

Colección
Los Caminos
de Hierro 2

Juan Santiago Correa R.



The Panama Railroad Company

o cómo Colombia perdió una Nación



Colegio de Estudios
Superiores de Administración



**Colegio de Estudios
Superiores de Administración**

El Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA– es una entidad privada, sin ánimo de lucro, fundada en 1974 en Bogotá por un grupo de empresarios y figuras nacionales liderados por los doctores Carlos Lleras Restrepo y Hernán Echavarría Olózaga, con el apoyo del Instituto Colombiano de Administración –INCOLDA– y de la Asociación Nacional de Industriales –ANDI–.

Es una institución universitaria que aglutina a los miembros de su comunidad alrededor del propósito de formar profesionales de la Administración de Empresas, que a la vez sean líderes empresariales, mediante la transmisión de experiencias, conocimientos y valores.

The Panama Railroad Company
o cómo Colombia perdió una nación

Juan Santiago Correa R.

385.097287 / C824p 2012[]

The Panamá Railroad Company o cómo Colombia perdió una nación / Juan Santiago Correa Restrepo. Bogotá: Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA–. Dirección de Comunicaciones y Marketing, 2012. 174p.

Colección: Caminos de Hierro.

Descriptores:

1. Ferrocarriles – Historia – Aspectos económicos – Colombia. 2. Desarrollo económico –1850-1903– Colombia. 3. Inversión extranjera –1850-1903– Colombia.

© 2012 Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA–
© 2012 Juan Santiago Correa R. [juansc@cesa.edu.co]

ISBN: 978-958-8722-17-7

Comunicaciones y Marketing

Cra. 6.^a No. 35-28 Casa Lleras

Comunicaciones@cesa.edu.co

www.cesa.edu.co

Grupo de Investigación en Innovación y Gestión Empresarial.

Línea de Investigación en Economía.

Proyecto: The Panama Railroad Co.: inversión extranjera, imperialismo y desarrollo económico en Colombia (1850-1903).

Código interno: 30004.

Bogotá, D.C., mayo de 2012

Coordinación editorial:

Departamento de Comunicaciones y Marketing Cesa

Imagen de Portada: Urbina. “Estación del ferrocarril de Panamá en Colón”:

Grabado. *Papel Periódico Ilustrado*, 20 de septiembre de 1884.

Corrección de estilo:

José Ignacio Curcio Penen

Impresión:

Todos los derechos reservados. Esta obra no puede ser reproducida sin el permiso previo escrito

Impreso y hecho en Colombia

Printed and made in Colombia

A mi familia

*Careful, we are not in the United States here;
pay me my real and we are even*
José Manuel Luna

Contenido

AGRADECIMIENTOS	13
PREFACIO	15
INTRODUCCIÓN	19
1. Economía y política: los límites de los ferrocarriles colombianos en el siglo XIX	21
2. Territorio, poder y hegemonía: una aproximación teórica a la construcción de los ferrocarriles colombianos en el siglo XIX	33
I. La idea de una ruta transcontinental	47
II. Inversión extranjera y la construcción de la línea férrea	59
III. El costo humano	75
IV. Los correos y el ferrocarril	83
V. Intereses extranjeros en Panamá	91
VI. El ferrocarril, el Estado y la Nación	131
BIBLIOGRAFÍA	139
ÍNDICE ONOMÁSTICO	153
ANEXOS	167

Anexo A. Paralelo entre Guatemala y Panamá para la construcción de un canal interoceánico	167
Anexo B. Dividendos pagados por <i>The Panama Railroad Co.</i> (1853-1905)	168
Anexo C. Población colombiana en 1874 por Estado Soberano	170

ÍNDICE DE GRÁFICAS

Gráfica 1. Composición de las exportaciones colombianas (1834-1910)	26
Gráfica 2. Kilómetros de red construidos y en uso (1871-2000)	31
Gráfica 3. Dividendos pagados por la <i>Panama Railroad Co.</i> (1853-1905)	132

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Los nueve Estados Federales	24
Mapa 2. El Estado Soberano de Panamá	43
Mapa 3. Ferrocarril de Panamá, 1855	61
Mapa 4. Área de restricción para la construcción de un canal interoceánico	103

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Tarifas de carga del Panama Railroad Co. (dólares)	69
Cuadro 2. Resultados operacionales y pagos a Colombia (dólares)	102

Índice de imágenes

Imagen 1. Bandera de Mosquitia (1834-1860)	54
Imagen 2. Certificado de 100 acciones <i>Panama Railroad Co.</i> (1871)	57
Imagen 3. Estación del Ferrocarril en Colón	62

Imagen 4.	Máquina No. 51, en la época francesa, al sur de la Estación Frijoles	63
Imagen 5.	Ferrocarril en la Estación La Culebra	65
Imagen 6.	Al sur de la Estación del Obispo	67
Imagen 7.	Primeras locomotoras en Panamá	68
Imagen 8.	Puente de Barbacoas y Estación San Pablo	71
Imagen 9.	Estación Panamá a principios del siglo XX	72
Imagen 10.	Vías de patio en la ciudad de Panamá	73
Imagen 11.	El encuentro de los ferrocarriles <i>Central Pacific</i> y <i>Union Pacific</i> (1869)	88
Imagen 12.	Locomotora No. 5 “Reclus”	105
Imagen 13.	El ahorcamiento del General Prestan sobre la ruta férrea, 18 de agosto de 1885	111
Imagen 14.	Locomotora No. 1 “Ferd de Lesseps”	112
Imagen 15.	Primeras locomotoras francesas	113
Imagen 16.	Estampilla con el volcán Momotombo (1900)	119
Imagen 17.	USS <i>Machias</i> (1901)	120
Imagen 18.	USS <i>Wisconsin</i>	121
Imagen 19.	“The man behind the egg”	124

Agradecimientos

Quiero agradecer de manera muy especial a Juan Camilo Rodríguez por sus críticas, sus aportes, y por su apoyo generoso e incondicional a lo largo del desarrollo de este texto; así mismo, debo agradecer a Javier H. Murillo por su acucioso trabajo en la revisión del texto y a Mariana Sáenz por su ayuda como asistente de investigación en la consecución de documentos en la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos. Agradezco los comentarios hechos a los artículos publicados en *Estudios Gerenciales* (n.º III, vol. 26) y en *Historia Econômica & História de Empresas* (n.º 1 vol. 12). Por último, pero no menos importante, a Carolina, Alejandro y Gabriel por su paciencia; a ellos mi agradecimiento por su apoyo incondicional. En todo caso, la responsabilidad por los aciertos y desaciertos de este trabajo es solo mía.

Prefacio

The Panama Railroad Company o cómo Colombia perdió una nación es el segundo tomo de la colección Los Caminos de Hierro, cuya primera parte está compuesta por cinco libros en los cuales se analizan los diferentes proyectos ferroviarios iniciados entre 1850 y 1880: los ferrocarriles de Panamá, Bolívar, Antioquia, Cúcuta y del Pacífico. Dichos proyectos tuvieron en común que obedecieron no sólo a la necesidad de mejorar las condiciones de infraestructura del país con miras a facilitar el desarrollo del comercio exterior, sino que simbolizaron también la esperanza de que se convirtieran en los motores necesarios para impulsar la prosperidad y el progreso nacional.

Estos proyectos tuvieron su origen en un modelo político liberal que se encargó de defender un programa sustentado, entre otros elementos, en la mínima participación del Estado en los asuntos económicos y en la ampliación de las libertades individuales (en particular las civiles), las cuales comenzaron a tomar forma a partir de las reformas liberales de medio siglo y alcanzaron un carácter más desarrollado bajo el régimen federal instaurado por la Constitución de 1863.

No obstante, a pesar de representar un modelo económico librecambista y plantear un avance en el proceso económico a partir de la vinculación de Colombia con los mercados internacionales, el desarrollo ferroviario colombiano ocurrió –salvo la experiencia

panameña (1850-1855)– de manera tardía. De ahí que se pueda percibir un rezago de al menos dos décadas entre el discurso político y el adelanto tecnológico.

En casos como el del ferrocarril de Panamá no es posible afirmar que la presencia del capital extranjero hubiera significado una fuente constante de fracasos para el sistema de concesiones ferroviarias, aunque sí actuó como elemento desestabilizador en la medida en que sujetó al país a procesos de negociación coartados por las relaciones diplomáticas de los países de origen, lo que dio lugar a costosas e injustas demandas. No obstante, algunos negociantes nacionales aprovecharon esta situación para fijar el domicilio de sus empresas en el exterior con el objeto de contar de manera inequitativa con el apoyo del país extranjero (usualmente Estados Unidos, Inglaterra o Francia).

Como se verá, la ruta del ferrocarril de Panamá contribuyó de manera clara a la ruptura de la territorialidad colombiana, en la medida en que sus intereses trascendieron lo local para vincular a Panamá a unas dinámicas políticas, económicas y sociales mucho más amplias. Así, favoreció de alguna manera el surgimiento de lo que Anderson¹ denomina una “comunidad imaginada”, la cual debe apelar no sólo a las narraciones trágicas o heroicas derivadas de las guerras o los conflictos, sino también, como en este caso, recurrir a un discurso sobre la modernidad, las proezas técnicas, el papel del capital extranjero y la superación de los obstáculos, entre otros elementos, para influir en la construcción de una nueva nación.

Además, en los procesos de redefinición territorial, apuntalados a través de estos proyectos ferroviarios, se puede apreciar con claridad un modelo contrahegemónico que pronto se convirtió en un factor importante en la concreción del nuevo modelo territorial y político. El ferrocarril de Panamá se tornó eventualmente en un elemento desestabilizador de la soberanía nacional sobre el Istmo. En otros libros de esta colección se estudian dos casos de características similares: los ferrocarriles de Bolívar y del Pacífico, los

1 Anderson, Benedict. *Imagined communities*. 2.^a ed. London: Verso (New Left Books), 1994.

cuales se convirtieron en elementos dinamizadores de la economía regional, lo que permitió afirmar una nueva realidad regional que desplazó los ejes tradicionales de poder de manera definitiva. Entre tanto, los otros dos proyectos ferroviarios del período 1850-1880, los de Antioquia y Santander, se convirtieron en factores significativos en la consolidación de la región y de sus grupos de poder.

Introducción

La historia de los ferrocarriles en Colombia es una historia fragmentada. Como en otros campos de estudio, su fragmentación no proviene de la clásica división disciplinar de las ciencias, sino que más bien es producto del descuido de la memoria histórica: son escasos los trabajos que se han ocupado de las líneas férreas nacionales. Debido a esto, la gran mayoría de los proyectos ferroviarios colombianos construidos durante el siglo XIX han estado sumidos en un olvido complaciente en el que se da por sentado su abandono.

Durante la segunda mitad del siglo XIX el país emprendió la construcción de catorce líneas férreas con las que se buscaba conectar los centros de producción local con el mercado internacional, en medio de un consenso general que identificaba el comercio mundial con el crecimiento económico. Las dificultades fiscales, el tamaño del mercado interno, las limitaciones de capital, la articulación del país al comercio global y la posición del mismo frente a los acreedores internacionales, entre otros elementos, dieron forma definitiva a esta iniciativa.

El proyecto ferroviario decimonónico representó un objetivo de gran envergadura: exigió el concurso tanto de las élites locales y regionales como del Estado y la inversión extranjera. Tardó décadas en tomar forma, debido principalmente a los enormes obstáculos que hubo de enfrentar y, en múltiples ocasiones, cuando

finalmente se concluyeron las diferentes líneas éstas no cumplieron las expectativas generadas al producir sobrecostos importantes, quedar obsoletas al momento de su inauguración o, en el peor de los casos, permanecer inconclusas.

Sin embargo, cuando se analiza cada línea por separado las similitudes entre ellas desaparecen. Aunque la idea general era vincular la producción local con el mercado internacional, las características locales, el negocio de las tierras baldías adjudicadas, la contratación de la deuda, la negociación con el Estado, la participación de inversionistas locales y extranjeros, entre otros elementos, configuraron experiencias diversas con distintos grados de éxito y fracaso.

El esfuerzo jurídico que acompañó este proyecto tampoco fue menor: se desplegó a lo largo de cambios profundos en el ordenamiento político del país, lo que llevó de un modelo federal y profundamente descentralizado, a uno excesivamente centralizado. Las leyes y decretos que se promulgaron para acompañar e incentivar este esfuerzo no pasan de ser datos que acompañan la narrativa de los ferrocarriles en Colombia, y poco se ha hecho para analizar hasta qué punto realmente cumplieron su propósito o cuál fue el impacto que tuvieron sobre las regiones en que se llevaron a cabo estos proyectos.

En este sentido, el estudio de los ferrocarriles nacionales se ha concentrado, en la mayoría de los casos, en sus aspectos técnicos (capacidad de carga, tipo de trocha que utilizaron, valor de los proyectos y niveles de endeudamiento), dejando de lado aquellos aspectos jurídicos e institucionales que le dieron sentido a la iniciativa, el impacto que tuvieron sobre la apropiación territorial y los procesos de poblamiento, los interrogantes centrales sobre la soberanía misma y, en últimas, la incidencia de la política pública sobre el Estado y la Nación en la convulsa Colombia decimonónica. El ferrocarril de Panamá fue la primera línea que se construyó, anticipándose en dos décadas a los procesos de contratación (mediante concesiones ferroviarias) de los demás proyectos del país, y, como se verá más adelante, vino a expresar con claridad las más ansiadas promesas y los grandes peligros de estos esquemas de negociación.

1. ECONOMÍA Y POLÍTICA: LOS LÍMITES DE LOS FERROCARRILES COLOMBIANOS EN EL SIGLO XIX

En términos generales se puede afirmar que las economías latinoamericanas se basaron en las actividades extractivas, en la elaboración de materias primas y en la producción agraria. Estas economías se comprometieron, desde 1870 hasta 1930, con un esquema de desarrollo hacia afuera en el cual las exportaciones jugaron un papel central como dinamizadoras de la economía.

