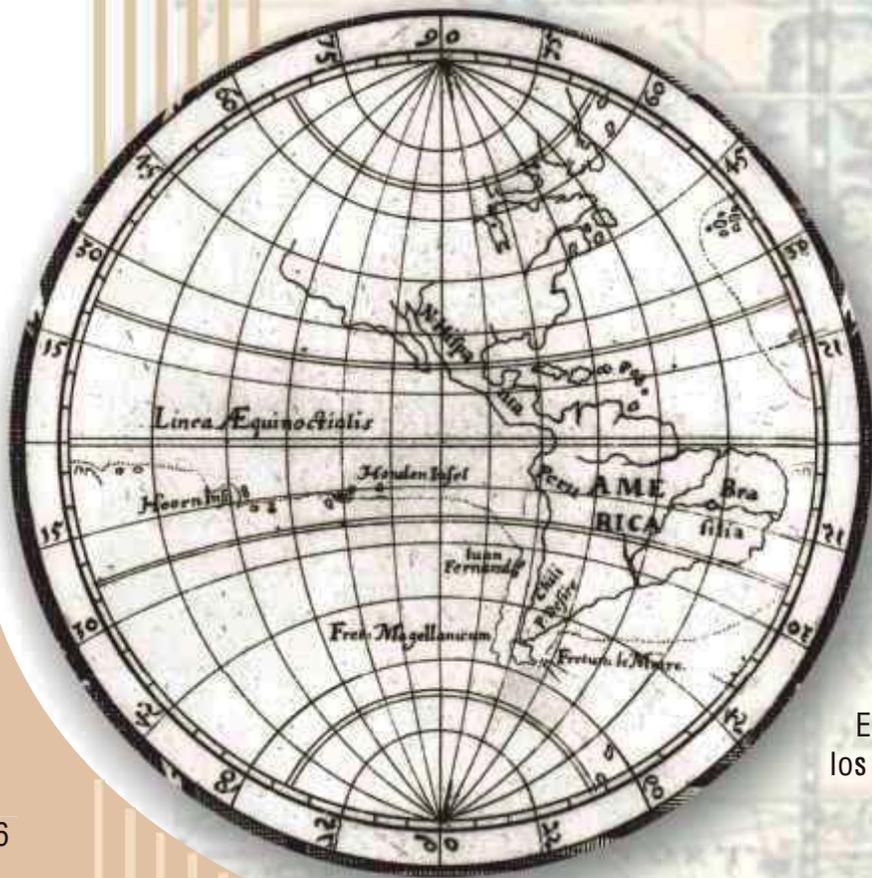


Cien Años

La revista Fuerzas Armadas publicará en sus entregas del presente año una serie de artículos sobre la pérdida de Panamá, escritos por el señor mayor general José Roberto Ibáñez Sánchez; miembro de número de la Academia Colombiana de Historia y presidente de la Academia Colombiana de Historia Militar.

En esta edición se presentan los antecedentes.



de la pérdida de Panamá

Mayor General (r) José Roberto Ibáñez Sánchez.

Los proyectos coloniales.

La Historia de Panamá, su presente y proyección, gira alrededor de su privilegiada posición geográfica, que, a partir de la construcción del canal por Estados Unidos va a ser un siglo, ha adquirido importancia estratégica en el mundo, como uno de sus grandes ejes de navegación y epicentro de sus comunicaciones marítimas. Mas como el costo de tal situación lo asumió Colombia con la pérdida del istmo, no comprendida ni superada entonces, y hoy a los 100 años de acaecida, poco conocida, conviene reflexionar hondamente la lección, para no volver a incurrir en errores de tal magnitud.



Empezaremos desde cuando la fiebre descubridora de España del siglo XVI, tuvo su inicio en la fundación de Santa María la Antigua del Darién, sede por breve tiempo de la primera Gobernación en territorio colombiano, la de Castilla de Oro, donde gracias al entendimiento de Vasco Nuñez de Balboa con los aborígenes, a quienes trató en pie de igualdad con los españoles, los indios le retribuyeron con creces su amistad, llevándolo a descubrir el mar del Sur u océano Pacífico en 1513. A partir de este momento el Viejo Mundo tomó conciencia del descubrimiento del Nuevo, al que de manera ingrata para con su descubridor, empezó a llamar América.

Un año después llegó a Santa María la Antigua del Darién Pedrarias Dávila con una gran expedición de cerca de 2.000 hombres, en 19 carabelas, la mayoría de ellos veteranos de las campañas de Italia, quien después de ordenar la infame ejecución de Balboa, al observar el mortífero clima del lugar, trasladó la población al Occidente sobre el mar recién descubierto, fundando así la ciudad de Panamá en 1519.



Desde entonces, Panamá sirvió de base para el descubrimiento y conquista de California, de Perú, de Ecuador y de Chile, convirtiéndose en eje de las comunicaciones de España con sus colonias sobre el Pacífico, razón de más para que exploradores y navegantes se dieran a la búsqueda de un sitio que comunicara los dos mares y cuando vieron que no existía sino en la lejana Antártida, la metrópoli pensó en abrir un canal por el istmo de Centroamérica.

Fue el licenciado Gaspar de Espinoza, quien había financiado las expediciones de Pizarro a Perú, el que por primera vez sugirió a Carlos V dicha obra: "podría hacerse acequia del agua del Chagres, y que se navegase". Idea que tradujo el Emperador en orden por medio de la Cédula Real de 1534, disponiendo: "que personas expertas vieran la forma que podría darse para abrir dicha tierra y juntar ambos mares". Pero una cosa era proyectar el canal desde España y otra bien distinta hacerlo en América. De tal manera, cuando Pascual de Andagoya, el descubridor de nuestras costas sobre el Pacífico, recibió tamaña orden real, conceptuó pesimista que, "con todo el dinero del mundo no se saldría con ello", mientras el optimista, cronista de la conquista de México, López de Gomara, contestaba al Emperador: "Dadme quien lo quiera hacer, que hacerse, puede, no falte ánimo, que no faltará dinero, y las Indias donde se ha de hacer lo dan [...] Para un Rey de Castilla, lo posible es poco". El problema radicó en que nadie intentó hacerlo, empezando por el propio Emperador que tenía otras prioridades, tales como la de evitar que el Islam se

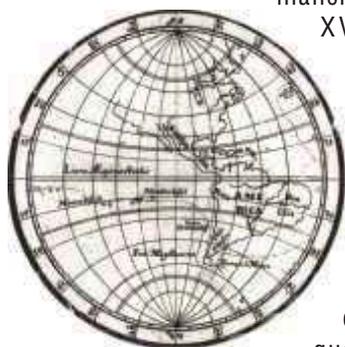




Cien Años de la

apoderara de Europa, como efectivamente lo logró después su hijo natural Don Juan de Austria en la trascendental batalla de Lepanto.

