de 1787.
85	4. Los Estados Unidos de América durante las primeras décadas de vida independiente.
90	5. La guerra con Inglaterra en 1812.
92	6. La Florida y el avance de las fronteras hasta 1820.
94	Bibliografía selecta.

Capítulo 4

97	Inglaterra y Estados Unidos en hispanoamérica (siglo XVI-XVIII).
97	1. El Caribe como zona de incursiones foráneas.
98	A. Los ataques de los corsarios franceses e ingleses.
102	B. Colonización, contrabando y piraterías extranjeras.
102	1.1 Las primera colonias foráneas en el Caribe.
104	1.2 La Compañía Providencia.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

109	C. Jamaica como centro de piratería y comercio ilícito.
111	2. El expansionismo inglés por las costas de Centroamérica y Panamá.
112	A. Los vinculaciones con los indios mosquitos y zambos.
116	B. Ámbitos del contrabando inglés en el Caribe y Tierra Firme.
122	C. Depredaciones de los indios mosquitos y cunas.
124	D. Guerras internacionales y represiones de España en Centroamérica y el Istmo de Panamá.
131	3. Relaciones comerciales de Norteamérica con las Indias Occidentales y el Caribe.
134	Bibliografía selecta.
Capítulo 5	
137	Estados Unidos e Inglaterra ante la independencia de Hispanoamérica y el Congreso Anfictiónico de Panamá.
137	1. Evolución de las relaciones entre Estados Unidos e Hispanoamérica (1800-1823).
148	2. Gran Bretaña y sus relaciones con Hispanoamérica (1800-1825).
158	3. Panamá: entre la lealtad a España y los planes de liberación foráneos.
166	4. La rivalidad anglo-estadounidense en el Congreso Anfictiónico de Panamá y la actitud de Bolívar.
174	Bibliografía selecta.
Capítulo 6	
177	Los proyectos de comunicación interoceánica hasta mediados del siglo XIX.
177	1. El estado de la cuestión durante el Siglo de las Luces.
182	2. Los planteamientos de Humboldt sobre el canal.
186	3. Las posibles rutas durante la primera mitad de XIX.
187	a. La ruta de Nicaragua.
190	b. El Atrato, Darién y San Blas.
191	c. Tehuantepec.
192	d. Panamá
196	d.1. La concesión de Charles de Thierry.
197	d.2. Charles Biddle y la compañía neogranadina.
201	e. La concesión de Salomón y compañía y los estudios de Garella.
206	4. Los panameños y la construcción de una vía interoceánica.

215	Bibliografía selecta.
	Capítulo 7
219	La expansión de Estados Unidos y la Gran Bretaña en América Latina (1824-1860).
219	1. Bosquejos de la historia de Estados Unidos entre 1824-1845.
225	2. James K. Polk. y el “Destino Manifiesto”.
226	A. La reinterpretación de la Doctrina Monroe.
227	B. El expansionismo territorial.
228	2.1 Las cosas de Texas y Oregón.
231	3. Ambiciones estadounidenses sobre Cuba.
233	La rivalidad entre Estados Unidos y Gran Bretaña por Centroamérica y el Istmo de Panamá.
234	La presencia inglesa en la costa de mosquitos y Bocas del Toro.
236	A. El predominio político y comercial inglés en Colombia y Panamá.
240	B. El incidente Rusell.
243	C. Acercamiento momentáneo de la Nueva Granada y Gran Bretaña.
245	D. En busca de la neutralidad del Istmo de Panamá.
247	E. Nuevo deterioro de las relaciones entre la Nueva Granada y Gran Bretaña.
248	F. El Tratado Mallarino-Bidlack.
250	G. El Tratado Clayton-Bulwer y sus consecuencias inmediatas.
254	4. El filibusterismo, otra fase el “Destino Manifiesto”.
260	Bibliografía selecta.
	Capítulo 8
263	La fiebre del oro y el ferrocarril transistmico.
263	1. El descubrimiento de oro en California y la compañías navieras.
267	2. Rumbo a la California.
269	a. Las rutas de los grandes llanos y el estrecho de Magallanes.
270	b. El istmo de Tehuantepec.
271	c. El tránsito por Nicaragua.
276	d. La fiebre del oro en Panamá
283	3. El Ferrocarril Transistmico.
284	a. El marco legal.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