Para el caso colombiano, este esquema permitió vitalizar las economías regionales, las cuales aprovecharon las coyunturas de exportación que ofrecía el mercado internacional, a pesar de su débil articulación con el comercio mundial, ubicándose en lo que algunos autores dependentistas han dado en clasificar como una región de “periferia secundaria”²; sin embargo, hay que tener en cuenta que el volumen de las exportaciones, en un esquema de estas características, resultó volátil, e incluso, en algunos períodos (1866-1867, 1870-1871 y 1905-1910), ni siquiera aumentó por encima de la tasa de crecimiento anual de la población, situada para esa época en el 1,5%³.

En términos económicos se puede afirmar que el librecambismo se instauró en Colombia durante el gobierno del general Mos-

-
- 2 La Teoría de la Dependencia surgió en América Latina entre las décadas de 1950 y 1970 como una forma de entender el subdesarrollo económico regional. De acuerdo con esta escuela de pensamiento, el subdesarrollo se explica por una relación asimétrica entre los países hegemónicos (centro), proveedores de bienes industriales, y los países proveedores de materias primas con un bajo valor agregado (periferia). En este enfoque, incluso se pueden ver situaciones con mayor grado de asimetría entre los países periféricos, en los cuales se pueden identificar diferentes niveles de articulación a la economía mundial (p. ej., a través de los indicadores de comercio internacional, inversión extranjera o infraestructura), que es posible segmentar en más articulados (periferia primaria) y menos articulados (periferia secundaria). Entre los teóricos más destacados de la Teoría de la Dependencia se encuentran Raúl Prebisch, Celso Furtado, Enzo Faletto y Fernando Henrique Cardoso, entre otros.
 - 3 Palacios, Marco. *El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política*. 2.ª ed. Bogotá: El Colegio de México-El Áncora, 1983, p. 40.

quera con la Ley del 14 de julio de 1847, la cual estableció la libertad comercial modificando las tarifas aduaneras vigentes hasta ese momento (los aranceles *ad-valorem*, el sistema de aforo por arancel y los derechos específicos a las importaciones). En particular, se determinó, en el artículo 39, que todo producto de importación debía pagar el mismo derecho bajo las mismas condiciones, se disminuyó el impuesto en más del 25%, se eliminó el derecho de tránsito sobre las mercancías extranjeras por el Istmo de Panamá y se determinó una reducción en el derecho de tonelaje⁴.

Aunque se tienden a asociar con el naciente partido Liberal, las medidas políticas que acompañaron al libre cambio no estuvieron exentas de conflictos al interior de esta colectividad. El conflicto más importante fue protagonizado por los artesanos, quienes, arruinados por la difícil competencia proveniente del exterior, comprendieron inmediatamente las consecuencias de la rebaja de los derechos de importación y se organizaron hacia finales de la década de 1840 alrededor de agrupaciones ya existentes como las sociedades democráticas o las de artesanos⁵.

La adopción del librecambio condujo a la unión de los gremios manufacturero y artesano –draconianos– quienes se enfrentaron a los comerciantes –gólgotas– al interior del partido liberal; es decir, se contrapusieron las posturas proteccionistas a las librecambistas. No obstante, al final las doctrinas librecambistas se hicieron con el control aprovechando los ciclos de auge de la quina, el algodón, el caucho, el añil y, especialmente, del tabaco, impulsando la labor de comerciantes e importadores cuya suerte quedó ligada al devenir del mercado internacional.

Sin embargo, la idea de una división entre gólgotas y draconianos sólo puede sostenerse de manera muy superficial. En términos generales, los sectores tradicionales del liberalismo se apoyaron en los artesanos, cuyos intereses se vieron seriamente afectados por el librecambio, no sólo como una manera de mantener formas tradi-

4 Mejía Arango, Lázaro. *Los Radicales: historia política del radicalismo del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2007, p. 15.

5 *Ibíd.*, p. 39.

cionales de producción o mecanismos proteccionistas, sino como un mecanismo de cooptación de una importante fuerza política⁶.

De esta manera, los grupos más radicales de artesanos, organizados en sociedades democráticas, se unieron a los militares de la vieja escuela –que habían perdido su protagonismo luego de la independencia– y respaldaron la dictadura de José María Melo en 1854, en respuesta a las críticas reformas del gobierno de José Hilario López. El gobierno de Melo fue derrotado tras la unión de gólgotas y conservadores el 4 de diciembre de 1854, aunque éstos últimos no lograron recuperar el poder⁷.

Entre tanto, la importancia económica de la agroexportación prevaleció sobre los intereses de los artesanos; particularmente, la bonanza tabacalera garantizó el más importante flujo de divisas desde la Independencia y permitió la consolidación de una poderosa élite vinculada al comercio exterior. De igual manera, en ausencia de flujos de capital importantes hacia Colombia, las importaciones estuvieron fuertemente correlacionadas con las exportaciones, lo que incrementó significativamente los ingresos fiscales aduaneros y, con ello, el gasto fiscal.

Las reformas produjeron no sólo la oposición de los conservadores, sino una oposición dentro del mismo liberalismo. El partido Liberal recuperó el control del poder en la guerra civil de 1860-1862, cuando pudo consolidar su proyecto político mediante la Constitución de 1863. Esta Constitución, redactada en Rionegro, ratificó las medidas anticlericales de Mosquera, reorganizó el país en una estructura federal descentralizada en extremo y amplió los derechos individuales hasta incluir la irrestricta libertad de expresión y el derecho a poseer y comerciar con armas, entre otras. Se inició así el período conocido como el Radicalismo⁸.

6 Colmenares, Germán. *Partidos políticos y clases sociales*. Cuarta edición. Medellín: La Carreta, 2008, p. 128.

7 Johnson, David Church. *Santander siglo XIX: cambios socioeconómicos*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1984, p. 30.

8 Bergquist, Charles. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910): la Guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: El Áncora-Banco de la República, 1999, p. 43.

MAPA I LOS NUEVE ESTADOS FEDERALES



Fuente: Tomado de Jaramillo, Roberto Luis y Adolfo Meisel. “Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización”. En *Economía Colombiana del siglo XIX*, de Adolfo Meisel y María Teresa Ramírez. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2010, p. 296 (modificado por el autor).

En medio de estos cambios políticos el cultivo del tabaco alcanzó su auge exportador a finales de la década de 1860, teniendo su mayor pico entre 1866 y 1867. Los ingresos por exportaciones de tabaco pasaron de \$100.000 a \$200.000 anuales en la década del cuarenta, alcanzaron los \$5.000.000 anuales en el periodo 1850-1875 y descendieron a \$564.097 después de 1877. De manera similar, las exportaciones de añil llegaron a los \$528.575 en 1870

y se redujeron a \$36.080 en 1877, y el caucho pasó de 1.084.943 kilos exportados en 1871 a 304.512 kilos en 1875⁹.

En general, las principales bonanzas exportadoras fueron las del tabaco, aproximadamente entre 1850 y 1880; la de la quina, entre 1870 y 1874; la del añil, entre 1870 y 1873, y finalmente la cafetera, en las últimas dos décadas del siglo. Otros productos como el algodón, los sombreros de jipijapa o los palos de tintes tuvieron algunos momentos de auge. Al mismo tiempo, el oro mantuvo una producción creciente, en especial en la zona antioqueña, aunque su participación disminuyó en virtud del crecimiento de otras exportaciones.

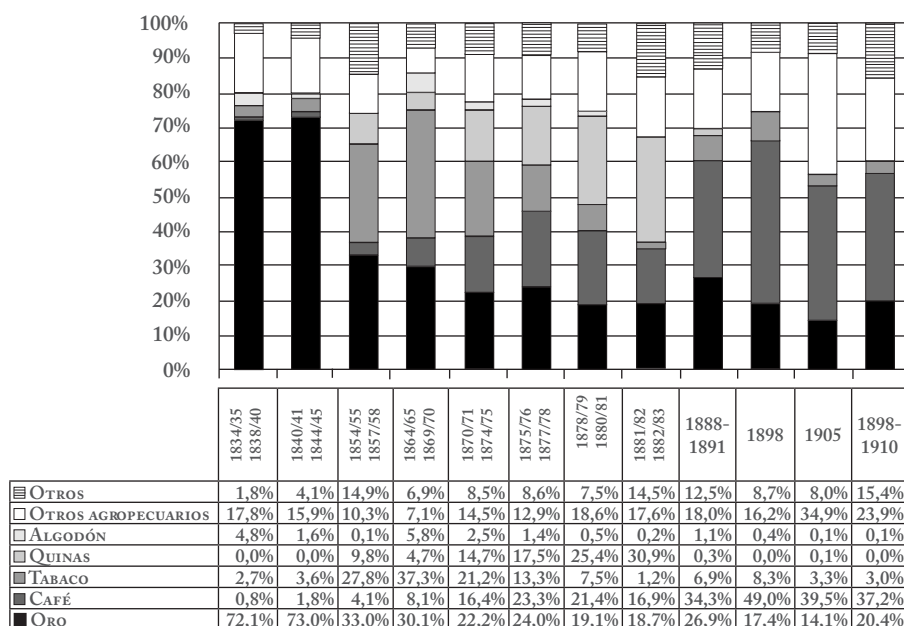
A pesar de sus ventajas, el modelo agroexportador recibió un duro golpe en 1873, cuando enfrentó las consecuencias de una de las crisis más profundas del capitalismo mundial; en efecto, durante esos años Inglaterra se vio afectada por la aparición de nuevos competidores como Estados Unidos, Francia y Alemania. El primero vivió un proceso de expansión económica que desembocó en una febril actividad ferroviaria acompañada de una fuerte especulación financiera, la cual trajo como consecuencia la caída de la bolsa de Nueva York en 1873 y arrastró a todo el mundo financiero¹⁰. Por supuesto, esto tuvo efectos muy serios sobre las exportaciones colombianas, que debieron enfrentar una disminución de los precios y de la demanda de sus productos en estos mercados.

La situación política tampoco era satisfactoria. Las elecciones de 1876 enfrentaron a un líder indiscutible del liberalismo radical, Aquileo Parra, con el ahora independiente Rafael Núñez. Algunos de los seguidores de Núñez en la Costa Atlántica efectuaron levantamientos armados con el fin de evitar cualquier injerencia del gobierno en los comicios electorales. Como respuesta, el gobierno tomó medidas para garantizar el proceso; no obstante, ninguno de los dos candidatos obtuvo la mayoría necesaria de votos de los Estados (cinco), por lo que el Congreso debió tomar la decisión de eligiendo a Parra como presidente por 48 votos, contra 18 de Núñez.

9 Bergquist. Ob. cit., p. 37 y España, Gonzalo. *La guerra civil de 1885; Núñez y la derrota del Radicalismo*. Bogotá: El Áncora, 1985, p. 25.

10 España. Ob. cit., p. 24.

GRÁFICA I
COMPOSICIÓN DE LAS EXPORTACIONES COLOMBIANAS
(1834-1910)



* Incluye pieles, animales vivos, maderas, añil, caucho, tagua, cacao, bananos, palo Brasil, palo mora, dividivi, azúcar.

** Incluye plata, platinos y sombreros.

Fuente: Elaborado a partir de Palacios. Ob. cit., p. 43.

Entre 1876 y 1877 el país debió enfrentar un nuevo conflicto interno. Las reformas en la educación implementadas desde el 1.º de noviembre de 1870, cuando el gobierno de Eustorgio Salgar promulgó la ley de enseñanza laica, y la llegada en los años siguientes de la misión alemana que tuvo como objetivo la formación de los profesores de las escuelas normales y la creación de nuevas escuelas públicas, generaron profundas tensiones entre el gobierno radical, los sectores más tradicionales del liberalismo, el partido conservador y la Iglesia. Aunque las dificultades económicas limitaron severamente las posibilidades de implementación de la reforma pedagógica y las tensiones partidistas sobrepasaron el tema, el conflicto estalló finalmente en julio de 1876 en el Estado del Cauca y se extendió en los meses siguientes a Antioquia, Tolima,

Santander y Cundinamarca, en lo que se conoció como la Guerra de las Escuelas.

Para 1878 el panorama económico era complejo. El 31 de marzo de ese año Camacho Roldán describió, en un discurso frente a la Sociedad de Agricultores Colombianos, una situación bastante difícil, pues la bonanza exportadora vivida por el país había acabado. El algodón, tras dos momentos importantes de auge exportador (de 1833 a 1836 y de 1863 a 1873)¹¹ prácticamente había desaparecido frente a la competencia internacional; las perlas y la concha de perla, que se habían destacado en Panamá y la Guajira ahora se encontraban agotadas; el país tenía niveles de producción de azúcar tan bajos que incluso lo llevaron a pensar en la necesidad de importarlo de Europa; el caucho colombiano también había desaparecido de los mercados de Londres y Nueva York; el añil era ya un asunto del pasado; la quina se encontraba en franca decadencia debido a los cultivos en las Indias inglesa y holandesa y el tabaco estaba sumido en una crisis muy fuerte¹².

A esto se le sumó la crisis interna derivada de la situación anterior, pues importantes regiones del país habían sustentado su dinámica económica y social en las exportaciones. Así, la crisis de estos productos golpeó en distintos momentos a casi todos los Estados de la Unión, con un alza generalizada de los precios durante la década de 1870; Camacho Roldán registró un aumento del 300% en el precio promedio de los arrendamientos durante ese período y del 50% en los productos de vestido y calzado importados. Sólo entre mayo y junio de 1881, el precio del ganado “gordo” subió un 30%, aunque luego bajó¹³.

Aunque la inestabilidad política y la crisis financiera minaron las bases políticas y económicas del liberalismo radical, su programa filosófico y económico se mantuvo hasta las elecciones de

11 La última bonanza se debió al incremento del precio mundial del algodón producto del bloqueo de los puertos del sur durante la Guerra de Secesión en los Estados Unidos. Camacho Roldán, Salvador. *Escritos sobre economía y política*. Jesús Antonio Bejarano (ed.). Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1976 (1871-2), p. 126.