Así quedó durante dos siglos la idea del canal en el limbo. Pero dada su importancia estratégica, el istmo y su área contigua, también quedaron en la mira de otras grandes potencias Europeas, en particular de Inglaterra, que empezaba a conformar su imperio comercial y marítimo, socavando el español por medio de la piratería. De tal



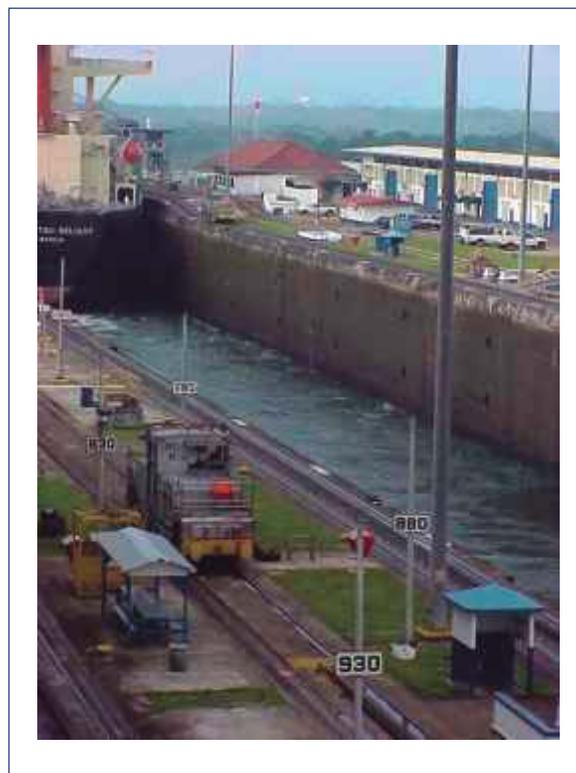
manera aparecieron en los siglos XVI y XVII, Francis Drake, Henry Morgan y otra serie de filibusteros que intentaron apoderarse de la zona. La más seria amenaza de todas, ocurrió en el siglo XVIII con la expedición sobre Cartagena del almirante sir Edward Vernon en 1741 con una enorme flota y 22.000 hombres, que fueron derrotados frente a las murallas, por las enfermedades tropicales y el valor de 3.000 defensores de la ciudad liderados por Blas de Lesso y el virrey Sebastián de Eslava.

A comienzos del siglo XVIII, con el cambio dinástico de los Borbones que propició el movimiento de la ilustración en la Península, y con él las reformas del Estado español y una nueva guerra contra Inglaterra, se creó definitivamente el virreinato de la Nueva Granada en 1739, bajo cuya jurisdicción quedó incluida Panamá. Pero los imperantes geográficos dados por la dificultad de sus comunicaciones con Santafé, hicieron en la práctica inoperante dicha jurisdicción, continuando la región manejándose autónomamente de su epicentro político administrativo.

Cuando accedió al trono español Carlos III, un rey que pensaba en grande, resucitó el tema del Canal de Panamá, que cobró importancia en Europa a raíz de los informes del barón Alejandro de Humbolt, quien a través de sus viajes por el continente americano visualizó tal posibilidad, basado en estudios e inquietudes del sabio criollo Francisco José de Caldas. Pero la corona española en cabeza del Carlos IV no quiso prestar oídos, dada su

penuria económica, pero sobre todo su temor de que Inglaterra o Francia fuera a apoderarse de la zona.

En 1810, cuando a raíz de la conformación de la Junta de Gobierno de Santafé de Bogotá que proclamó una monarquía constitucional condicionada a que el “deseado” rey, cautivo en Francia, viniera a gobernar desde la ciudad y fue desterrado el virrey Antonio Amar y Borbón, su reemplazo, Benito Pérez Galdos, consciente de la importancia de Panamá, gobernó desde esa ciudad desde 1812 hasta su muerte. Pero con la derrota de Napoleón en Europa y el regreso al trono del rey Fernando VII, éste lo primero que dispuso fue la reconquista de sus colonias por la vía militar mientras las Cortes Españolas en 1814, disponían una ley de apertura del canal de Panamá.



Panamá

Los primeros proyectos republicanos

Después de que el último de nuestros virreyes, Juan Sámano huyera justamente a Panamá como consecuencia del triunfo de las armas libertadoras en Boyacá, la iniciativa de comunicar los dos mares pasó a manos de la nueva República de Colombia. Entonces el espíritu libertario llegó al istmo cuando en 1821, el Mariscal de Campo Juan De La Cruz Murgueón, al abandonarlo en procura de reconquistar el virreinato desde Quito, que se lo había ofrecido la Corona si recuperaba una tercera parte de su territorio, dejó encargado del Gobierno al coronel independentista Panameño José Fábrega, porque éste aprovechó la oportunidad para conformar una Junta de Gobierno y declarar la emancipación de España. Junta que a su vez profirió su adhesión a la República de Colombia presidida por el Libertador, decisión tomada de manera autónoma y desdeñando las pretensiones de Iturbide, que ofrecía

constituiría el fundamento geográfico del futuro canal y la fuente de disputa entre Estados Unidos e Inglaterra para acometerlo.

Entre tanto, Bolívar dedicado a plantear los fundamentos políticos de la unidad Hispanoamericana, como lo había intuido en la Carta de Jamaica, en 1826 concibió tal confederación de Estados con capital en Panamá, para lo cual buscó realizar allí el primer Congreso Anfictiónico. Pero fracasó ante el espíritu regionalista y caudillista de varios de nuestros próceres y libertadores que estaban más interesados en reclamar derechos feudatarios por su contribución heroica a la Guerra de Independencia, así como a Estados Unidos, que no querían un poder paralelo en América.

Con la muerte del Libertador y la desintegración de la Gran Colombia, se perdió la posibilidad de construir un canal por nuestra propia cuenta y seguridad, pues la



su protección al istmo a cambio de su incorporación al imperio mexicano.

Bolívar al conocer la noticia, no pudo menos que exclamar entusiasmado: "No me es posible expresar el sentimiento de gozo y admiración que he experimentado al saber que Panamá, el Centro del Universo, es regenerado por sí mismo, y libre por su propia virtud. La acta de Independencia de Panamá es el monumento más glorioso que pueda ofrecer a la historia ninguna Provincia Americana". Así quedó en el hombre que ha pensado más en grande en este hemisferio, la idea del canal, quien envió a Londres a José Fernández Madrid para adquirir un empréstito con el fin de financiar tal proyecto, mientras llegaban propuestas al Gobierno colombiano en el mismo sentido, por parte del coronel norteamericano Willam Doane, del almirante anglochileno Charles Stuar Cochrane y del amigo del Libertador el anglojamaíquino Mr. Hislop, que no fueron aceptadas en Bogotá. A quienes por entonces sí concedió el Gobierno permiso para explorar la zona ístmica fue al capitán inglés Augusto Lloyd y al sueco Mauricio Falmarc, quienes modelaron un proyecto que

debilidad económica y fragilidad política y social de la Nueva Granada, así como del resto de países surgidos de su espada, entregaron a las potencias mundiales tal posibilidad. El desorden, la anarquía y el autonomismo provinciano y regionalista emergieron bajo el escudo federalista. En Panamá acrecentado por la actitud administrativa displicente de los gobiernos de Bogotá, que sin comprender la importancia del istmo ni la posición marítima del área, continuaron de espaldas al mar, dejando esta zona a la deriva política y administrativa.