- 290 b. Los trabajos de construcción del Ferrocarril Transistmico.
- 296 c. El comercio mundial a través del Ferrocarril Transistmico.
- 302 Bibliografía selecta.
- Capítulo 9**
- 305 El intervencionismo foráneo en el Istmo de Panamá (1850-1857)
- 305 1. Primeros enfrentamientos y controversias entre norteamericanos y panameños.
- 306 A. Antecedentes del Incidente de la Tajada de Sandía”
- 309 B. Bandolerismo en Colón y en la zona de tránsito.
- 316 C. Resistencia de los extranjeros al pago de impuestos y la opinión de Justo Arosemena.
- 321 2. El incidente de la Tajada de Sandía y sus consecuencias inmediatas.
- 329 3. La neutralidad del Istmo de Panamá propuesta por Justo Arosemena.
- 329 A. El retorno al país hanseático.
- 333 B. Críticas al polémico documento de Arosemena.
- 337 Bibliografía selecta.
- Capítulo 10**
- 339 El intervencionismo foráneo en el Istmo de Panamá (1858-1902)
- 339 1. Aumento del intervencionismo extranjero en Panamá y nuevas solicitudes para un protectorado.
- 340 a. Entre los desembarcos de tropas extranjeras y las ideas anexionistas y de neutralidad.
- 344 b. Protocolos para el cruce de soldados y prisioneros estadounidenses en el Istmo de Panamá.
- 345 c. Fricciones con la Gran Bretaña: el caso de Taboga.
- 347 d. Otras discrepancias con Estados Unidos y nuevas intervenciones militares norteamericanas en Panamá.
- 355 e. Las intervenciones de Estados Unidos en Panamá y Colón en 1885.
- 360 2. Nuevas discordias con Inglaterra en el Istmo de Panamá.
- 361 a. La matanza de jamaíquinos en Culebra.
- 363 b. Otras disputas con los ingleses.
- 364 3. Puntos de fricción con Estados Unidos y la ingerencia extranjera en la Guerra de los Mil Días en Panamá.
- 365 a. Las protestas norteamericanas y británicas por el establecimiento de aduanas en el Istmo.

364	b. Presencia y actividad foráneas en el conflicto civil en Panamá.
368	b.1. El peso de los intereses extranjeros: neutralidad y antagonismo.
371	b.2. Contrabando de armas y otros conflictos con las empresas extranjeras.
373	b.3. El intervencionismo militar y diplomático del gobierno estadounidense.
375	Bibliografía selecta.
Capítulo 11	
379	Estados Unidos y el Canal 1850-1880
379	1. Entre el progreso y la esclavitud.
385	2. La guerra civil (1861-1865).
385	A. Los antecedentes del conflicto.
388	B. El conflicto armado
392	C. La reconstrucción.
396	3. La política canalera de Estados Unidos (1860-1880)
400	4. Los tratados canaleros
400	a. Las negociaciones entre Bogotá y Washington.
410	Bibliografía selecta.
Capítulo 12	
413	La aventura francesa en Panamá y la reacción de los Estados Unidos
413	1. Los estudios y las concesiones canaleras (1850-1899).
413	A. Un Canal por Nicaragua.
419	B. Un ferrocarril para barcos en Tehuantepec.
421	C. Un Canal por el atrato.
422	D. Los proyectos de vías interoceánicas por territorio panameño.
423	D.1. El Darién y San Blas.
425	D.2. La ruta de Chiriquí.
426	2. La aventura francesa en Panamá.
427	A. La concesión Salgar-Wyse.
430	B. El Congreso del Canal.
431	C. La constitución de la Compañía Universal del Canal de Panamá.
434	D. Lesseps en Estados Unidos.
435	E. La consecución de capital en Francia y la compañía del ferrocarril.
436	F. Trabajos y mano de obra.
441	G. Fracaso, nueva compañía y escándalo.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS

443	H. Estados Unidos y el Canal.
453	Bibliografía selecta.
	Capítulo 13
455	Revolución industrial y expansionismo de los Estados Unidos.
455	1. Desarrollo y consecuencias del industrialismo norteamericano.
457	a. El auge del ferrocarril y el influjo de los inventos.
458	b. El industrialismo y las características de la Edad del Oropel.
460	c. Los managtes de la industria: laissez faire, darwinismo social y darwinismo reformista.
463	d. El predominio de los trusts y el capitalismo industrial y financiero.
465	e. Aspectos sociales y culturales.
474	f. Esbozo de la política y las administraciones presidenciales.
479	2. El nuevo expansionismo: sus principales voceros y resultados.
479	a. La reactivación del Destino Manifiesto: defensores y detractores.
482	b. Los Estados Unidos miran hacia el Pacífico asiático.
483	Bibliografía selecta.
	Capítulo 14
485	El surgimiento del imperialismo de los Estados Unidos.
485	1. Las causas inmediatas y los defensores del imperialismo.
487	a. Maham, Fiske, Blaine, Lodge y otros voceros del imperialismo.
493	b. Theodore Roosevelt y el ideario americano.
499	2. La guerra hispano-cubana-norteamericana y el imperialismo de los Estados Unidos.
500	a. Tradicionales intereses y vínculos económicos de los Estados Unidos y Cuba.
502	b. Puntos de vista de José Martí sobre el anexionismo y el imperialismo.
504	c. la intervención de los Estados Unidos en Cuba y el inicio de su hegemonía mundial.
519	Bibliografía selecta.
	Capítulo 15
521	Colombia y los Estados Unidos tras el Canal Interoceánico (1899-1903).