12 *Ibíd.*, pp. 116-17.

13 *Ibíd.*, pp. 134-35.

1878, con el triunfo del general Julián Trujillo. Núñez llegó a la presidencia en 1880 con una propuesta política basada en varios aspectos sustanciales: la libertad individual debía quedar limitada por los derechos de la sociedad en general; el sistema educativo debía estar basado en el cristianismo; la República habría de organizarse bajo un canon de autoridad y la Constitución debería dotar al gobierno del poder necesario para inspirar respeto por medio de la autoridad y garantizar la estabilidad política¹⁴. Este régimen estaba integrado por conservadores, opositores fieros de las reformas radicales, y por un grupo de liberales, liderados por Núñez, quien hizo parte del sector independiente del partido Liberal. Esta coalición formó el partido Nacionalista.

Respecto de la política económica, Palacios sostiene que tanto los radicales como los regeneracionistas respaldaron el modelo agroexportador colombiano, pues ambas visiones fueron penetradas “por la esperanza en el progreso económico”¹⁵. Por un lado, los radicales gozaron de buena parte del auge del tabaco, la quina y el añil, y, de otro, la consolidación de la Regeneración en 1886 coincidió con el inicio de un nuevo ciclo de exportaciones: el del café. Este ciclo estuvo acompañado de un alza exagerada en los precios internacionales del grano a finales de 1880 y comienzos de 1890¹⁶.

Esto significó que el proyecto ferrocarrilero colombiano iniciado durante el Radicalismo, y orientado en términos generales al comercio exterior, gozara también del apoyo de la Regeneración; así, por ejemplo, Miguel Samper elogiaba a Núñez por plantear en un discurso frente al Congreso en mayo de 1880 la necesidad de construir un ferrocarril en “los Estados del centro” y la premura por terminar los ya empezados¹⁷. No obstante, aunque parece haber una coincidencia de propósitos aparente, ésta desapareció en medio de las guerras civiles ocurridas durante la Regeneración.

En este sentido, el crecimiento económico fundamentado en una economía de agroexportación requería del descenso del precio

14 Bergquist. Ob. cit., p. 43.

15 Palacios. Ob. cit., p. 28.

16 Bergquist. Ob. cit., p. 53.

17 Aunque al mismo tiempo lo atacaba denodadamente por su idea de crear un Banco Nacional. Cfr. Samper, Miguel. *Escritos*. Bogotá: Minerva, 1880?, p. 101-2.

de los fletes de transporte como objetivo prioritario. Esto se debía a que los productos descritos presentaban una relación precio-volumen baja, con un castigo muy fuerte en el precio final por los fletes aplicados a largas distancias (que podían variar de 800 a 2.000 kilómetros), las difíciles condiciones topográficas y los riesgos climáticos de afectación mayores que en otro tipo de mercancías.

Incluso para 1901, cuando la mayor parte de las regiones del país aún no tenía una conexión ferroviaria, la distancia a caballo entre Ambalema y Manizales se podía cubrir en cuatro días; entre Bucaramanga y Cúcuta tardaba cinco; Cali-Buenaventura, unos cuatro; Bogotá-Neiva, por tierra, entre nueve y diez, y por tierra y transporte fluvial, entre cinco y seis días; la ruta Medellín-Ayapel tardaba unos trece días, y el trayecto Tunja-Bogotá¹⁸ tres, por mencionar sólo algunos, y todo suponiendo buen tiempo. Indudablemente, esto implicó un alto recargo por tipo de artículo transportado, por lo que se prefirió aquellos que no sólo tuvieran un mayor valor por unidad de peso, sino una mayor durabilidad. Como se verá, el Ferrocarril en Panamá no tuvo un efecto directo sobre la producción local, ni siquiera sobre el transporte del resto del país, pues sirvió a rutas comerciales más amplias en el comercio internacional. En este sentido, aunque tuvo un importante impacto fiscal, no ocurrió lo propio sobre el comercio colombiano.

Sin embargo, al tomar como referencia, por ejemplo, los costos del transporte de café de exportación desde Bucaramanga hasta Bremen, éstos equivalían al 55 o 57% del precio CIF, con un promedio de entre 5 a 10 días por cada 30 a 80 kilómetros, por lo que el reemplazo parcial de las mulas y de los cargueros humanos por ferrocarriles y por navegación de vapor era una decisión inaplazable¹⁹.

No obstante, la modernización del sistema de transporte colombiano fue lenta; incluso a pesar de algunos intentos tempranos por utilizar la nueva tecnología del vapor en la navegación por el río Magdalena, y la ejecución y puesta en marcha de este nove-

18 Poveda, Gabriel. *Carrileras y locomotoras*. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit, 2010, pp. 38-9.

19 Palacios. Ob. cit., p. 50.

doso proyecto, la fiebre ferrocarrilera sólo llegó al país hasta la década de 1870 y la navegación a vapor se vio consolidada a partir de la segunda mitad del siglo XIX²⁰.

Además, la Constitución de 1863 definió con claridad que la Nación sólo tenía jurisdicción en el desarrollo de iniciativas de “fomento” sobre ríos navegables o vías que atravesaran más de un Estado Soberano o pasaran por una nación limítrofe; todos los demás eran competencia exclusiva de los gobiernos federales²¹. Esto limitó la capacidad de inversión en un país que, como se verá, enfrentó difíciles momentos fiscales y políticos, cuyos Estados no siempre contaban con los recursos económicos suficientes para emprender dichas obras, y con un capital privado limitado que buscaba opciones que le permitieran mantener altos niveles de liquidez para poder aprovechar o protegerse de las fluctuaciones de los mercados internacionales²².

Indudablemente, uno de los mayores problemas que enfrentaba la nación para emprender la construcción de líneas férreas era su capacidad fiscal, lo cual fue advertido por Camacho Roldán en las *Memorias de Hacienda* de 1871 al afirmar:

Ferrocarriles de gran locomoción, como los que se están construyendo en el Perú, o como se han construido en Chile, con un gasto de \$300.000 a 640.000 por legua, es una obra absolutamente superior a nuestros recursos, y pensar en ellos sería poco menos que desear imposibles. Ferrocarriles de más de \$100.000 por legua serían

20 En 1823 el empresario alemán Juan Bernardo Elbers comenzó a operar gracias a una decisión política y un acto legal. La empresa Elbers firmó un contrato exclusivo con el gobierno. Sin embargo, debido a problemas “técnicos” y de infraestructura, la resistencia de los enemigos del libre comercio y rivales personales, la empresa fracasó. Ver: Fischer, Thomas. *Empresas de navegación en el río Magdalena: dominación extranjera y lucha por el monopolio*, vol. 2, de *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*, de Carlos Dávila L. de Guevara (comp.), 991-1020. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003, p. 994.

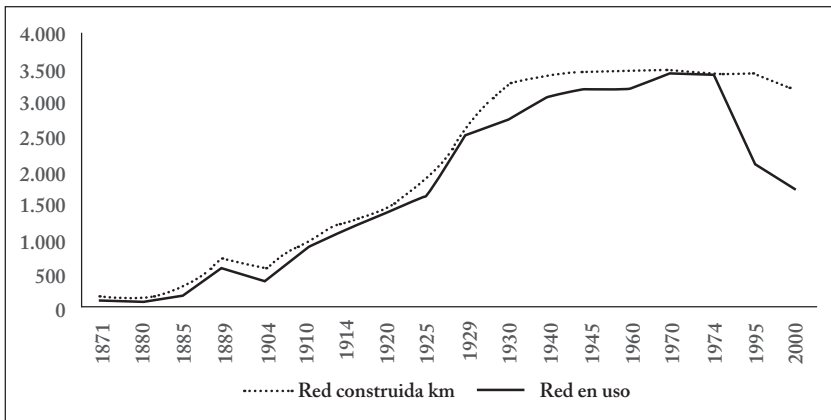
21 Camacho Roldán. Ob. cit., pp. 89-90.

22 Respecto a las difíciles condiciones que debió enfrentar el capital colombiano en el siglo XIX ver: Ocampo, José Antonio. *Colombia y la economía mundial (1830-1910)*. Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias-Fedesarrollo, 1998.

para nosotros una dificultad sumamente grave; pero si se pudiese obtenerlos con un gasto de \$50.000 a 60.000 por legua, deberíamos hacer un esfuerzo supremo para iniciarlos en el país²³.

En los cálculos realizados por Camacho Roldán quedaban opcionados, por un escaso margen, ferrocarriles con una distancia entre rieles de 3 a 4 pies, cuya construcción costaba en Europa entre \$50.000 y \$120.000 por legua, y sugería más bien hacer un esfuerzo para adoptar el sistema movido por locomotoras *fairlie* (desarrollado en el país de Gales) con una distancia entre ejes de 2 pies, el cual se estaba probando en otras partes de Europa con un costo de alrededor de \$30.000 por legua²⁴. El problema de una trocha tan angosta era que permitía una capacidad de carga limitada.

GRÁFICA 2
KILÓMETROS DE RED CONSTRUIDOS Y EN USO (1871-2000)



Fuente: Construido a partir de Poveda, *Carrileras y locomotoras*, cit., pp. 62-64.

Aunque tradicionalmente se suele afirmar que la accidentada geografía nacional representó un límite para la construcción de ferrocarriles, se trata sin embargo de una mirada reduccionista, como una especie de tope insoslayable, que olvida con frecuencia la profunda relación existente entre el desarrollo del mercado y

23 Camacho Roldán. Ob. cit., p. 100.

24 Ibíd.

la superación de obstáculos geográficos. Si bien las condiciones propias de la topografía colombiana, y en particular las de la selva panameña, encarecieron significativamente los costos de construcción y operación, lo cual fue reforzado notablemente por las condiciones climáticas, esto no resultó ser un límite insuperable en la construcción del ferrocarril de Panamá y de otras rutas férreas a comienzos del siglo XX; lo cual no significa que la geografía sea un factor neutral en el análisis del desarrollo ferroviario, por el contrario, introdujo unos obstáculos significativos, que fueron más allá de las dificultades de construcción²⁵.

Habitualmente se afirma que durante el siglo XIX los ferrocarriles colombianos se diseñaron y construyeron con el fin primordial de conectar las zonas productoras de artículos exportables con el mercado mundial. No obstante, de las cinco líneas férreas que se ejecutaron entre 1850 y 1880 sólo dos siguen con exactitud este esquema: los ferrocarriles de Santander y de Antioquia. Los tres restantes cumplieron funciones diferentes, pues el de Panamá no conectó ningún centro de producción local de bienes exportables; el de Barranquilla servía al comercio internacional, pero no vinculaba directamente la producción bolivarenses con el mundo, y el del Pacífico, aunque servía de vínculo con el comercio internacional a través del puerto de Buenaventura, fue concebido de manera temprana como el primer ferrocarril de carácter nacional y de medio de interconexión entre los dos océanos, razón por la cual supera la caracterización tradicional.

En el mismo sentido, aunque se puede afirmar que el impulso ferrocarrilero fue promovido inicialmente por hacendados y comerciantes, esto difirió en cada región en términos de sus intereses políticos y económicos, como en el caso panameño donde se hacía notorio, además, que los intereses nacionales presionaban por la búsqueda de recursos y la promoción de la inversión extranjera para aliviar las penurias fiscales del medio siglo, al tiempo que se ponían en evidencia los intereses de las diferentes potencias por el control del vital paso interoceánico.

25 Por supuesto no se pueden dejar de lado factores como la capacidad económica y técnica en los ámbitos regional y nacional, así como el manejo político. Estos elementos serán desarrollados ampliamente más adelante.

En todo caso, se puede apreciar con claridad, como un objetivo general, una política estatal generosa orientada a vincular el esfuerzo de construcción de la infraestructura de transporte con un modelo de desarrollo económico sustentado en el comercio internacional, lo cual se tradujo en una legislación con grandes ventajas y pocas exigencias para los inversionistas; esto trajo como consecuencia el establecimiento de algunos monopolios de transporte, privilegios especiales, generosos tratamientos tributarios, traspasos enormes de tierras baldías y, en no pocas ocasiones, grandes desfalcos a las finanzas públicas.

Como se verá más adelante, la construcción y puesta en marcha de líneas férreas como la panameña permite evidenciar cómo el empresariado, en este caso extranjero, aprovechó hábilmente un entorno de debilidad institucional para emprender grandes inversiones con pocos riesgos, financiando un proyecto de modernización y una apuesta por el sector externo a través de una política fiscal altamente regresiva; así mismo, permite analizar el giro que debió dar el Estado en el siglo XX, gracias a unas nuevas condiciones económicas internas y de mercados internacionales, hacia un modelo de construcción, administración y gestión pública con diversos grados de éxito y fracaso.

2. TERRITORIO, PODER Y HEGEMONÍA: UNA APROXIMACIÓN TEÓRICA A LA CONSTRUCCIÓN DE LOS FERROCARRILES COLOMBIANOS EN EL SIGLO XIX

La construcción de ferrocarriles es una forma de apropiación del espacio por parte de una sociedad determinada y es, por tanto, en sí misma, un hecho de poder, por lo que estudiar la forma como se da esta apropiación es entender cómo una sociedad determina el ejercicio de la soberanía. Así, el análisis del poder y de las diferentes formas que éste adquiere abre la investigación hacia el estudio de los aspectos políticos y jurídicos de la vida social. Es en este sentido que se involucran preguntas sobre la aceptación, la resistencia, el potencial de estabilidad, la cohesión del orden social y la fortaleza o debilidad del sistema de valores dominante²⁶.