Fue por tal razón, que el general Domingo Espinar, comandante militar de Panamá, suscitó un primer intento separatista, cuando el Libertador aún vivía, y un año más tarde, su sucesor, el general Juan Eligio Alzuru, se hizo al Gobierno del istmo con el ánimo de establecer allí su feudo, disponiendo para ello el apresamiento del general Espinar a quien obligó a embarcar



Cien Años Cien Años de la

hacia Guayaquil. En junio de 1831 Alzuru aceptó que asumiera la prefectura del istmo José D. Vallarino, nombrado por el Gobierno de Bogotá. Pero luego, so pretexto de seguir la idea confederal de Bolívar, motivó una Junta de Notables para reclamar el derecho autonómico del istmo. Sin embargo, como tal gestión iba más encaminada a eludir la Justicia que a reclamar la autonomía, Alzuru tuvo que pagar caro y con su vida sus crímenes cuando el general panameño Tomás Herrera llegó a restablecer el orden neogranadino y se erigió en el hombre fuerte del departamento panameño y en una de las figuras más destacadas del país. Es entonces cuando el Gobierno neogranadino del general Santander mediante Ley del 25 de mayo de 1834, dispuso la contratación de la construcción de "un camino carretero o de carrillas", es decir, una ruta viable por tierra, que podría complementarse con un canal interoceánico.

Así apareció el Baron de Thierry, un hombre tan audaz como aventurero y soñador que ayudó a extender el Imperio Británico hasta Nueva Zelandia y también puso sus ojos en el istmo de Panamá, valiéndose de la ingenuidad del Gobierno neogranadino. Su estrambótica propuesta, expresa la parte lunática de su personalidad: "ante la carencia de hierro y abundancia de oro en la Nueva Granada, bien podrían hacerse rieles con éste último metal", a pesar de lo cual el Gobierno bogotano le otorgó un privilegio por 50 años para abrir un canal por las aguas del Chagres, río Grande y bahía Limón, derecho que el estafalario personaje cedió a sus socios franceses y que concluyó con la Segunda Revolución Francesa de 1748.

Pero también la Administración del general Santander otorgó al coronel norteamericano Charles Biddle, enviado con tal propósito por el presidente Jackson, un privilegio de 45 años para abrir una ruta combinada fluvial y de ferrocarril. Privilegios e intentos que finiquitaron en la práctica con la Guerra de los Supremos de 1840, cuando Panamá, siguiendo el ejemplo de los caudillos federalistas del Socorro, Cartagena y Mompós, también declaró su autonomía el 19 de noviembre bajo la égida del general Tomás Herrera, con el supuesto de que no volvería a ser parte del Estado neogranadino si éste se organizaba bajo el sistema centralista. El triunfo decisivo del Gobierno del general Pedro Alcántara Herrán, la habilidad política de sus emisarios y el espíritu patriótico del general Herrera, hicieron que Panamá se reintegrara a la Nueva Granada al siguiente año, sin que el Gobierno central cumpliera las cláusulas sobre las cuales se había constituido el convenio.

Lo único positivo que trajo la Guerra de los Supremos fue la posibilidad jurídica de declarar la caducidad de los privilegios otorgados a Thierry, que ahora reclamaban sus socios y el de Bidle a raíz de su muerte en



20²⁰



pérdida de Panamá

1843. Pero fue justamente uno de los socios de Thierry, el judío Agustín Salomón, quien propuso a la Nueva Granada la idea de cambiar la construcción del canal por la de un ferrocarril, para lo cual se asoció con su compatriota Mateo Klein, quien en 1847 logró obtener de la Nueva Granada un contrato que expiró al siguiente año con la segunda revolución francesa.

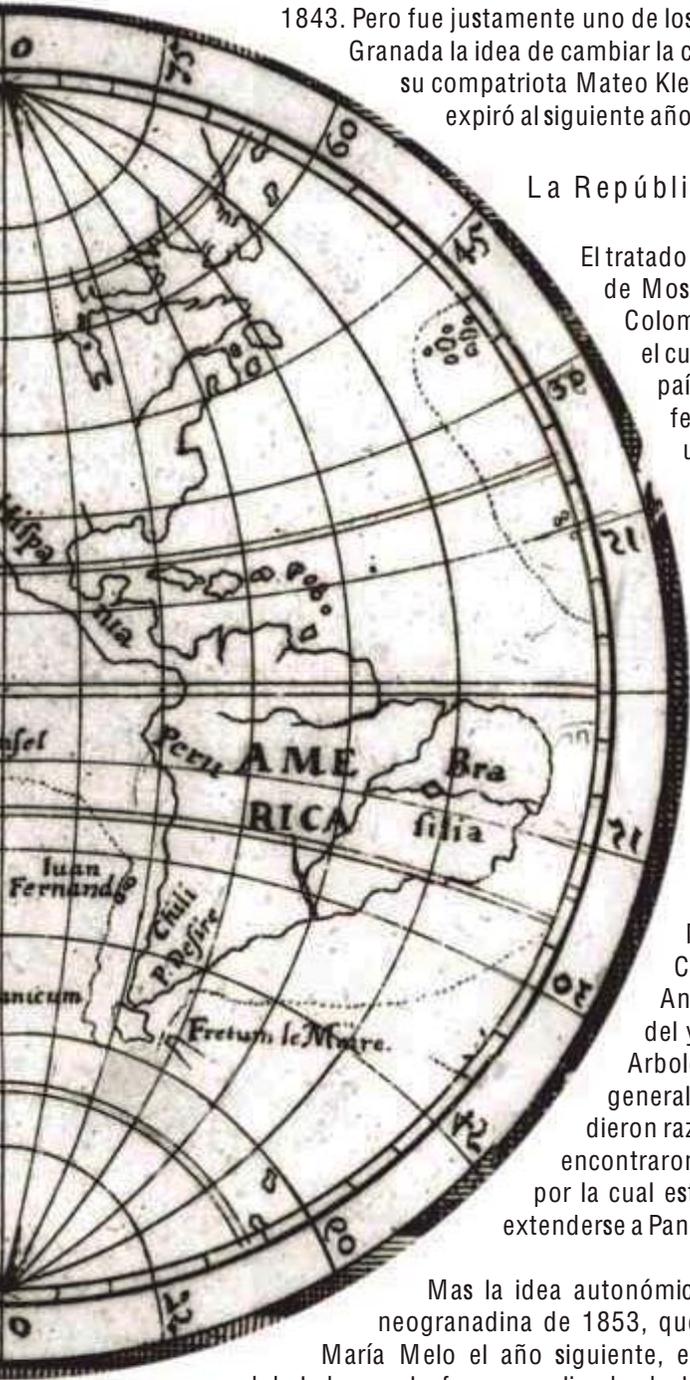
La República empieza a ceder soberanía.