Biblioteca de la Nacionalidad

TÍTULOS
DE ESTA COLECCIÓN

- **Apuntamientos históricos (1801-1840)**, Mariano Arosemena.
El Estado Federal de Panamá, Justo Arosemena.
- **Ensayos, documentos y discursos**, Eusebio A. Morales.
- **La décima y la copla en Panamá**, Manuel F. Zárate y Dora Pérez de Zárate.
- **El cuento en Panamá: *Estudio, selección, bibliografía***, Rodrigo Miró.
Panamá: *Cuentos escogidos*, Franz García de Paredes (Compilador).
- **Vida del General Tomás Herrera**, Ricardo J. Alfaro.
- **La vida ejemplar de Justo Arosemena**, José Dolores Moscote y Enrique J. Arce.
- **Los sucesos del 9 de enero de 1964. *Antecedentes históricos***, Varios autores.
- **Los Tratados entre Panamá y los Estados Unidos.**
- **Tradiciones y cantares de Panamá: *Ensayo folklórico***, Narciso Garay.
Los instrumentos de la etnomúsica de Panamá, Gonzalo Brenes Candanedo.
- **Naturaleza y forma de lo panameño**, Isaías García.
Panameñismos, Baltasar Isaza Calderón.
Cuentos folklóricos de Panamá: *Recogidos directamente del verbo popular*, Mario Riera Pinilla.
- **Memorias de las campañas del Istmo 1900**, Belisario Porras.
- **Itinerario. *Selección de discursos, ensayos y conferencias***, José Dolores Moscote.
Historia de la instrucción pública en Panamá, Octavio Méndez Pereira.
- **Formas ideológicas de la nación panameña**, Ricaurte Soler.
Papel histórico de los grupos humanos de Panamá, Hernán F. Porras.
- **Compendio de historia de Panamá**, Juan B. Sosa y Enrique J. Arce.
- **La ciudad de Panamá**, Ángel Rubio.
- **Obras selectas**, Armando Fortune.
- **Panamá indígena**, Reina Torres de Araúz.

- **Veintiséis leyendas panameñas**, Sergio González Ruiz.
Tradiciones y leyendas panameñas, Luisita Aguilera P.
- **Itinerario de la poesía en Panamá (Tomos I y II)**, Rodrigo Miró.
- **Plenilunio**, Rogelio Sinán.
Luna verde, Joaquín Beleño C.
- **El desván**, Ramón H. Jurado.
Sin fecha fija, Isis Tejeira.
El último juego, Gloria Guardia.
- **La otra frontera**, César A. Candanedo.
El ahogado, Tristán Solarte.
- **Lucio Dante resucita**, Justo Arroyo.
Manosanta, Rafael Ruiloba.
- **Loma ardiente y vestida de sol**, Rafael L. Pernet y Morales.
Estación de navegantes, Dimas Lidio Pitty.
- **Arquitectura panameña: Descripción e historia**, Samuel A. Gutiérrez.
- **Panamá y los Estados Unidos (1903-1953)**, Ernesto Castillero Pimentel.
El Canal de Panamá: Un estudio en derecho internacional y diplomacia, Harmodio Arias M.
- **Tratado fatal! (tres ensayos y una demanda)**, Domingo H. Turner.
El pensamiento del General Omar Torrijos Herrera.
- **Tamiz de noviembre: Dos ensayos sobre la nación panameña**, Diógenes de la Rosa.
La jornada del día 3 de noviembre de 1903 y sus antecedentes, Ismael Ortega B.
La independencia del Istmo de Panamá: Sus antecedentes, sus causas y su justificación, Ramón M. Valdés.
- **El movimiento obrero en Panamá (1880-1914)**, Luis Navas.
Blázquez de Pedro y los orígenes del sindicalismo panameño, Hernando Franco Muñoz.
El Canal de Panamá y los trabajadores antillanos. Panamá 1920: Cronología de una lucha, Gerardo Maloney.
- **Panamá, sus etnias y el Canal**, Varios autores.
Las manifestaciones artísticas en Panamá: Estudio introductorio, Erik Wolfschoon.
- **El pensamiento de Carlos A. Mendoza.**
- **Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos (Historia del Canal Interoceánico desde el siglo XVI hasta 1903)** —Tomo I—, Celestino Andrés Araúz y Patricia Pizzurno.

RELACIONES ENTRE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS



A los Mártires de enero de 1964,
como testimonio de lealtad a su legado
y de compromiso indolegable
con el destino soberano de la Patria.