26 Dirks, Nicholas, Geoff Eley y Shery Ortner. "Introduction". En *Culture/*

De esta manera, el análisis del poder va más allá del estudio de las instituciones que lo ostentan y del aparato represivo que representan; busca, en términos generales, establecer las formas de dominación o aceptación presentes en las relaciones humanas, tanto por parte de los agentes oficiales como de los no oficiales, teniendo en cuenta que el poder es en sí mismo una construcción cultural²⁷.

La doble relación entre poder y resistencia representa un aspecto interesante de análisis, pues abre la posibilidad de estudiar las formas en que la legitimación del poder, y sus diversas expresiones, es asumida por la autoridad que lo ejerce. Una aproximación weberiana a una definición de autoridad podría estar enfocada en la probabilidad de que los mandatos que se emiten sean obedecidos por la mayor parte del grupo social.

Sin embargo, queda abierto el interrogante acerca del origen mismo de la autoridad que emite los mandatos y, por tanto, del origen de la legitimación del poder. El ejercicio de la dominación y la resistencia se convierte de esta manera en forjador de la identidad individual y es, en sí mismo, un intento por dotar de coherencia y consistencia lo cultural, la experiencia misma de la vida, y dar sentido al modelo hegemónico que detenta la autoridad.

El concepto de poder que aquí se maneja no se limita al ámbito jurídico o político dentro de un marco institucionalizado, sino que se refiere a un espectro más amplio de actividades políticas, el cual incluye aspectos económicos, culturales y sociales que se expresan a través de un sistema de pesos y contrapesos inmerso en una serie de relaciones hegemónicas que, por sus características, se manifiestan desiguales y asimétricas. Esta aproximación implica analizar el tipo de redes que se tejen en torno al ejercicio del poder, en este caso, por ejemplo, el papel de la élite panameña en la

power/history: a reader in contemporary social theory, Princeton: Princeton University Press, 1994, pp. 4-6.

27 Gilbert, Joseph. "Close encounters: toward a new cultural history of US-Latin American relation". En *Close Encounters of Empire: Writing the Cultural History of U.S.-Latin American Relations (American Encounters/Global Interactions)*, de Joseph Gilbert, Catherine LeGrand y Ricardo Salvatore, Durham: Duke University Press, 1998, p. 6.

definición de un nuevo régimen federal durante la década de 1850 y su interacción en la construcción de la línea férrea y, adjunto, el papel de las potencias extranjeras en la imposición de una nueva realidad política frente a Colombia.

Por tal razón es necesario estudiar no sólo los intercambios económicos y de políticas de gobierno, sino entender los flujos multidireccionales tanto de ideas como de personas e instituciones. Preguntarse cómo surgen estos flujos, cómo se reciben, cómo se manifiestan y qué tan apropiados son en los lugares donde se dan estos encuentros. El hecho de considerar que estos intercambios no son iguales en todos los espacios, ni aceptados por todos los miembros del grupo social, conduce necesariamente a indagar sobre quiénes son los sujetos que en estas redes (o sistemas) proponen, aceptan, modifican o se resisten a los contactos culturales, y cuáles son las motivaciones particulares o de grupo que determinan tales conductas²⁸.

Como afirma Ferrari, “estudiar el derecho como modalidad de acción social, significa indagar sobre las acciones humanas que en él se inspiran, comprender su sentido y verificar si, y hasta qué punto, éste es socialmente compartido”²⁹. Así, es posible identificar la relación entre las normas y las acciones sociales que permiten entender la transformación, entre otras, de la sociedad y el territorio.

Analizar cómo se establece un dominio territorial efectivo implica examinar la red de poderes y de dominaciones que subyacen al territorio. Esto es, identificar las posiciones de los diferentes grupos, sus lógicas de acción o inacción, de ejercicio del poder o de resistencia y, más importante aún, comprender qué mecanismos poseen y cómo son utilizados para estructurar las relaciones de poder en el espacio.

Siguiendo a Claval, el espacio interviene de diversas formas en la vida social y en el juego del poder. Así, el espacio no es sólo el

28 Cfr. Gilbert. Ob. cit., y Ferrari, Vincenzo. *Derecho y sociedad: elementos de sociología del derecho*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2006.

29 Ferrari. Ob. cit., p. 18.

sostén de la vida y de la actividad humana, sino que se convierte en una forma de definir los derechos de posesión, manifestados a través de la tenencia de la tierra, la asignación de mayores o menores beneficios a algunos individuos, y la articulación de redes de comunicación que se convierten en reguladores sociales al representar o no obstáculos en las relaciones sociales y en la conformación de concentraciones humanas con efectos económicos³⁰.

La apropiación del espacio se puede entender al analizar cuáles son las características del grupo hegemónico que influye en el ejercicio del poder, de dónde proviene su autoridad y qué la legitima. Es posible definir a este grupo hegemónico como una élite conformada por un conjunto reducido de personas (que comparten o deberían compartir tres criterios: rango poder y prestigio) que se encarga de dirigir y guiar a un grupo más amplio. Para tal fin, obtienen su reconocimiento a partir de la autoridad y de la obediencia que les otorga dicho grupo, factores éstos necesarios para que la dominación por parte de la élite sea efectiva³¹.

El desarrollo de estos procesos permitirá evidenciar que si la dominación se define como la probabilidad de que dichos mandatos sean realmente obedecidos por el grupo social, tal obediencia puede provenir de motivos puramente económicos y de intereses materiales, y no sólo de la costumbre, de un modo estrictamente afectivo, por motivos ideales o por la obediencia a una persona; en todo caso el tipo de motivo determinará la forma de dominación de la élite. No obstante, los motivos puramente materiales en función de un fin, como vínculo imperante entre las élites y la sociedad, tienden a ser más débiles y frágiles que aquellos basados en los afectos y en las costumbres, en los que es posible añadir otro factor: la creencia en la legitimidad de los mandatos³², lo cual se podrá evidenciar en muchos de los proyectos que se analizarán en este trabajo.

30 Claval, Paul. *Espacio y poder*. México: Fondo de Cultura Económica, 1982, pp. 19-22.

31 Bolívar, Ingrid Johanna; Germán Ferro y Andrés Dávila. *Belleza, fútbol y religiosidad popular*. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2002, p. 48.

32 Weber, Max. *Economía y sociedad*. 2. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 1997, p. 43.

Es importante anotar que el empresariado colombiano del siglo XIX mantenía significativas diferencias regionales encarnadas en la presencia de poderosos inversionistas foráneos quienes representaban los intereses de potencias extranjeras como en Panamá. Las redes económicas y políticas que se evidencian en estos procesos lograron en muchos casos ampliar las actividades mercantiles, articulando el sistema de forma vertical y horizontal.

Estos procesos se dieron además en medio de uno de los elementos de estudio más interesantes en el siglo XIX: la formación de los Estados nacionales. Uno de los inconvenientes centrales de este tipo de estudios tiene que ver con el problema de la integración social, ante el cual sociólogos y politólogos usualmente apelan a dos soluciones: la primera consiste en representar sociedades que se mantienen unidas por medio del poder coercitivo de los grupos dominantes, cuya hegemonía es sostenida fundamentalmente por el poder militar; la segunda hace énfasis en la importancia de un sistema común de valores que mantiene a los miembros de dicha comunidad unidos por un contrato social o un consenso general alrededor de la necesidad de algún tipo de orden. En la práctica, aún los regímenes más extremos en el uso de la fuerza deben apelar a algún tipo de legitimidad de la autoridad para poder preservarse. De no hacerlo, el sistema es altamente inestable y tiende a ser reemplazado³³.

Así, en términos generales es posible afirmar que una vez obtenida una posición de poder ésta sólo se puede mantener en la medida en que exista un control efectivo de las agencias que diseminan la información e influyen sobre la opinión o la conciencia pública, de suerte que el sistema de valores debe incluir los principios legitimadores que justifican la existencia de una sociedad con distribución desigual del estatus político y de los recursos económicos. Siguiendo a Richmond³⁴, estas relaciones abstractas pueden ser expresadas de manera tal que el poder político sea ejercido a través del control por medio de las fuerzas coercitivas. Sin embargo, para

33 Richmond, Anthony H. "Ethnic Nationalism and Post-Industrialism". En *Nationalisms*, de John Hutchinson y Anthony D. Smith, 289-300. Oxford: Oxford University Press, 1994, p. 289.

34 *Ibíd.*

mantener su posición, las élites deben ejercer el control sobre las agencias que legitiman su poder y lo convierten en autoridad, y en el imperio de la ley. Las agencias de legitimación incluyen el poder judicial, el sistema educativo y todas aquellas organizaciones que tengan que ver con la diseminación de la información y la generación de un sistema de creencias que contenga los valores centrales.

Durante el liberalismo radical, momento en el cual comenzó la discusión sobre la necesidad de construir los ferrocarriles en Colombia, las élites regionales y locales tuvieron una oportunidad sin igual para consolidar sus bases de poder y desarrollar una serie de proyectos —además de los ferrocarriles debe tenerse en cuenta, entre otros, el desarrollo bancario a través de un modelo de banca libre— que les permitieron, aunque de forma limitada por las características estructurales de la economía nacional, ampliar su actividad económica y consolidar su poder regional.

Sin embargo, los rasgos propios del sistema impidieron el desarrollo de un mercado de capitales más amplio, lo cual introdujo profundas desigualdades regionales; el impacto sobre la economía del país estuvo restringido a la capacidad económica propia de cada región o a la convocatoria hecha a inversionistas foráneos, sin que existiera la posibilidad de crear redes más amplias o que se generaran economías de escala.

Con el cambio dramático en la visión de Nación a partir de las reformas introducidas por la Regeneración (1880-1899), muchos ejes centrales de la discusión tomaron un giro importante; así se puede ver, por ejemplo, en la definición política de las relaciones entre las clases sociales, de tal forma que los radicales defendían un modelo económico, el capitalismo, que promovía de manera automática un régimen de libertades individuales y democracia, mientras que la Regeneración veía en el capitalismo sin regulación un peligro claro para los valores “tradicionales” que defendían: autoridad, religión y centralismo. No obstante, el proyecto ferroviario tomó un camino de consenso relativo que debe ser analizado desde el ámbito regional y nacional; al respecto es necesario responder interrogantes acerca de si efectivamente dicho consenso existió o si continuó siendo un proyecto profundamente regional apoyado por los intereses locales y del papel que desempeñaron

los distintos grupos políticos y económicos alrededor de estas discusiones.

En este sentido, de manera tradicional, el estudio de los ferrocarriles en otras partes del mundo ha permitido indagar acerca de los mecanismos mediante los cuales se han construido y creado los Estados nacionales, en la medida en que expresan los elementos anteriores a su desarrollo a través de una de las grandes innovaciones tecnológicas del siglo XIX; por ello tales mecanismos pueden ser considerados en sí mismos un lenguaje, un modelo cultural.

El estudio de los elementos presentes en la creación y consolidación de los Estados nacionales en América entre finales del siglo XVIII y principios del XIX es de un interés particular. La principal razón es que parecen estar presentes los factores tradicionales que han dominado el pensamiento europeo acerca del surgimiento del nacionalismo. En primer lugar, donde quiera que se piense (Brasil, Hispanoamérica o Estados Unidos), el lenguaje no fue un elemento diferenciador de las respectivas naciones. Todas se iniciaron como Estados criollos, formados y liderados por personas que compartían un lenguaje común y descendían de aquellos contra quienes luchaban. De hecho, el lenguaje nunca fue un asunto presente en las luchas tempranas de liberación nacional³⁵.

En segundo lugar, hay serias razones para dudar de la aplicabilidad de muchas de las hipótesis que se formulan para el hemisferio occidental, tales como, por ejemplo, el surgimiento de una burguesía fuerte y dinámica que transformó radicalmente la sociedad a la que pertenecía. En América Latina la clase media al estilo europeo no era significativa al final del siglo XVIII. En términos generales, el liderazgo en los procesos independentistas fue sostenido de manera amplia por terratenientes en alianza con pequeños grupos compuestos por comerciantes y diversas clases de profesionales³⁶, todos ellos presentes en la construcción de ferrocarriles no sólo en Colombia, sino en otras experiencias latinoamericanas.

Por tal razón, es necesario recalcar la importancia de mecanismos tales como la política económica, que representan expresiones

35 Anderson, Benedict. *Imagined communities*, cit., p. 47.

36 *Ibíd.*, p. 48.

claras de soberanía y de construcción simbólica del Estado y la Nación; en otras palabras, del éxito o fracaso de la política económica se puede derivar el camino que seguirá el proceso de construcción de una economía *nacional*. Esta afirmación tuvo además múltiples interpretaciones en el siglo XIX en tanto se transitó el camino del Radicalismo a la Regeneración. El estudio de la política económica, en particular la relativa al desarrollo ferroviario, permite entonces indagar cómo una sociedad determina el ejercicio del poder y la construcción de las instituciones que permiten al Estado, o a otros grupos, detentarlo.

En este sentido, por ejemplo, para el caso del ferrocarril de Panamá, permitirá superar las explicaciones tradicionales que se ubican en los extremos de una revolución espontánea y una conspiración de Wall Street, para incorporar el papel de la inversión extranjera, las negociaciones entre compañías internacionales y el gobierno colombiano, así como diversos elementos tanto de política interna como externa que ubican a Colombia en un escenario doméstico desastroso tras la Guerra de los Mil Días, en medio de una coyuntura internacional desfavorable, en la cual los Estados Unidos se encontraban en una fase expansionista sobre el Caribe. Al mismo tiempo se podrá identificar el fortalecimiento de una elite local que logró adaptarse y beneficiarse de los procesos presentes en los comienzos del siglo XX.

Se analizará, asimismo, cómo el desarrollo de este proceso ferroviario en Panamá contribuyó significativamente a propiciar una variación representativa en los patrones de apropiación territorial, y un cambio en la actividad económica y social asociada no sólo a la disminución en los tiempos y costos de transporte, sino a nuevas dinámicas territoriales. No obstante, su desarrollo se tradujo en procesos asimétricos e inequitativos entre las distintas regiones del país y al interior de las mismas, que no en pocas ocasiones arrojaron resultados muy distintos a los proyectados inicialmente.