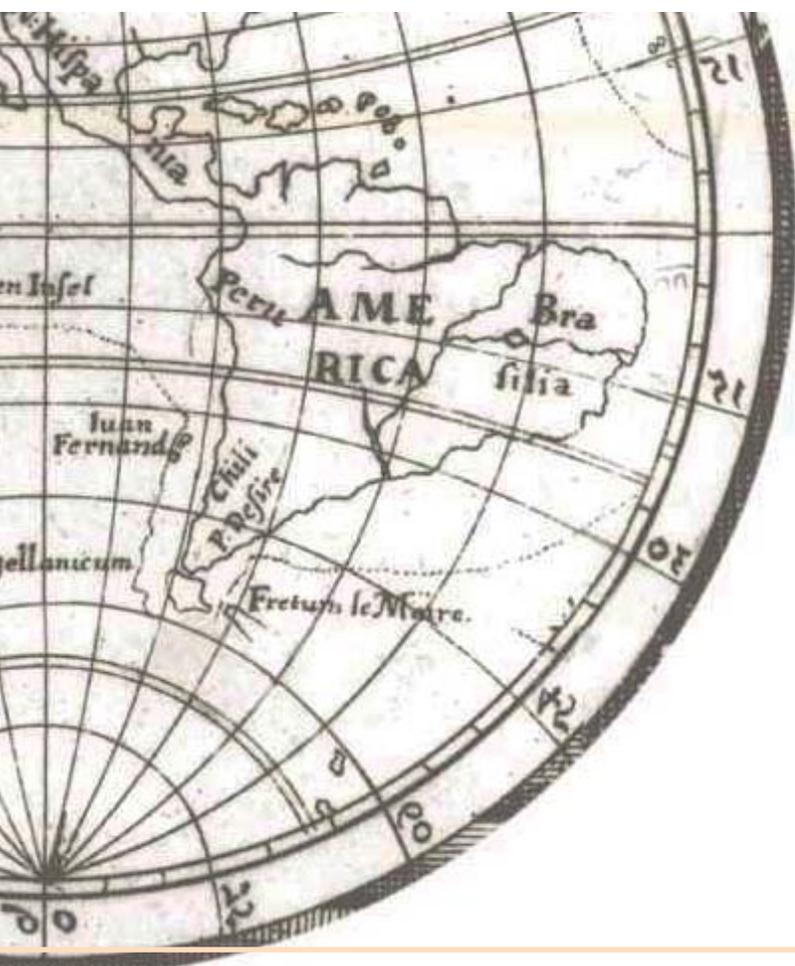
El tratado que sí tuvo plena vigencia fue el que celebró el general Tomas Cipriano de Mosquera en 1846, suscrito por los ministros de Relaciones Exteriores de Colombia y de Estados Unidos, Manuel María Mallarino y Benjamin Bidlack, el cual estableció una alianza militar con Estados Unidos, otorgándole a este país preferencias arancelarias, libre tránsito por el istmo y la seguridad del ferrocarril y del área contigua. Por su parte Norteamérica, para frenar de una vez por todas las ambiciones de la Gran Bretaña, que para establecer su cabeza de puente en la zona, había llegado a establecer en la Mosquitia un reino bajo su protección, en cabeza de un indígena, bajo el pomposo nombre de Roberto Carlos Federico.

Pero por su parte Inglaterra, frente al anterior tratado, logró firmar otro con Estados Unidos en 1850, conocido como Clayton-Bulwer, mediante el cual ninguna de las dos naciones tendrían predominio exclusivo para abrir el canal por cualquier parte de Centro América, ni podrían establecer allí predominio militar. Tratado con el cual la primera potencia frenaba las intenciones de la segunda sobre una de las zonas más estratégicas del mundo, quedando comprometida en los vaivenes de la geopolítica mundial la soberanía neogranadina en el istmo.

Mientras caminaban dichos tratados, en Colombia tuvo lugar la Guerra Civil de 1851, con epicentro en el suroeste del país, ramificada a Antioquia y a Tolima y propiciada por los sectores feudales y esclavistas del ya perfilado partido conservador, en cabeza del poeta y soldado Julio Arboleda contra las políticas liberales y modernizadoras del Estado del general José Hilario López. Políticas que por su exagerado anticlericalismo, dieron razones espirituales de lucha a los alzados en armas, que, sin embargo, no encontraron eco sino en el sector más reaccionario del partido conservador, razón por la cual esta guerra fue debelada rápidamente por el Gobierno y no alcanzó a extenderse a Panamá.

Mas la idea autonómica en el istmo cobró vigor con la Constitución centralista neogranadina de 1853, que dio lugar al golpe de Estado del General José María Melo el año siguiente, el cual por sus pretensiones socialistas fue debelado por la fuerza coaligada de los líderes de los dos partidos políticos





Piñeros, dio al traste con la propuesta con un razonamiento estratégico sencillo: "La forma de Colombia, fíjense vuestras señorías, es como la de un gallo, cuyo pescuezo es el istmo de Panamá. Pues bien: ¿qué hacemos si viene alguien y le corta el pescuezo?" Así fue ratificada Bogotá como capital de Estados Unidos de Colombia y el país, como el avestruz, metió la cabeza en los Andes, sentenciando definitivamente su condición mediterránea y con ella su aislamiento mercantil, parálisis en su desarrollo y perspectivas.

Lo grave entonces fue que Panamá al compás de su posición federalista, del abandono estatal de Bogotá y del clima inhóspito generado en la malaria imperante en su territorio, también decaía ostensiblemente en su progreso. Hasta el viejo camino por donde transitaban los tesoros de Perú durante la colonia, fue en gran parte cubierto por la selva y quienes se atrevían a transitarlo tenían que hacerlo de manera combinada, fluvial y terrestre, por miserables canoas bajo un sol inclemente y por un sendero infernal, cuando más a lomo de mula,



Cien Años de la

22

amenazados en sus intereses. Pero como por contradicción al centralismo, dicha Constitución otorgó amplio poder municipal y descentralización, por lo que, el Congreso Nacional mediante el Acta adicional de 1855 concedió autonomía a Panamá, facultándola para constituirse en Estado federal, ejemplo que al siguiente año tomó Antioquia y luego Santander, Cauca, Cundinamarca, Boyacá, Bolívar y Magdalena. Oleada federalista ratificada por las Constituciones de 1858 y especialmente la de 1863, cuando luego de tres años de sangrienta guerra civil, salió triunfante la revolución del general Tomás Cipriano de Mosquera, que estableció un federalismo a ultranza y de contera anticlerical, con consecuencias funestas para la unidad nacional y la integridad territorial del país.

Hubo, sin embargo, en la Convención de Rionegro de 1863, una propuesta muy bolivariana, aun cuando discutible para el momento, la de establecer la capital de la República en Panamá. La intervención del representante por el estado de Bolívar Vicente Gutiérrez de

expuestos al asalto frecuente de maleantes. Se necesitaban tres días con sus noches para transitar todo el istmo.

Pero Panamá encontró su tabla de salvación hacia la mitad del siglo XIX con el descubrimiento de las grandes minas de oro en la California Norteamericana, que inexplicablemente los españoles tan osados y ambiciosos no descubrieron durante la colonia. Circunstancia que apuró la construcción del ferrocarril interoceánico, para ahorrar tiempo y seguridad, que no podía ofrecer el viaje terrestre a través del extenso territorio norteamericano o la demorada navegación por el estrecho de Magallanes.