La construcción y puesta en funcionamiento del proyecto de la *Panama Railroad Co.* fue uno de los procesos de inversión extranjera más exitosos de América Latina, al menos desde la perspectiva de los inversionistas. Esta línea férrea fue construida en cinco años, un tiempo récord si se compara con los otros ferrocarriles

construidos en Colombia en el siglo XIX; y, como ya se mencionó, a diferencia de la mayor parte de las líneas férreas del país no tenía la intención de conectar núcleos de producción de bienes primarios con el comercio internacional, sino que fue diseñado como una ruta de paso entre los océanos Atlántico y Pacífico³⁷.

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

Esta línea anticipó en cerca de dos décadas al resto de los proyectos ferroviarios en Colombia, debido probablemente a que en la Constitución de 1863 se realizó una modificación importante al restringir al gobierno nacional para llevar a cabo inversiones de fomento de todo proyecto, en comunicaciones e infraestructura, que no tuviera relevancia nacional. Esto implicó que los fondos federales sólo podían ser destinados a la mejora o construcción de medios de transporte interoceánico, o fluvial, por cauces que comunicaran a más de un Estado soberano o que sirvieran a las fronteras del país. Sólo hasta 1872 el gobierno dio un viraje a esta política y abrió la posibilidad de subsidios a la construcción de ferrocarriles, los cuales fueron financiados en parte con un incremento de los impuestos aduaneros en 1873, que llegó en 1874 hasta el 25%³⁸.

37 Cfr. Correa, Juan Santiago. "Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869)". *Estudios Gerenciales* 26, No. 115 (2010): 143-163; "Inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: *The Panama Railroad Co.* (1850-1903)". *História Econômica & História de Empresas (Revista de la Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE))* XII, No. 1 (enero-junio 2009): 131-170; y "The Panama Railroad Co: Ferrocarriles, territorio y soberanía en Colombia (1850-1903)". *Boletín de Historia y Antigüedades* XCVII, No. 851 ([octubre-diciembre] 2010).

38 Horna, Hernán. *Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso Colombia*, vol. 2, de *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos*

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

A pesar de su enorme importancia económica y política, no se ha profundizado en el examen de esta compañía férrea en aras de un mayor estudio sobre los eventos que condujeron a la intervención estadounidense en la separación de Panamá. Incluso, en la mayor parte de los trabajos sobre ferrocarriles en Colombia, se “olvida” sistemáticamente esta línea para dar paso a las que se comenzaron a construir en la década de 1870. Pareciera como si la historiografía ferroviaria colombiana aún no superara los eventos de 1903 y prefiriera sumir a la *Panama Railroad Co.* en un complaciente olvido, limitando su mención a unas pocas páginas descriptivas de algunos de los aspectos de su construcción (incluso en trabajos enciclopédicos como el de Ortega³⁹), o al análisis de algunos de los hechos más sobresalientes —como “el incidente de la tajada de sandía” de 1856—, pero dejando de lado el análisis de uno de los proyectos de inversión extranjeros más exitosos del siglo XIX⁴⁰.

XIX-XX, de Carlos Dávila L. de Guevara, 1023-1044. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003, p. 1030.

39 Ortega, Alfredo. *Reseña general sobre la marcha y desarrollo que han tenido los ferrocarriles colombianos desde 1835 hasta 1914*. Washington: Imprenta del Gobierno, 1917; *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 1, Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1920; *Ferrocarriles colombianos: resumen histórico*, vol. 2, Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1923, y *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1932.

40 Cfr. Pérez, Gustavo. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Ediciones Cisnecolor, 2007; Lemaitre, Eduardo. “Panamá y su separación de Colombia”. *Blaa Digital: Biblioteca virtual*. 2007. [www.lablaa.org/blaavirtual/historia/panam/indice.htm], consultada el 26 de junio de 2008; y Arias de Greiff, Gustavo. *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006.

MAPA 2

EL ESTADO SOBERANO DE PANAMÁ



Fuente: Tomado de Jaramillo y Meisel. Ob. cit., p. 296 (modificado por el autor).

La mayor parte de los trabajos de autores estadounidenses, dentro de los cuales se destaca el de McGuinness⁴¹, estudian esta línea en función de su papel en la articulación del correo y del transporte de personas y de mercancías (especialmente el oro) de los Estados Unidos, antes que su impacto sobre Colombia; también, en lo que se refiere al papel desempeñado por el capital nor-

Incluso en textos como el de Poveda (2010) se afirma que este no era un ferrocarril colombiano.

41 McGuinness, Aims. *Path of the empire: Panama and the California Gold Rush*. Ithaca: Cornell Press, 2008.

teamericano en América Latina, bien con una perspectiva económica⁴² o a través de las relaciones internacionales, se destacan los trabajos de Stephanson (1996), Díaz Espino (2001) y Grandin (2010)⁴³; no obstante, la mayor parte de estos estudios se concentran en aspectos diferentes a los ferroviarios o, eventualmente, en el reto que significó para la soberanía nacional la construcción y operación del ferrocarril.

Además de las fuentes secundarias mencionadas, se hizo uso de fuentes primarias documentales y de prensa. En particular los informes de Aspinwall, Stephens y Chauncey (1850)⁴⁴, de la Junta Directiva del Ferrocarril (1849)⁴⁵, y de ésta y George M. Totten (1853); un artículo publicado por De Lesseps en 1886, el cual ha sido poco utilizado en textos posteriores⁴⁶; y los informes de Tomes, Otis y Bristow⁴⁷, los cuales fueron de especial utilidad para entender aspectos que no habían sido discutidos sobre la construcción de

42 Cfr. Rippy, Fred J. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*. Bogotá: El Áncora Editores, 1981.

43 Stephanson, Anders. *Manifest Destiny: American Expansion and the Empire of Right*. Estados Unidos: Hill and Wang, 1996; Díaz Espino, Ovidio. *How Wall Street created a nation: J. P. Morgan, Teddy Roosevelt, and the Panama Canal*. New York: Four Walls Eight Windows, 2001; y Grandin, Greg. *Empire's Workshop: Latin America, the United States, and the rise of the New Imperialism*. New York: Henry Holt and Company, 2010.

44 Aspinwall, William H, John L. Stephens y Henry Chauncey. *Memorial of the Panama Rail-Road Company to the Congress of the United States*. New York: Van Norden & Amerman, Printers, 1850.

45 Board of Directors. *Panama Rail-Road Company*. New York: Van Norden & Amerman, 1849; y Board of Directors & Totten, George M. *Communication of the Board of Directors of the Panama Railroad Company to the Stockholders together with the Report of The Chief Engineer to the Directors*. New York: John F. Trow Printer, 1853.

46 De Lesseps. Ob. cit.

47 Tomes, Robert. *Panama in 1855. An account of The Panama Rail-Road and the cities of Panama and Aspinwall with sketches of life and character of the Isthmus*. New York: Harper and Brothers, 1855; Otis, Fessenden Nott. *History of the Panama Railroad and of the Pacific Mail Steamship Co*. New York: Harper & Brothers, 1867; y Bristow, Joseph L. *Report of the Special Panama Railroad Commissioner to the Secretary of War*. Washington: Government Printing Office (office of Administration, Isthmian Canal Affairs) Senate Document No. 429, Congress 59°, First Session, series 4919, 1906. La mayor parte de estos documentos se pudieron obtener en la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos gracias a la desintere-

la línea, y sobre la operación de la compañía. Así mismo, los textos de Headley (1855), Mahan (1897), Meagher (1861), Oran (1858), permiten tener una visión muy clara del proceso de “descubrimiento” del potencial del Istmo para los Estados Unidos⁴⁸.

El estudio del ferrocarril de Panamá nos permite indagar sobre la posible relación entre el desarrollo de un modelo liberal federal y la implementación de la infraestructura ferroviaria en Colombia; y cobra especial importancia debido a que el Istmo fue pionero, tanto en el debate sobre federalismo en Colombia como en el desarrollo ferroviario. La construcción de esta línea férrea se constituyó en una de las inversiones más rentables de su momento pero, simultáneamente, introdujo elementos que eventualmente se convertirían en un reto mayor para la soberanía nacional en una difícil área de disputa diplomática, militar y económica.

Así, este análisis permite distanciarse de la versión tradicional que afirma que los ferrocarriles decimonónicos no se pensaron más allá de las necesidades locales, o si acaso, regionales: como ya hemos afirmado, el ferrocarril de Panamá no fue concebido como un elemento articulador de la producción local con el comercio mundial, sino que buscó servir a rutas de tránsito mucho más amplias.

Para el desarrollo de esta propuesta el texto se divide en seis secciones: en la primera se analizará cómo surgió la idea de una ruta transcontinental en Panamá; en la segunda se estudiará el papel que jugó la inversión extranjera en la construcción de la línea férrea; en la tercera se explorará el costo humano que debió pagar la sociedad que participó en la construcción del ferrocarril; en la

sada ayuda de Mariana Sáenz (estudiante del CESA), a quien expreso mi agradecimiento por su colaboración.

- 48 Headley, J. T. “Darien Exploring Expedition, under command of lieut. Isaac C. Strain”. (1855); Thayer Mahan, Alfred. “The strategic features of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea”. (1897); Meagher, Thomas Francis. “The New Route through Chiquiri”. (1861); y Oran. “Panama Railroad” (1858). Compilados en: *The United States discovers Panama: the writings of soldiers, scholars, scientist, and scoundrels, 1850-1905*, de Michael LaRosa y Germán R. Mejía. United States of America: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2004.

cuarta se examinará la relación entre el sistema de correos de los Estados Unidos y la *Panama Railroad Co.*; en la quinta parte se indagará sobre el papel de los intereses extranjeros y locales en la independencia de Panamá y sus efectos tanto sobre el ferrocarril como sobre el proyectado canal interoceánico; por último se presentarán las consideraciones finales.

I. La idea de una ruta transcontinental

La construcción de ferrocarriles representó una de las importaciones de tecnología más costosas de América Latina, y en ella se vieron involucradas intrincadas redes de políticos, comerciantes, especuladores de tierras, financieros, y élites locales y extranjeras cuyos objetivos no necesariamente coincidían. En general, los ferrocarriles implicaron altísimos niveles de endeudamiento público para nuestros países, y sus rendimientos, si los hubo, se diluyeron en el tiempo y en el pago de intereses⁴⁹.

El mayor desafío que enfrentó América Latina para hacer rentables tales proyectos ferroviarios fue su potencial capacidad de carga; en general los trayectos se pensaban como vías para articular productos primarios de exportación con el mercado mundial, lo que ofrecía una carga de retorno muy limitada. Esto hacía que usualmente los inversionistas locales estuvieran fuertemente vinculados con el comercio internacional de suerte que sus inversio-

49 El modelo tradicional de construcción en América Latina incluía una fase inicial en la que el capital local invertía hasta llevar el proyecto a un punto “aceptable” y luego se hipotecaba al capital extranjero. En un entorno de inestabilidad política y de altos costos de construcción, era usual que el precio de compra fuera más bien bajo y se crearan fuertes incentivos para la especulación. Cfr. Horna, *Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso Colombia*, cit., p. 1029.

nes se realizaban más pensando en integrar cadenas de producción que como redes generales de transporte.

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

No obstante, el ferrocarril de Panamá no siguió estos criterios y puede considerarse como un caso atípico en la construcción de ferrocarriles en América Latina y, en especial, en Colombia por los siguientes motivos: fue el único construido con el expreso propósito de atravesar el continente; no conectó ningún centro de producción local con el mercado internacional⁵⁰; la inversión fue realizada exclusivamente por el capital extranjero, y constituyó, en términos generales, una empresa rentable, al menos mientras pudo mantener el monopolio en los trayectos intercontinentales en América⁵¹.

El primer proyecto para construir una línea férrea en Panamá fue planteado inicialmente entre 1822 y 1823 con la llegada al Istmo del coronel William Duane⁵², quien representaba a inversionistas estadounidenses interesados en la construcción de un canal; sin embargo, este proyecto no se logró concretar⁵³. En 1828 el gobierno de la Gran Colombia contrató al inglés J. A. Lloyd y al sueco Mauricio Falmarc para investigar una posible ruta para esta línea, pero por falta de fondos el asunto se olvidó⁵⁴. En 1835, gracias a la proposición del senador Henry Clay, el Senado de los

50 Platt, Robert S. "Central American Railways and the Panamerican Route". *Annals of the Association of American Geographers* 16, No. 1 (marzo de 1926), pp. 12-21.

51 Arias de Greiff, Gustavo. *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986.

52 Duane era pariente de Benjamín Franklin y amigo de Manuel Torres Torres, primer embajador colombiano ante Washington.

53 Rippey. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, cit., p. 43.

54 Pérez. Ob. cit., 149.

Estados Unidos aprobó una resolución para nombrar un comisionado que estudiara y negociara una concesión para la construcción de una línea férrea en Panamá; para tal fin fue nombrado Charles Biddle por el presidente Andrew Jackson⁵⁵ para que estudiara la mejor forma de interconectar los dos océanos⁵⁶.

Biddle aprovechó su comisión y comenzó a negociar una concesión para la compañía que proyectaba formar para tal fin; para esto, luego de pasar varios meses en Panamá estudiando las posibles rutas a través del Istmo, viajó a Bogotá con el fin de negociar los términos de la concesión. Allí contó con el apoyo entusiasta del congresista panameño José de Obaldía, lo que le permitió hacer el cabildeo necesario para que la propuesta fuera aprobada por el Congreso de la Nueva Granada. Biddle consideró que los términos eran lo suficientemente favorables para obtener el apoyo de inversionistas estadounidenses y no tener que estudiar las rutas alternativas en Centroamérica⁵⁷.

El 21 de diciembre de 1836, cerca de dos meses después de su regreso a los Estados Unidos, Biddle murió sin que Jackson tuviera oportunidad de reprimirlo por excederse en los términos de su misión. La situación económica de 1837 hizo que muchos posibles inversionistas rechazaran esta posibilidad de negocios y el proyecto fue abandonado⁵⁸. Simultáneamente, para tratar de fomentar la construcción de un camino transcontinental, el gobierno colombiano había promulgado la Ley 25 de 1835, mediante la cual se otorgaba una franquicia a los cantones de Panamá y Portobelo para conseguir un inversionista que construyera un camino férreo, y la Ley 29 de 1836, la cual designaba los privilegios y regalías

55 Charles Biddle era hermano de Nicholas Biddle, un famoso financiero de Filadelfia (Rippy, *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, cit., p. 44).

56 Otis.. Ob. cit., p. 7, y Araya, Giselle. "Proyectos para construir una ruta transístmica en la zona limítrofe de Costa Rica y Panamá en el siglo XIX", *Revista de Historia de América*, No. 137 (enero-diciembre 2006): 131-165. Además de la ruta panameña se consideraron entre otras las rutas de Nicaragua y Costa Rica.

57 *Ibíd.*, p. 9.

58 *Ibíd.*, y Rippy, *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, cit., p. 44.

que el inversionista tendría. No obstante, estas leyes no tuvieron la respuesta esperada⁵⁹.

En 1836 se registró algún interés en los Estados Unidos por explorar la posibilidad de construir un canal interoceánico a través de Guatemala, lo cual provocó la publicación de un *Paralelo* escrito por José Hilario López en el que se exaltaban generosamente las virtudes de Panamá sobre aquel territorio (ver Anexo A).

A finales de la década de 1830 y principios de la de 1840 se presentaron las propuestas del barón Charles Thierry y Agustín Salomón (quienes formaron la compañía *Agustín Salomón et Compagnie*)⁶⁰, y la de una comisión franco colombiana, las cuales revivieron la idea de construir un vínculo entre el océano Atlántico y el Pacífico a través de Panamá, pero la falta de capital y de inversionistas impidió el avance de los proyectos⁶¹.

Una iniciativa más sólida se concretó en 1844, cuando el ingeniero francés Napoleón Garella tuvo éxito en la recopilación de la información necesaria para la construcción simultánea de una línea férrea y de un canal interoceánico a través del Istmo. Garella logró constituir una compañía en Francia para tales fines, pero las demoras que enfrentó por diversas razones, además de la situación política francesa de 1848, llevaron al fracaso de la iniciativa⁶².

Uno de los socios iniciales del barón Thierry, Joly de Sablá, junto con los entusiastas de un canal interoceánico, Agustín Salomón y Mathew Klein, llegaron a constituir una nueva empresa para llevar a cabo dicha obra⁶³. El 8 de junio de 1847, el presidente Mosquera firmó el decreto que aprobó el contrato del 10 de mayo entre su apoderado, el comerciante cartagenero Juan de Francisco Martín y Mathew Klein, pero al año siguiente se dio por caduco

59 Pérez. Ob. cit., p. 146.

60 Bravo, José María. *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: IDEA, 1974, p. 21.

61 Cohen, Lucy. "The Chinese of the Panama Railroad: preliminary notes on the migrants of 1854 who 'failed'". En *Ethnohistory* 18, No. 4 (1971), p. 310.

62 De Lesseps. Ob. cit., p. 517.

63 Lemaitre. Ob. cit.

por el incumplimiento de los requerimientos exigidos debido a la crisis comercial europea y la Revolución de 1848 en Francia⁶⁴.

Entre tanto, las enormes dificultades que enfrentaba México en la década de 1840, y la expansión territorial de los Estados Unidos hacia el oeste, llevó a que en una rápida sucesión se anexaran los territorios de Texas en 1845, California, tras una guerra de anexión entre 1846 y 1848 y, Nuevo México, Utah y Arizona en 1848. Así, México perdió todos los territorios al norte del Río Grande, y los que quedaban al norte de la línea formada entre El Paso, Texas, y San Diego, California; de esta manera, la expansión de los Estados Unidos hacia el oeste y el sur se consolidó de manera definitiva, con las oportunidades económicas que esto conllevaba⁶⁵. Para 1853, México había perdido con Estados Unidos algo más de dos millones de kilómetros cuadrados⁶⁶.

El principal problema de esta expansión, en particular hacia la costa oeste, era la comunicación. El transporte de mercancías, personas y correo representaba dificultades mayores para Estados Unidos, pues el tránsito a través del continente era muy azaroso debido a que se realizaba por medio de carretas o a pie, por terrenos difíciles, e incluso sin cartografiar y, en muchas regiones, por zonas controladas por comunidades indígenas hostiles a dicha expansión.

El trayecto marítimo tampoco era fácil, pues implicaba un viaje de más de 13.400 millas náuticas al sur del continente por el difícil y peligroso cabo de Hornos. Sin embargo, el descubri-

64 Martínez Garnica, Armando. "La acción de los liberales panameños en la determinación de las políticas del Estado de la Nueva Granada". En *Colombia y Panamá: la metamorfosis de la nación en el siglo XX*, de Heraclio Bonilla y Gustavo Montañez, 37-91. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia y Convenio Andrés Bello, 2003, p. 73.

65 Weaver, Thomas. *Los indios del Gran Suroeste de los Estados Unidos*. España: Editorial Abya Yala, 1992, pp. 153-55.

66 Paradójicamente John Quincy Adams fue uno de los pocos que se opuso a la guerra contra México en 1846, pues consideraba que se extendía la esclavitud y era una usurpación tiránica del propósito nacional y de la providencia divina. Su posición fue duramente atacada como hipócrita por sus opositores. Stephanson. Ob. cit., pp. 33 y 59-60.

miento de oro en California poco después de su anexión implicó un incentivo adicional, difícil de no tener en cuenta por parte del gobierno federal y de los inversionistas estadounidenses, con una ruta que prometía la reducción de al menos 60 días en el trayecto Nueva York-San Francisco (120 días en velero) y una reducción estimada de la mitad de los costos de operación y de cerca de 9.000 millas de viaje⁶⁷.

Frente a estas necesidades, el gobierno neogranadino firmó el 12 de diciembre de 1846 el Tratado Mallarino-Bidlack⁶⁸, oficialmente titulado *Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación*, con los Estados Unidos. Estos derechos de tránsito estipulaban que los ciudadanos, buques y mercancías de los Estados Unidos gozaban, en todos los puertos de la Nueva Granada (incluyendo los del Istmo), de todas las franquicias, privilegios e inmunidades, en lo relativo al comercio y la navegación, situación que se hacía extensiva a los pasajeros, la correspondencia y las mercancías estadounidenses que transitaban por el territorio nacional; el gobierno colombiano garantizaba al estadounidense el derecho de tránsito a través del istmo de Panamá por cualquier medio de comunicación presente o futuro, y lo eximía del pago de impuestos y peajes⁶⁹. En particular, este aspecto fue muy atractivo para la *United States Post Service*, pues requerían de una vía más segura y eficiente que la alternativa terrestre en su territorio o la difícil ruta del cabo de Hornos.

En términos de soberanía, la Nueva Granada obtenía la garantía por parte de los Estados Unidos de la perfecta neutralidad que

67 Sánchez, Peter. “¿The end of hegemony? Panama and the United States”, *International Journal of World Peace* 3, No. XIX (septiembre de 2002), p. 63; Vega, Renán. “Antecedentes y consecuencias del atraco yanqui en Panamá. Una reconstrucción a partir de los archivos diplomáticos de Francia”. En *Colombia y Panamá: la metamorfosis de la nación en el siglo XX*, de Heraclio Bonilla y Gustavo Montañez. Bogotá: Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello, 2003, p. 257; y McCullough, David. *The path between the seas: the creation of the Panama Canal, 1870-1914*. United States of America: Simon & Schuster Paperbacks, 1977, p. 34.

68 Firmado por el estadounidense Benjamin Adlen Bidlack y por el comisionado neogranadino Manuel María Mallarino.

69 Cavelier, Germán. *La política internacional de Colombia (1820-1860)*, vol. I, Bogotá: Iqueima, 1960, p. 216.

buscaba mantener el tránsito interoceánico sin interrupciones, y de la soberanía neogranadina sobre el Istmo⁷⁰. En lo económico es importante resaltar que el Tratado Mallarino-Bidlack abolía los derechos preferenciales por las dos partes y concedía igualdad completa a los buques de ambas nacionalidades; situación que constituía la declaración bilateral de nación más favorecida de forma incondicional e ilimitada en términos de comercio y navegación⁷¹.

Además, el 5 de abril de 1848 se aprobó el proyecto de ley que había presentado Florentino González, con el cual se autorizó a los barcos mercantes para ingresar a los puertos en las provincias de Panamá y Veraguas sin pagar derechos de tonelaje, así como la autorización para que las mercancías extranjeras estuvieran exentas de pagos impositivos en los puertos⁷². Esta Ley prohibió el tránsito por Panamá de productos tales como tabacos, cigarros, azúcar, cacao, café y algodón que no fueran producidos en la Nueva Granada, lo que en la práctica constituyó la implementación de las nuevas medidas librecambistas en el país⁷³.

No se puede dejar de anotar que el respaldo de los Estados Unidos y la garantía de la soberanía buscaban apuntalar la posición colombiana en Panamá frente a los intereses ingleses tras los sucesos de la Costa de Mosquitos (o Mosquitia). Esta zona, ubicada entre las actuales Nicaragua y Honduras, quedó bajo el control del Virreinato de la Nueva Granada en 1803, y al momento de la independencia hizo parte de los departamentos de Cundinamarca y del Istmo entre 1819 y 1839, y a partir de ese momento de la República de la Nueva Granada⁷⁴.

70 A la firma del Tratado, Salvador Camacho Roldán estimó que el volumen de pasajeros aumentó, entre 1848 y 1869, de un promedio de 25.000 a 40.000 viajeros anuales, a un total de 375.000 personas que transitaban en dirección sur y, unas 225.000 en dirección norte a través del Istmo (Pérez, 2007: 151).

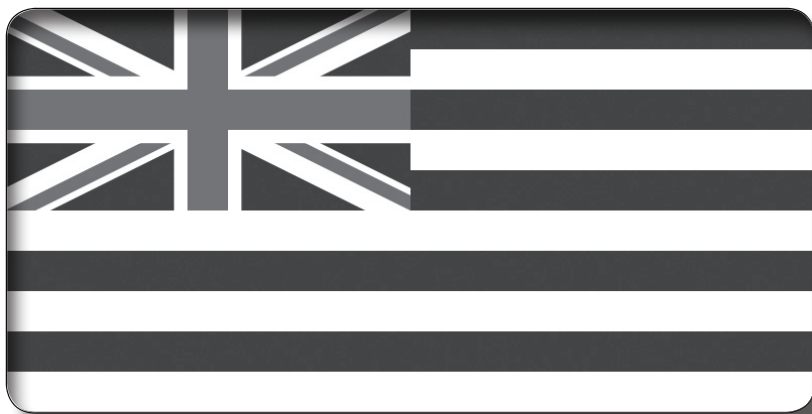
71 Ibíd., p. 218.

72 Martínez Garnica. Ob. cit., p. 72

73 La Ley de franquicias suprimió a partir de 1850 la renta de aduanas en Panamá (Ibíd., p. 73).

74 Cavelier, Germán. *La política internacional de Colombia (1820-1860)*, cit., pp. 215-16.

IMAGEN I
BANDERA DE MOSQUITIA (1834-1860)



Fuente: Wikimedia Commons⁷⁵

Sin embargo, los ingleses ocuparon la Costa de Mosquitos en 1834, creando entre 1834 y 1860 el Protectorado de la Costa de Mosquitos con el propósito de construir eventualmente un canal interoceánico entre el río San Juan y el lago de Nicaragua⁷⁶. Aunque el país nunca tuvo un dominio efectivo sobre la zona, en la práctica el hecho se constituyó en una de las pérdidas territoriales más tempranas del país por cuenta de una potencia extranjera, la

75 Todas las imágenes de Wikimedia Commons que se utilizan en este trabajo son de dominio público.

76 *Ibíd.*, pp. 215-16. Pocos años más tarde, en 1850, Gran Bretaña y Estados Unidos firmaron el Tratado Clayton-Bulwer, mediante el cual declaraban que ninguno de los dos obtendría ni sostendría jamás para sí mismos ningún predominio sobre un canal que se construyera en América Central. Para esto, se comprometían a no construir o mantener fortificaciones en dicho canal o en sus inmediaciones (Montañez, Gustavo. “El Istmo de Panamá y Colombia: de puente natural a juego geopolítico de la Unión”. En *Colombia y Panamá: la metamorfosis de la nación en el siglo XX*, de Heraclio Bonilla y Gustavo Montañez. Bogotá: Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello, 2003, p. 144). Dicho tratado surgió como consecuencia de la anexión de California y, aunque fue formalmente rescindido en 1900, en la práctica se consideraba como letra muerta desde 1880 por el servicio diplomático estadounidense (Vega. *Ob. cit.*, p. 241).

cual se concretó con la solemne coronación del Rey de Mosquitos, Roberto Carlos Federico, en 1841⁷⁷.

Los incentivos generados por el Tratado Mallarino-Bidlack provocaron un enorme interés en tres inversionistas estadounidenses y el 28 de diciembre de 1848, John L. Stephens, William Aspinwall y Henry Chauncey⁷⁸, firmaron un contrato en Washington con Pedro Alcántara Herrán, en nombre del gobierno de José Hilario López, para la construcción de una línea férrea transcontinental, para lo cual se fundó, como se discutirá más adelante, la *Panama Railroad Co.*⁷⁹.