Ferrocarril, anarquía y afianzamiento de la autoridad norteamericana.

pérdida de Panamá

Correspondió al primer Gobierno de Mosquera, por cierto el más progresista de los cuatro, conceder en 1848 el proyecto de construcción de un ferrocarril a través del istmo al trío norteamericano de personajes, formado por: William N. Aspinwall, Henry Chauncey y John L. Stephens; los dos primeros, dinámicos empresarios, y el tercero, un intelectual e investigador de la cultura Maya y por ende conocedor de las selvas del istmo centroamericano. Concesión por seis años para la construcción del ferrocarril y 49 años de duración para su explotación y administración, que además le daba la posibilidad a la Nueva Granada de hacerse a su propiedad al cabo de los 20 años y de percibir el 3% de las ganancias, a cambio de no conceder permiso para construir otra obra similar, incluso la del Canal a otra nación. La Compañía tomó el nombre de Panamá Rail-Road Company.

Después de vencer sinnúmero de dificultades por falta de obreros y del mortífero clima de la zona, suplidas con trabajadores cartageneros y caribeños que pudieron soportar el ambiente y las condiciones de trabajo y 1.000 chinos, que éstos sí encontraron la muerte por la malaria

líneas navieras no daban abasto para transportar tamaña marejada humana, a pesar de lo cual, todos ansiaban salir por cualquier medio por temor a la fiebre amarilla y a la malaria.

Salvador Camacho Roldán cuenta sobre los excesos de la vida panameña lo siguiente: “Entre 1852 y 1853 era tal el consumo de cerveza y de champaña, que durante la noche, al pasar por ciertas calles, creyérse uno estar oyendo descargas de batallones armados de pistolas; y todas las mañanas era una grandísima dificultad recoger y botar al mar cuatro o cinco mil botellas vacías que aparecían regadas en las calles frente a hoteles y restaurantes”.

Desde luego el viaje era azaroso, a los buques les acomodaban el doble de su cupo normal en condiciones de hacinamiento, los pasajeros mal alimentados y peor bebidos, con agua abombada intole-



Cien Años

y la locura, a órdenes del ingeniero John C. Trautwine y del coronel Jorge M Tótem, se iniciaron los trabajos del ferrocarril. Las fuertes maderas de guayacán, de nuestras selvas tropicales y de otras maderas igualmente resistentes sirvieron para los travesaños de los rieles. La obra se empezó a construir por la bahía de Manzanillo en el Atlántico en 1850 y un año más tarde llegó el primer tramo del ferrocarril al lago Gatún, después de lo cual se abrió otro frente de construcción de sur a norte por Panamá.

De tal manera el 27 de enero de 1855 surcó humeante el istmo de Panamá del Atlántico al Pacífico la primera locomotora, cuando apenas cuatro líneas férreas se habían construido en el mundo. La vida panameña se transformó entonces sustancialmente. Multitud de gentes sedientas de oro procedentes de la costa oriental de Estados Unidos, comerciantes y aventureros de todo el mundo, llegaron al istmo, donde muchos de ellos se quedaban por algún tiempo, haciendo fortuna de manera legal o ilegal y otros porque el ferrocarril y las

rable al paladar y a precios elevadísimos, que los buscadores de fortuna se daban mañas para sufragar con miras a lograr la conquista “del nuevo dorado” en la lejana California. Sólo cuando se habilitó la vía por Nicaragua a través del lago de Managua y se mejoró la navegación por el océano Pacífico con los buques modernos de casco de acero que ya surcaban el Atlántico, las condiciones de este viaje mejoraron considerablemente.



En medio de esta marejada humana, tenían que ocurrir toda suerte de incidentes callejeros en Panamá, varios de ellos con trascendencia internacional y problemas para la soberanía de Colombia, como lo fue el conocido suceso de “la tajada de sandía”, ocurrido el 15 de abril de 1856, que súbitamente rompió la armonía entre norteamericanos y panameños. Uno de los 940 pasajeros norteamericanos llamado John Oliver, que habían llegado de Colón y deambulaban por la estación del ferrocarril a la espera de que subiera la marea para embarcarse en el vapor John L. Stephen, en estado de embriaguez se rehusó a pagarle a un negro, vendedor ambulante de frutas, la suma de 10 centavos por una tajada de sandía. Ante la reiterada negativa del borracho, el negro persistió en el cobro con una navaja, mientras algún pasajero para zanjar el problema tiro la moneda al frutero. Pero ya se había acrecentado la furia de los contendientes y la situación pasó a mayores cuando Oliver desenfundó la pistola y disparó contra el humilde vendedor, que cayó muerto en el acto. Se desató entonces la ira de las gentes de color que presenciaban el hecho, las cuales, resentidas además por el trato discriminatorio de la empresa de ferrocarriles, se

Cien Años de la

cuando el Gobierno granadino no pudiera hacerlo. Pero también dicho informe sirvió para que el Gobierno de la Nueva Granada se viera forzado a resarcir a las víctimas norteamericanas con una indemnización cercana a los US \$500.000, cifra exorbitante para la época.

Podemos decir que el conflicto de “la tajada de sandía”, fue el punto de partida de la proliferación de problemas políticos, sociales y económicos en Panamá, sin que se pudieran encontrar soluciones serias, como ya lo advertimos gracias al proceso descentralizador iniciado en la República de la Nueva Granada con la Constitución de 1853, el Acto Legislativo de 1855, que en la práctica constituyó al departamento de Panamá en estado autónomo y sentó las bases del federalismo, recogido en la Constitución de 1858 y ratificado por la de 1863. Federalismo que agudizó el espíritu regionalista y caudillista y llevó al país a tres guerras civiles y a infinidad

amotinaron y empezaron a atacar a los extranjeros en los hoteles, obligándolos a refugiarse en la estación del tren, donde se formó una batalla campal, en la cual resultaron 15 norteamericanos y dos panameños muertos, 16 heridos de los primeros y 13 de los segundos. Batalla en la cual la policía panameña al parecer tomó partido por sus compatriotas.

Estos hechos no podían ser más propicios para sentar la autoridad norteamericana en el istmo, que el tratado Mallarino-Bidlak le había otorgado. Para el efecto el Gobierno de Estados Unidos envió a un investigador, el señor Amos C. Corwine, quien, mediante un informe parcializado determinó la responsabilidad en la Policía panameña y en la incapacidad del Gobierno de la Nueva Granada para guardar el orden público. Argumento con el cual cinco meses después 160 marines norteamericanos transportados en dos buques de guerra, ocuparon la estación del ferrocarril. Y aun cuando dicha ocupación no duró sino tres días, sirvió para sentar el precedente y hacer saber que dicho Gobierno estaba dispuesto no sólo a garantizar el libre tránsito por el ferrocarril, sino además, a mantener el orden público,

de conflictos entre los estados federados con el Estado Federal, o dentro de cada uno de ellos. Panamá no podía ser la excepción la anarquía, las guerras internas, los motines y los golpes de Estado, matizados por desembarcos e intervenciones de marines norteamericanos, unas veces sin aviso y con protesta oficial, en otras sin protesta, a pedido de los contrincantes y en todas acostumbrando a la población al ejercicio de la autoridad de Estados Unidos, al amparo del tratado Mallarino-Bidlak de 1846, que como lo dijimos, los facultaba para mantener el libre tránsito a través del ferrocarril.