Si se compara con el contrato firmado con Klein se pueden apreciar algunas diferencias importantes a favor de la nueva compañía: en primer lugar, la duración de la concesión sería de 49 y no de 99 años, y en segundo lugar, Colombia tenía la prerrogativa para redimir la obra por cinco millones de dólares al cabo de 20 años, cuatro millones a los 30 años y dos millones a los 40 años⁸⁰. Aunque evidentemente estas eran mejoras con respecto a la negociación realizada con Klein, el nuevo contrato no fue un gran avance en los procesos de negociación colombianos; por el contrario, las condiciones seguían siendo exageradas para los contratistas y, frente a la posibilidad de los enormes beneficios que la ruta ofrecía, las contraprestaciones fueron más bien bajas.

Una de las cláusulas más importantes de este contrato fue el artículo 6°, mediante el cual el gobierno neogranadino se com-

77 Nicaragua incorporó definitivamente estos territorios durante la presidencia de José Santos Zelaya en 1894, lo cual finalmente fue aceptado por Colombia con el Tratado Esguerra-Bárcenas de 1928.

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

79 Board of Directors. Ob. cit., pp. 24-54. La Junta Directiva en 1849 se conformó con William H Aspinwall, John L. Stephens (vicepresidente), Henry Chauncey, James Brown, Cornelius W. Lawrence, Gouverneur Kemble, Horatio Allen, Thomas Ludlow (presidente), David Thompson, Joseph B. Varnum, Samuel S. Howland, Prosper, Wetmore y Edwin Bartlett (Ibíd., p. 1; y Aspinwall, Stephens y Chauncey. Ob. cit., p. 10).

80 Cavelier, Germán. *La política internacional de Colombia (1860-1903)*, vol. II, Bogotá: Iqueima, 1960, p. 65.

prometió a no construir por cuenta propia ni por intermedio de ninguna otra compañía otra ruta férrea o canal marítimo que atravesara el Istmo. Con este artículo se entregó el monopolio del transporte intercontinental y transoceánico a la compañía⁸¹.

La compañía se constituyó con un capital suscrito de US\$5'000.000, dividido en 50.000 acciones de US\$100 cada una, los cuales se fueron aportando durante la construcción en la medida en que ésta avanzaba. Así, en 1852 el capital pagado ascendió a US\$1'467.720; en 1853, a US\$2'194.062; en 1854 a US\$2'875.000; en 1855, de US\$4'532.000; en 1862 llegó a US\$4'981.000, y en 1865 el capital suscrito y pagado se elevó a US\$7'000.000⁸². Para poder enfrentar los gastos de construcción y operación la compañía obtuvo un crédito en libras por el equivalente a US\$4,3 millones con un interés del 3,5%⁸³.

Al inicio de la construcción en 1849, la *Panama Railroad Co.* había obtenido prebendas exageradas por parte del gobierno colombiano, entre ellas la administración de los puertos situados en los dos extremos, una cesión importante de terrenos para construir la línea, los puertos, los almacenes, el derecho de posesión de las tierras en la isla de Manzanillo y 150.000 fanegadas⁸⁴ a perpetuidad en las provincias de Panamá y Veraguas, y la exención de los derechos de importación de todos los materiales necesarios

81 Montañez, Gustavo. "El Istmo de Panamá y Colombia:...", cit., p. 144.

82 Pérez. Ob. cit., p. 155 y Bristow. Ob. cit., pp. 237-38.

83 El gobierno corporativo de la compañía se dividió, para 1853, de la siguiente manera: David Hoadley (Presidente); A. J. Center (Vicepresidente); Junta Directiva: William H. Aspinwall, Edwin Bartlett, G. B. Lamar, Gouverneur Kemble, Thomas W. Ludlow, Edward J. Woosley, Cornelius W. Lawrence, Henry Chauncey, Henry A. Coit, William C. Young, Joseph B. Varnum, George Law y David Hoadley. El secretario era Francis Spies, el Tesorero A. Hoffman y el Jefe de Ingenieros George M. Totten (Cfr. Board of Directors & Totten. Ob. cit.).

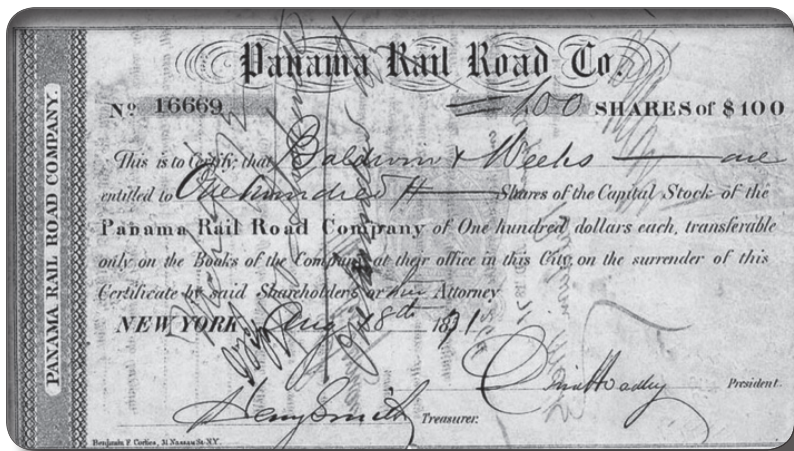
84 Algunos autores sostienen que la cantidad de tierras cedidas era de 250.000 acres (101.171 hectáreas). La utilización de distintas formas de medición introducen variaciones y hace muy difícil establecer la cantidad de tierras realmente cedidas (en Colombia la fanegada es un cuadrado de 80 metros de lado y un total de 6.400 mts²; el acre es una medida de origen inglés que equivale a 43.560 pies² o 4.046,856 mts²).

para la construcción. A cambio, el gobierno colombiano recibía el 5% de lo producido por el correo y el 3% de los beneficios netos⁸⁵.

Las tierras cedidas a la compañía en la isla de Manzanillo tenían alrededor de 700 acres (aproximadamente 203 hectáreas) que luego fueron divididos en 3.600 lotes, de los cuales cerca de 900 fueron entregados en arriendo a particulares. La compañía llegó a recibir una renta anual de US\$8.500 dólares por estos lotes en 1904 y, por los terrenos entregados en la ciudad de Panamá, unos US\$6.000 dólares para el mismo período⁸⁶. Como en otras concesiones territoriales otorgadas durante el siglo XIX por cuenta de los contratos ferrocarrileros, no es claro qué pasó con buena parte de las tierras cedidas, las cuales en muchos casos, a pesar de ser enor~mes traspasos gratuitos de tierras, en la práctica no se incorporaron a la frontera agraria y productiva del país.

IMAGEN 2

CERTIFICADO DE 100 ACCIONES *PANAMA RAILROAD CO.* (1871)



Fuente: *The Cooper Collection of Railroadiana* obtenido de Wikimedia Commons

Para continuar con el proyecto, los inversionistas constituyeron la *Panama Railroad Co.* en Nueva York el 7 de abril de 1849 y

85 Cavelier. *La política internacional de Colombia (1860-1903)*, cit., p. 65; Oran. Ob. cit., p. 19, y Aspinwall, Stephens y Chaunc. Ob. cit., pp. 3-10.

86 Bristow. Ob. cit., p. 9.

contrataron los servicios de una comisión liderada por el coronel George H. Hughes⁸⁷, ingeniero del *United States Topographical Corps*, para verificar las condiciones técnicas y la viabilidad de la ruta a través del Istmo. Debido a su informe favorable, Stephens viajó a Bogotá en 1850 y firmó el contrato de la concesión con Victoriano de Diego Paredes, Secretario de Relaciones Exteriores de origen panameño⁸⁸.

Con esto, la compañía tenía en su poder un generoso contrato de concesión, las condiciones internas en Estados Unidos para generar unos incentivos importantes para la inversión, y los estudios necesarios para acometer el proyecto en el territorio panameño. Sin embargo, como se verá en el siguiente capítulo, ésta no sería una tarea fácil y enfrentaría serios problemas sobre el terreno de la selva panameña.

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

88 Ibíd.; Otis. Ob. cit., p. 22; y Oran. Ob. cit., p. 19.

II. La inversión extranjera y la construcción de la línea férrea

Una vez constituida la empresa en Nueva York, realizadas las visitas técnicas y firmado el contrato, la empresa debió enfrentar el reto de la construcción. La idea inicial era comenzar el tendido de rieles desde el mar Caribe a partir de Gorgona, un caserío entre Chagres y Cruces⁸⁹, con la intención de utilizar el río Chagres como vía para barcos de vapor de bajo calado como apoyo a la construcción⁹⁰.

Frente a esta situación, el siguiente sitio en consideración fue el pueblo de Portobelo, pues contaba con un pequeño puerto que podía ser de utilidad. Sin embargo, la noticia se filtró rápidamente y el empresario hotelero George Loew compró por US\$500 los terrenos que iban a ser utilizados para la construcción y los ofreció a la empresa por tres millones de dólares⁹¹. Estas tierras, cercanas al antiguo fuerte de San Lorenzo, ofrecían un terreno sólido por

89 Debido al aumento de la competencia, el costo del transporte hasta Cruces disminuyó de US\$10 a US\$4 en el verano de 1850, afectando las condiciones de ingresos de los bongueros tradicionales (McGuinness. Ob. cit., p. 56).

90 Lemaitre. Ob. cit.

91 Ibíd.

poco más de 40 kilómetros, con buenas condiciones para la construcción de la línea, pero esta exorbitante cifra, que obedecía a una especulación exagerada, no tuvo ningún interés y se descartaron los planes en Portobelo⁹².

La empresa, luego de un proceso licitatorio, comisionó a George M. Totten⁹³ y a John G. Trautwine⁹⁴ para la construcción de la línea férrea, quienes consideraron seriamente usar el río Chagres para transportar hombres y suministros hasta Gorgona, pero el aumento significativo del volumen de tráfico y los altos precios que generó el exceso de demanda hicieron que fuera demasiado costoso para la compañía la contratación de bongueros y de transportadores locales con mulas⁹⁵. Esto, sumado a las variaciones permanentes del caudal del río, que impedía un servicio regular, hizo que se desechara esta idea.

Por tal razón, tomaron la decisión de mover unos cuantos kilómetros el tendido de la ruta hacia el este de la bahía de Limón, en la isla de Manzanillo, donde se establecieron los primeros cuarteles. Las dificultades de conseguir materiales para la construcción se hicieron evidentes desde el comienzo, e incluso se tuvieron que importar las primeras barracas de madera desde Nueva Orleans⁹⁶.

Mientras llegaban las barracas se utilizó el casco del buque *Telegraph*, abandonado desde hacía algún tiempo sobre el río Cha-

92 Trainweb. "History of the Panama Railroad". s.f. [www.trainweb.org/panama/history1.html], consultada el 13 de junio de 2008.

93 George Muirson Totten había trabajado en la construcción de los canales de Farmington, Juniata y Delaware-Raritan en Estados Unidos, y desde 1835 trabajó en la construcción de los ferrocarriles de Pensilvania, de Reading a Port Clinton y de Sunbury a Sanville. Entre 1840 y 1843 fue el ingeniero en jefe de la construcción de la ruta entre Gastonia y Raleigh en Carolina del Norte; trabajó en el ferrocarril de Panamá hasta 1875 de donde viajó para hacerlo en el ferrocarril de la Guaira a Caracas. Totten murió en Nueva York el 17 de mayo de 1884 (Poveda. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 82).

94 Trautwine dirigió la construcción del Canal del Dique para regular la navegación entre el río Magdalena y el puerto de Cartagena y, Totten sirvió como ingeniero en la misma obra (Otis. Ob. cit., p. 22).

95 McGuinness. Ob. cit., p. 58.

96 Otis. Ob. cit., p. 27.

gres, con un pequeño campamento y hospital en Gatún⁹⁷. Rápidamente la isla de Manzanillo vivió un proceso acelerado de poblamiento por parte de la compañía, que se vio reflejado en la construcción de almacenes, casas de juego, barracas, y los muelles necesarios para recibir los materiales y el personal requerido.

MAPA 3
FERROCARRIL DE PANAMÁ, 1855



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 48 (modificado por el autor).

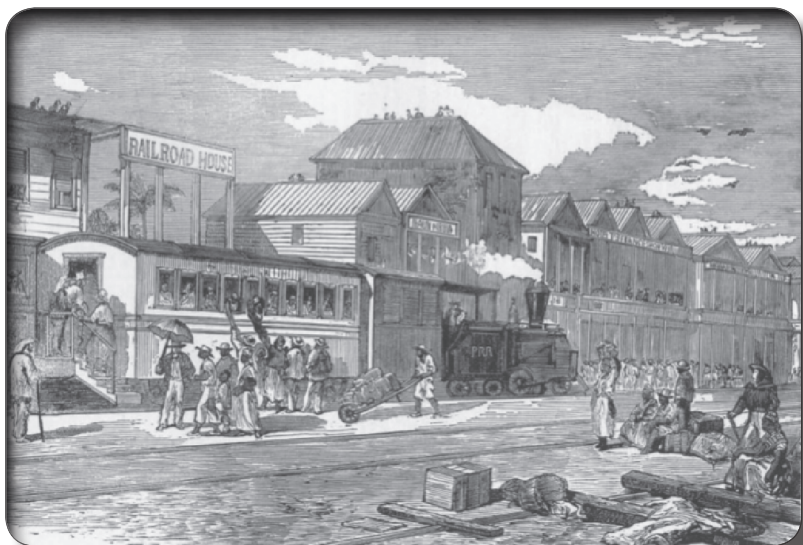
El 2 de febrero de 1852 la compañía llamó oficialmente a este poblado Aspinwall⁹⁸, pero el gobierno colombiano rechazó este nombre y le puso Colón; unos y otros siguieron utilizando durante casi cuarenta años cada uno de los nombres hasta que los Correos de Colombia se negaron a entregar correspondencia dirigida al poblado de Aspinwall, y a partir de 1890 sólo se conoció con el nombre de Colón. No obstante, no deja de ser curioso que en buena parte de la literatura actual de origen anglosajón sobre el

97 Oran. Ob. cit., p. 23.

98 Ibíd., p. 25.

ferrocarril de Panamá se siga encontrando el nombre de Aspinwall en lugar de Colón.