La apertura del Canal de Suez el año de 1869, que hizo realidad el sueño mundial de unir dos mares, reactivó el deseo norteamericano de alcanzar este mismo objetivo en América, ya por el istmo de Tehuantepec en México, por Costa Rica, por Nicaragua, por Panamá o por el Darién. Con tal fin, el general Ulises Grant, quien durante la Guerra Civil norteamericana había hecho el tránsito

por el horroroso camino a través del istmo, en este mismo año accedió a la Presidencia de esa pujante nación, dispuso la exploración detallada de todos estos sitios. En 1875, los informes de los exploradores coincidieron en reducir a dos los sitios del proyecto de canal: Nicaragua y Panamá, cobrando favoritismo el primero.



Entre tanto en 1866 se habían cumplido los 20 años de vigencia del tratado Mallarino-Bidlack, sin que, a pesar de sus perniciosos efectos para Colombia, el Gobierno ni el Congreso hubieran hecho nada para confirmar su expiración y recobrar la soberanía perdida. Pero el Gobierno norteamericano sí tomó a su cuidado un nuevo convenio mediante su ministro de Estado en Bogotá, general Peter A. Sullivan, quien lo suscribió con los señores Miguel Samper y Tomás Cuenca, representantes del Gobierno del general José de los Santos Gutiérrez. Tratado considerado lesivo de la soberanía nacional por parte del Senado colombiano y que por tanto no fue ratificado, ocasionando la ira del general Sullivan, quien al estilo de la “justicia del oeste norteamericano”, propuso a su Gobierno, so pretexto de reparaciones diplomáticas por algunos sucesos con ciudadanos norteamericanos ocurridos en Cartagena, reparaciones que de no ser satisfechas darían argumento a Estados Unidos para cobrarlas con reclamos territoriales en el istmo.

Por fortuna la anterior propuesta de Sullivan, no fue aceptada por el Gobierno, que más bien removió de su cargo a dicho general, reemplazándolo por el señor Stephen A. Hurlbut, quien con mejor diplomacia logró la firma de otro nuevo tratado con los señores Justo Arosemena y Jacobo Sánchez, delegados del mismo presidente Santos Gutiérrez, el cual se firmó por dichos



Cien Años



funcionarios el 26 de enero de 1870. Este tratado tenía la particularidad de sustentarse en una alianza militar colombo-norteamericana, algunas de cuyas cláusulas modificó el Senado Colombiano, pero que al norteamericano no le gustaron y terminó por improbarlo, con lo que el tratado Mallarino-Bidlack cobró nueva vigencia y se estancaron las conversaciones con Estados Unidos hasta 1901.

El Canal francés

Entre tanto cobró mayor fuerza la negociación con Francia, motivada por los éxitos obtenidos con la apertura del canal de Suez por parte de Fernando de Lesseps, que llevó a esa nación a pensar en serio en otro canal por el istmo centroamericano y colombiano. El primer paso fue la instalación de un Congreso Geográfico reunido en Amberes en 1871, que recomendó la obra. Luego comenzaron a constituirse sociedades promotoras del proyecto, hasta cuando este mismo Congreso Geográfico reunido en París cuatro años más tarde, con asistencia y presidencia del propio Lesseps, creó un comité de geógrafos, geólogos e ingenieros franceses para abocar el estudio de la apertura del Canal y una sociedad civil con capital de 300.000 francos para financiarlo. El alma de este Comité fue un sobrino nieto de Napoleón Bonaparte, Luciano Napoleón Bonaparte Wyse, quién se dedicó al estudio de todos y cada uno de los proyectos realizados hasta ahora, desde el de Colón hasta los de las últimas expediciones norteamericanas del Gobierno del general Ulises Grant.

Luego Bonaparte Wyse organizó una nueva expedición para explorar sobre el terreno todas las posibles rutas posibles del canal, pero en especial las del



Cien Años

Darién, después de la cual llegó a Bogotá en medio de la ansiedad de la sociedad capitalina por conocer un personaje de apellido tan importante como gallarda figura y quien además traía un encargo trascendental para el futuro de Colombia y del mundo.

Gobernaba entonces el país Don Aquileo Parra y era su ministro de Relaciones Exteriores el general Eustorgio Salgar. Con ellos y la correspondiente aprobación del Senado de la República, obtuvo Luciano Bonaparte Wyse la firma de un convenio, quizás el más equitativo, claro, generoso de parte y parte, respetuoso de la soberanía colombiana y de la paz entre las naciones, entre todos los que se habían firmado antes y se firmarían después. Se trataba de una obra universal, que acometería Francia con uno de sus hombres más prestigiosos y en asocio de otras naciones.

Con tal convenio y con la esperanza de que sería el encargado del proyecto a la sombra ilustre de Lesseps, regresó Bonaparte Wyse a París. Pero el gran constructor de Suez, pese a su avanzada edad, se sentía fuerte y capaz de emprender otro canal en el Nuevo Mundo y motivado por la nueva ilustración francesa, con Víctor Hugo a la cabeza, terminó por aceptar la dirección del proyecto y se dio con entusiasmo a llevarlo a feliz término. Estudió a fondo los anteriores proyectos y otros más que le fueron presentados y escogió la ruta Colón-Panamá como la más aconsejable tanto por su menor distancia entre los dos mares, como por considerarla geográficamente posible para construir el canal a nivel, como era su deseo.

Lo que no controló Lesseps, fue su excesiva confianza en sí mismo, que le impidió prestar atención a otros expertos que aconsejaban el canal con exclusas y hacían cálculos más realistas del tráfico marítimo internacional y menos optimistas de sus exigencias financieras. Esto sin tener en cuenta el problema geopolítico de Estados Unidos, que valiéndose de los postulados de la Doctrina Monroe, especulaba con sus derechos inalienables, por razones de seguridad, de mantener su hegemonía política en el istmo. Circunstancia que Lesseps contrarrestaba, con el argumento de que se trataba de una Compañía comercial de carácter universal, alejada de cualquier hegemonía política.

Tampoco previó Lesseps la situación política interna de la Colombia federal, donde las posiciones extremas llevaron al país a una nueva guerra la de 1876, motivada por el anticlericalismo de los gobiernos radicales, que generó el ultramontanismo católico, trasplantado desde Europa. Guerra que no tuvo mayores efectos en Panamá ni afectó el proyecto de Lesseps, pero que encendió a Antioquia, a Cauca y al centro del país, alentada desde los pulpitos y que requirió gran esfuerzo bélico del Gobierno para derrotarla. Mas, en una Colombia católica, el anticlericalismo terminó por dividir al partido de Gobierno en las elecciones de 1878, ganadas por la fracción liberal independiente, que entró en tratos con la Iglesia y con el conservatismo, para perfilar la Regeneración política del país con el partido nacional en cabeza de Rafael Núñez.

Con tales expectativas y en compañía de su familia Lesseps viajó a Panamá en el vapor Lafayette, previa constitución de la Compañía financiera, presidida por el general Turr y el respaldo económico del Barón Jaques de Reinach, Cornelius Hertz y de otros que habían financiado a Bonaparte Wyse. Compañía que sólo logró la suscripción de 30 millones de francos en acciones sobre 400 millones calculados.

Arribó Lesseps a Colón en los últimos días de diciembre de 1879, donde fue recibido con todos los honores por las autoridades colombianas del istmo y una delegación del Gobierno central de Bogotá. El 1° de enero del siguiente año viajó por el ferrocarril a Panamá, ciudad que lo recibió delirante de entusiasmo. En esta tierra, tuvo la suficiente energía para explorar el istmo por sí mismo y formarse la idea de que era menos difícil la construcción de este canal que el de Suez. Convencimiento con el que regresó a París tres meses después, para crear el ambiente financiero que le permitiera a la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá recaudar el valor accionario que demandaba la financiación de la magna obra. Éxito que coronó de inmediato el 7 de diciembre de 1880, cuando logró la suscripción de 300 millones de francos en acciones, provenientes de empresarios y gentes de Francia, de otros países de Europa y hasta de Estados Unidos, donde Lesseps logró organizar un Comité para el Canal de Panamá. Los inversionistas de este último país se retiraron de la

de la pérdida de
Panamá

compañía cuando su Gobierno trató de boicotear a Lesseps, conformando otra empresa bajo la presidencia del general Ulises Grant para construir un Canal por Nicaragua que el millonario norteamericano Vanderbilt se ofrecía financiar.

El entusiasmo y confianza de Lesseps por el nuevo Canal, lo llevó a no confiar la dirección de la obra a quien por su energía y don de mando tal vez hubiera logrado mejores resultados, Bonaparte Wyse, sino a su propio hijo Carlos, quien a pesar de su juventud y deseo, distaba de las condiciones humanas y espirituales de su padre, quien lo dirigía y aconsejaba desde París.

Comienzo de la excavación y guerra civil

Para evitar el reclutamiento masivo directo de obreros, Lesseps contrató la excavación con la empresa Couvreux que había hecho esta obra en Suez, bajo la dirección del ingeniero Georges Blanchet, y como agente de la Compañía del Canal a Armando Reclus, quien había acompañado la expedición de Bonaparte Wyse. La primera no logró conseguir y enviar desde Europa personal técnico suficientemente calificado, ni reclutar los obreros necesarios en la zona, con lo cual los trabajos de excavación tuvieron desde el comienzo algún retraso. Pero además la duplicidad de mando entre el ingeniero director y el agente de la Compañía generaron problemas de dirección, que zanjó la fiebre amarilla cuando se llevó a la otra vida a Blanchet y pocos días después al secretario general de la Compañía Henri Ivonne.

La muerte de los directivos se propagó por Europa, haciendo más difícil el envío de técnicos y obligando a repartir lo que había sido un solo contrato de excavación en multitud de contratos parciales generándose con ello desorganización administrativa y problemas jurídicos y financieros, aun cuando los trabajos continuaron regularmente, mientras Estados Unidos encontraba en el ferrocarril otra forma de bloquear la excavación. Por esta razón, Lesseps se vio en la necesidad de comprarlo al elevado precio de 93 millones de dólares, pero quedando su administración en manos norteamericanas. Y como los trabajos sufrían retrasos cada vez más, tuvo que acudir a uno de los más prestigiosos, dinámicos y costosos ingenieros europeos, Jules Dingler, para que metiera a todo el mundo en cintura y agilizará las obras. Tarea que éste con el llamativo sueldo anual de 100.000 francos, cumplió a cabalidad contra viento y marea, a

pesar de los resentimientos y calumnias de que fue objeto, por parte del personal afectado por sus exigencias, cobrando las obras un buen ritmo.

Pero lo que no logró la maldad de los negligentes y tramposos contratistas y empleados despedidos, por el señor Dingler, lo logró la fiebre amarilla, que se llevó a sus dos hijos y a su esposa, obligándolo a regresar a Francia en las peores circunstancias anímicas y dejando a la deriva la dirección de la empresa. Lo grave fue que además de la fiebre amarilla en Panamá, le sobrevino a Colombia otra fiebre más mortífera, la guerra civil la de 1885, generada en la resistencia del radicalismo contra el proyecto de Regeneración Política del presidente Rafael Núñez. Guerra que se inició en Santander y se extendió a casi todo el país sin exceptuar el istmo.

En Panamá las primeras acciones rebeldes consistieron en actos de piratería, cuando se apoderaron sucesivamente de dos remolcadores, el Morro inglés y el Alhujuela costarricense con los cuales se dedicaron a atacar por sorpresa a los puertos panameños sobre el Pacífico, situación controlada cuando el presidente del Estado Federado general Santodomingo Vila, declaró turbado el orden público y recibió refuerzos militares. Pero las cosas se agravaron cuando los rebeldes se apoderaron del remolcador Game-Cock de propiedad de la Compañía del Canal, el cual fue llevado a Cartagena a colaborar en el sitio que impusieron a esta ciudad las fuerzas revolucionarias del interior y de la Costa Atlántica al mando del general Gaitán Obeso. Porque esta situación obligó al presidente del Estado panameño a concurrir en defensa de la ciudad heroica, dejando encargado a don Justo Arosemena.

La ausencia del general Santodomingo Vila, motivó al general rebelde Rafael Aizpuru a alzarse en armas contra el Gobierno y a atacar la ciudad de Panamá, defendida apenas por medio batallón de la Guardia colombiana, ante lo cual Arosemena tuvo que pedir auxilio de las tropas que guarnecían Colón, las cuales al abandonar la población dieron ocasión al revolucionario Pedro Prestán de apoderarse de ella. Atacada la ciudad de Panamá y ocupada Colón por los rebeldes, Arosemena renunció y quien fue designado en su reemplazo José María Vives León, tampoco aceptó el poder, por lo cual tuvo que asumirlo el general Carlos A. Gónima en carácter de jefe

Cien Años

civil y militar. Éste, con el refuerzo de las tropas del general Ramón Ulloa que arribaron en la cañonera Boyacá procedentes de Cauca, ordenó la ocupación de Colón, que fue de manera infame incendiada por los rebeldes dejando a sus 15.000 habitantes sin techo y causando pérdidas por cerca de US \$8'000.000. Mientras tanto Panamá fue ocupada por Aizpuru y rendida por el general Gónima sin combatir, dando motivo estos hechos a la ocupación de las dos ciudades, o mejor de Panamá y de las ruinas calcinadas de Colón, por tropas de la marina norteamericana en nombre del tratado Mallarino-Bidlack.

Consumada la ocupación militar extranjera, no encontraron las fuerzas del Gobierno y de los rebeldes otro camino que suspender hostilidades por un mes, reconociendo las primeras al Gobierno revolucionario y las segundas compromitiéndose a sostener las de la legitimidad; extraño tratado, sólo comprensible a la luz de la intervención de militar norteamericana. Pero el gobernador de Cauca general Eliseo Payán había organizado una expedición del gobierno de 400 hombres a órdenes de los generales Rafael Reyes y Montoya para recuperar el istmo, la cual embarcó en Buenaventura en un viejo pontón remolcado por el Boyacá que había escapado de Panamá, arribó a Taboga el 27 de abril de 1885. Los dos jefes gobiernistas, después de convencer a los comandantes norte-americanos Jowett y McKella, que se resistían a reconocer su autoridad y a permitir el desembarco, ocuparon a Panamá donde quedó el general Montoya como Jefe civil y militar previa rendición del general Aizpuru.

El general Reyes prosiguió a Colón donde estableció un Consejo de Guerra para establecer la responsabilidad del incendio, la cual recayó en cabeza del cartagenero Pedro Prestán del haitiano Antonio Petricelli y del Jamaíquino Jorge Davis. Los dos últimos fueron de inmediato capturados procesados y ahorcados públicamente, Prestán que había huido a Cartagena, lo fue meses más tarde.

Restablecido el orden colombiano en Panamá con la anuencia del poder militar norteamericano, el orden en

Colombia se logró después del fracaso de la revolución en el sitio a Cartagena, que la llevó a la famosa batalla fluvial de La Humareda, cuyos resultados militares indecisos fueron, sin embargo, desastrosos para el radicalismo, que vio caer allí a sus mejores jefes mientras otros se retiraban de la contienda. De tal manera la Regeneración y el partido nacional se afianzaron en el poder para imponer su hegemonía mediante una Constitución mejor sincronizada con la realidad social del país pero excesivamente centralista, teocrática y excluyente, que acabó con los Estados Soberanos, aun cuando Panamá quedó sometido a la autoridad central pero “gobernada con arreglo a leyes especiales”. Circunstancia que revivió en el pueblo del istmo espíritu autonomista y motivó en Colombia otras dos guerra civiles en la década siguiente.



Los enemigos del Canal francés

La guerra civil de 1885 aun cuando no entorpeció los trabajos de excavación del Canal, sí los retardó especialmente por el incendio de Colón a donde llegaban cargados los buques de la Compañía y tenían que esperar hasta la rehabilitación de los muelles hechos cenizas. Pero más que todo, esta lucha civil sembró inquietudes en la Compañía sobre su seguridad, confiada en la realidad del momento a los marines norte-americanos. Tal vez por eso Lesseps volvió a Panamá para dar confianza a empresarios y trabajadores y para dinamizar las obras llegaron como nuevos directores de los trabajos en reemplazo del desdichado Digler, León Boyer y quien habría de tener un papel preponderante en la separación de Panamá años más tarde: Philippe Buneau Varilla.



Pero es con estos personajes, con el cambio político acaecido en Francia por la caída del Imperio y el restablecimiento de la República, y con el enfrentamiento real de la geografía ístmica, como empiezan a surgir los verdaderos obstáculos para la terminación de la excavación. Boyer y Buneau Varilla, se dieron cuenta de la verdadera dimensión financiera de la obra y de la necesidad de exclusas para el Canal, que estaban lejos de la mente de Lesseps. Pero también con el nuevo sistema político republicano, no era nada fácil ni rápido satisfacer

las necesidades financieras de la obra. Por eso cuando Lesseps propuso recoger 720 millones de francos con la fórmula de un empréstito con bonos premiados de lotería, fórmula que había sido ensayada en Suez con buenos resultados, el ministro del Interior de Francia, M. Allain Targé, poco amigo de la inversión de su país en el exterior, lo primero que hizo fue organizar la Comisión Rousseau, para analizar en el escenario geográfico de los trabajos la marcha de ellos y sus costos reales. Comisión que sugirió veladamente la continuación de la obra con exclusas. Por su parte el ministro de Obras Públicas, M. Baihaut, aprovechó el informe de la Comisión Rousseau para chantajear económicamente a la compañía por un millón de francos, que Carlos Lesseps se vio obligado a aceptar a espaldas de su padre, alcanzando a pagar solo 400.000, gracias al relevo del chanta-jista ministro.



Eduardo Lemaître en su magnífica obra señala cinco errores en la construcción del canal francés: El primero la carencia de estudios de factibilidad, el segundo en la insistencia del canal a nivel, el tercero en la improvisada compra del ferrocarril, el cuarto en no haber reunido desde un comienzo todo el capital necesario y el último en la situación generada con el empréstito con bonos de lotería a que ya hicimos referencia. También el mismo autor señala tres enemigos fatales para la obra: el cerro de la Culebra, el río Chagres y el más temible de todos: la fiebre amarilla. Sólo le faltó analizar el problema geopolítico en el cual Colombia y Panamá apenas jugaron como actores pasivos.



En relación con la parte financiera, los cálculos iniciales de la Compañía se habían quedado cortos tanto por los criterios optimistas de Lesseps, como por que la Compañía tuvo que hacer gastos imprevistos, sobre todo en cuanto a proporcionar alojamiento adecuado a los directivos, algunas verdaderas mansiones en la selva, y los demás exigían salarios fabulosos como contraprestación a los riesgos del medio ambiente y los obreros, provenientes de distintos países del mundo que hablaban cerca de 20 lenguas distintas se enfrentaban al inhóspito clima panameño por lo que la atención sanitaria tuvo que multiplicarse.

Por su parte los trabajos del cerro de la Culebra que debía perforarse en más de 1.850 metros de largo por más de 100 de profundidad, constituía un obstáculo geológico considerable sobre todo en la época de invierno, en la

cual los trabajos se entorpecían por la condiciones de un suelo fangoso donde se enterraban a la par maquinaria, ferrocarril y obreros, sin posibilidad de excavar lo suficiente para cumplir el cronograma. También aquí la Compañía tuvo que hacer esfuerzos financieros en materia de contratación de nuevas y viejas empresas de excavación.

En cuanto al río Chagres su enorme variación de caudal del verano al invierno no fue debidamente estudiada y aunque las exclusas ofrecían cierta solución, así como la construcción de un lago en Gamboa que incrementaba los costos en 40 millones de dólares, era difícil calcular la cantidad de agua que debía reservarse para el verano en un río que arrastraba de 50 millones a 100 millones de metros cúbicos de agua por día.

Pese a las circunstancias anteriores, los trabajos de excavación siguieron su curso, incluso tuvieron ligero impulso, hasta lograr excavar las dos terceras partes de lo requerido para el Canal con exclusas. Pero lo que no estuvo al alcance de la Compañía, fue el efecto del clima panameño, cuya expresión macabra estuvo dado por la temible fiebre amarilla, a pesar de todas las precauciones sanitarias y de saneamiento ambiental que se tomaron. Como lo hemos dicho, la fiebre amarilla se fue llevando sucesivamente a varios de sus directivos e ingenieros, sin que escapara el nuevo director de trabajos señor Boyer, causando la correspondiente alarma en Europa y el elevado costo para contratar personal técnico de prestigio profesional en ese continente. Desde luego, se especuló mucho con la cantidad de víctimas, pues lo cierto es que solo 1.200 muertes se registraron en los hospitales de la Compañía, la mayoría de ellos europeos, aun cuando cabe hacer la salvedad de que entre los obreros pudieron morir muchos más, de los cuales la Compañía no tenía interés en registrar por consideraciones propias de su clase social de la que nadie se ocupaba. Entonces de este mal no se conocían siquiera sus orígenes, sobre los cuales ya estaba trabajando el médico cubano Carlos J. Finlay. Se creía una enfermedad contagiosa, como efectivamente lo es si abunda el mosquito que la propaga.