IMAGEN 3
ESTACIÓN DEL FERROCARRIL EN COLÓN



Fuente: Urbina. “Estación del ferrocarril de Panamá en Colón”. *Papel Periódico Ilustrado*, 20 de septiembre de 1884, p. 40.

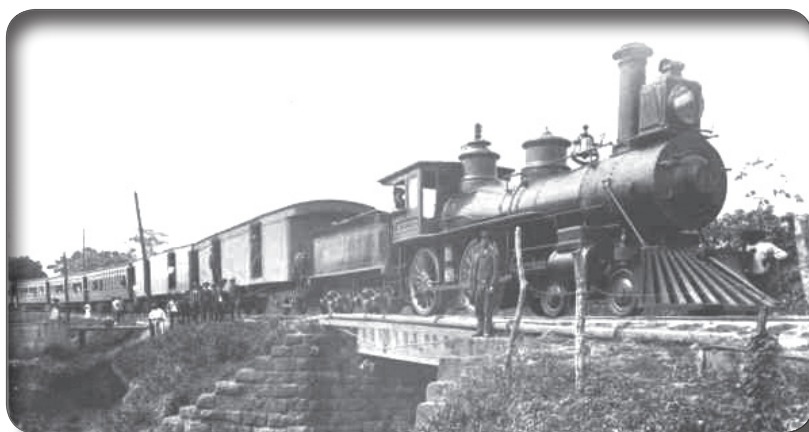
La construcción se inició en agosto de 1850 alrededor de Cerro Mono, más adelante conocido como Monte Esperanza⁹⁹, una zona difícil de 4 millas pantanosas que hizo que la llegada al río Chagres y al poblado indígena de Gatún fuera muy complicada. No obstante, luego de haber construido 7 millas (poco más de 11 kilómetros) Totten informó a los inversionistas que el dinero se había terminado, con lo cual resultó que se había hecho una inversión de poco más de un millón de dólares que no llevaba a ningún sitio¹⁰⁰.

99 Aparentemente el cambio del nombre se debió al establecimiento de un cementerio con 6.000 tumbas en ese lugar (Cfr. Poveda. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 91).

100 Rippy. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, cit., pp. 47-78. La trocha del ferrocarril parece haber sido inicialmente de

Una vez se tuvo noticia de esto en Nueva York, las acciones de la compañía se desplomaron rápidamente; sin embargo, la buena suerte la acompañó, pues dos vapores que iban rumbo a California, el *Georgia* y el *Philadelphia*, debieron refugiarse del mal tiempo en la bahía, con lo que desembarcaron alrededor de mil mineros en la isla Manzanillo y no en la desembocadura del Chagres¹⁰¹.

IMAGEN 4
MÁQUINA NO. 51, EN LA ÉPOCA FRANCESA, AL SUR
DE LA ESTACIÓN FRIJOLES



Fuente: Trainweb. *History of the Panama Railroad*, cit.

Los mineros, al ver el ferrocarril, solicitaron comprar tiquetes para realizar el recorrido de tan sólo 7 millas, con tal de evitarse el duro recorrido marítimo por el cabo de Hornos. Esto le presentaba inconvenientes mayores a Totten, pues además de los problemas financieros que estaba enfrentando, veía en estos mil mineros un problema adicional de logística para la construcción, razón por la cual decidió cobrar la altísima suma de 50 céntimos por milla y tres dólares por cada 100 libras de equipaje, que para su sorpresa

4'8-12" (trocha estándar europea de 1,435 mm), que después se cambió a una trocha de 5'6" (1,676 mm) y de 5' (1,524 mm), que se conservó hasta hace unos pocos años cuando se rehabilitó y se volvió a trocha estándar.

101 Otis. Ob. cit., p. 34.

fueron aceptados sin problema a pesar de que ni siquiera se contaba con carros de pasajeros en ese momento¹⁰².

La compra de estos pasajes para usar tan sólo 7 millas de rieles tuvo un efecto decisivo en la construcción del ferrocarril, pues no sólo se obtuvieron ingresos por US\$7.000 sino que la noticia disparó las acciones en Nueva York y la obra se pudo continuar sin escasez de recursos. En 1850, en su alocución por la conmemoración de la independencia, Justo Arosemena expuso con optimismo ante el Congreso lo que consideraba grandes expectativas para Panamá como consecuencia del descubrimiento del oro californiano y el tránsito de estadounidenses en ambas direcciones, lo que daría “animación, movimiento, júbilo y esperanza” al Istmo¹⁰³.

Para mayo de 1852 el ferrocarril llegó a la altura de Frijoles, a unos 18 kilómetros de Colón, y en julio al río Chagres, donde fue necesario construir un puente de hierro que permitió que en noviembre la primera locomotora con pasajeros lo cruzara. Una vez los rieles alcanzaron la altura de Gorgona se abrió el frente desde la costa pacífica. El cambio en la actitud de los propietarios y la junta directiva se puede apreciar en el informe a los accionistas de 1853, en el cual las anteriores inquietudes y las profundas reservas que existía sobre la posibilidad de terminación de la obra habían desaparecido y se hacían planes para conectar las rutas marítimas más importantes del mundo con la ruta férrea preconfigurando lo que décadas más tarde significaría el Canal en Panamá¹⁰⁴.

El inicio de 1854 enfrentó el reto de atravesar la cordillera. Esto se logró luego de haber llegado al Obispo, en la garganta de La Culebra, donde se realizó un corte de unos 40 pies de largo que tardó varios meses en ser completado hasta llegar al valle del Paraíso. A partir de este punto las condiciones de la construcción fueron mucho más cómodas y la obra pudo continuar a buen ritmo¹⁰⁵. La

102 Panama Canal Railway. *Panarail Historia*. s.f. [www.panarail.com/sp/historia/index.html], consultada el 13 de junio de 2008, y Oran.. Ob. cit., p. 25.

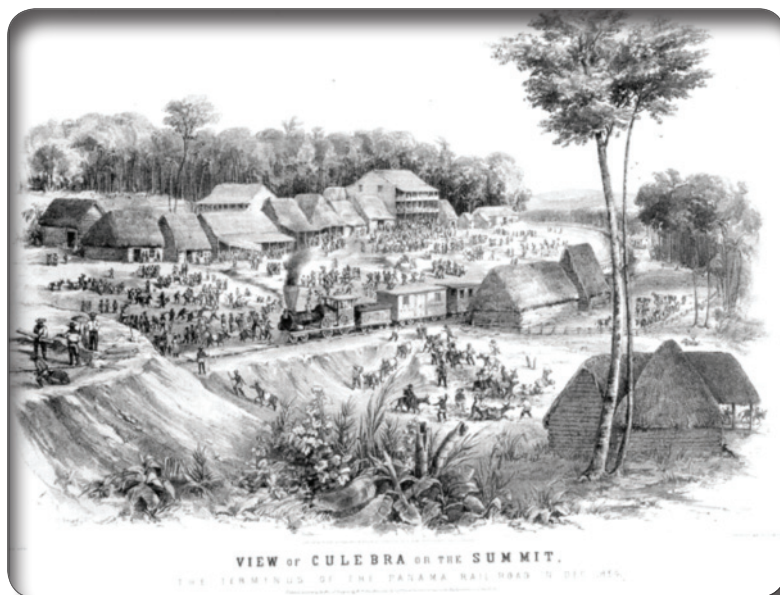
103 Martínez Garnica. Ob. cit., p. 59.

104 Board of Directors & Totten. Ob. cit., pp. 3-16.

105 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, cit., p. 48.

pendiente a partir del Obispo fue del 1,14% a una altura de 76 metros sobre el nivel del mar¹⁰⁶.

IMAGEN 5
FERROCARRIL EN LA ESTACIÓN LA CULEBRA



Fuente: *California State Library*. s.f. [<http://www.library.ca.gov/>], consultada el 3 de abril de 2009.

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

106 Entre 1854 y 1855 se presentaron tres proyectos fallidos para conectar al Atlántico con el Pacífico. El primero fue adelantado el 20 de febrero de 1854 por A. W. Thompson para construir un ferrocarril en Panamá –entre la laguna de Chiriquí y David, cerca de Puerto Golfito–, pero no cumplió los términos de éste y otro contrato que firmó en 1866 para dar al servicio dos líneas de vapores. El segundo proyectó lo presentó el 28 de abril de 1855 Joseph Gooding –un joyero estadounidense que vivió en Bogotá– para abrir un camino interoceánico en el Chocó. El último, lo planteó sin éxito el capitalista neoyorkino Frederick M. Kelley para conectar los océanos Atlántico y Pacífico a través del río Atrato (Rippy. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, cit., pp. 51-56, y Meagher. Ob. cit., pp. 112-113).

cionamiento el primer tren interoceánico y transcontinental de la historia. La extensión total era de 47½ millas (77 kilómetros), con una inclinación del 1,14%, lo que brindaba unas condiciones favorables para atravesar el continente; requirió la construcción de 170 puentes con arcos de 15 pies o más, y 134 puentes con arcos de menos de 15 pies, con un costo total de USD\$7'407.535. Sin duda, uno de los más costosos del mundo sobre la base del costo por milla construida: US\$155.948/milla¹⁰⁷.

La inauguración se realizó el 28 de enero de 1855, mientras ejercía la vicepresidencia de la Nueva Granada el liberal José de Obaldía, uno de los tres panameños en ocupar la primera magistratura del país¹⁰⁸. Con la terminación de la línea el poblado de San Lorenzo perdió toda importancia y el negocio que habían mantenido por largo tiempo los indios canoeros desapareció por completo, pues los barcos desembarcaban en la isla de Manzanillo en el inicio de la ruta férrea¹⁰⁹. Valiosas narraciones sobre el viaje de ciudadanos estadounidenses en el ferrocarril pueden encontrarse en los informes de Tomes (1855) y Otis (1867).

Se puede decir que el coronel Totten fue el nervio de la construcción y la operación del ferrocarril durante diez años y continuó prestando sus servicios como gerente de la compañía por cinco años más. Durante su participación, el proyecto pasó de ser una idea condenada al fracaso, al no contar con los recursos necesarios para avanzar más allá de unos cuantos kilómetros, a una de las empresas de transporte más rentables e importantes de su

107 Trainweb. "History of the Panama Railroad", cit., y McCullough ob. cit., p. 35.

108 En términos generales, el papel de los liberales panameños en la política colombiana decimonónica no ha sido lo suficientemente tratado. Obaldía, Arosemena y otros participaron activamente en al menos cinco reformas políticas importantes: la adopción del régimen federal y la adopción de la postura librecambista, la institucionalización de los jurados de conciencia y la adopción del principio del *habeas corpus*, el matrimonio y el divorcio civil con la igualación de los hijos naturales reconocidos frente a los legítimos, y la reducción del ejército permanente (cfr. Martínez Garnica. Ob. cit., p. 38).

109 Trainweb. "History of the Panama Railroad", cit.

época, con el control cuasi monopolístico de una de las rutas férreas centrales para el comercio internacional.

Las locomotoras iniciales fueron una *Baldwin* y otra *New Castle*, ambas del tipo 4-4-0¹¹⁰, compradas al ferrocarril *Reading*, y luego se incorporaron tres máquinas más del mismo tipo compradas a la fábrica *Sellers*. La ceremonia de inauguración se hizo en un tren arrastrado por la locomotora “Gorgona”, comprada a la casa *Portland*, que transportaba a dignatarios y representantes oficiales. Además, la compañía tendió la línea de telégrafo entre Panamá y Colón, con la cual quedaron comunicadas por primera vez ambas costas¹¹¹.

IMAGEN 6 AL SUR DE LA ESTACIÓN DEL OBISPO



Fuente: Trainweb. *History of the Panama Railroad*, cit.

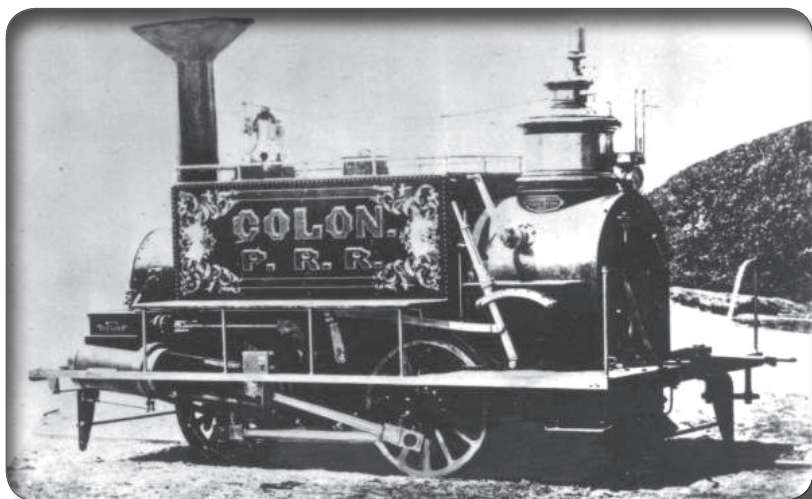
No obstante, el equipo rodante y las locomotoras fueron insuficientes para atender la enorme demanda que generó la entrada en funcionamiento del ferrocarril, razón por la cual se decidió man-

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

111 Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*. cit., p. 48, y Bristow. Ob. cit., p. 9.

tener las tarifas altas para regular por precio el uso del ferrocarril y evitar una pérdida de prestigio por mal servicio.

IMAGEN 7
PRIMERAS LOCOMOTORAS EN PANAMÁ



Fuente: Trainweb. *History of the Panama Railroad*, cit.¹¹².

Los pasajes de primera clase se fijaron, para la conexión entre los dos puertos. en US\$25; los niños menores de 12 años pagaban US\$6,25; los pasajes de segunda clase costaban US\$10; el equipaje personal se cobró a 5 centavos por libra y el expreso a US\$1,80 por pie cúbico, con la promesa de reducirlos en el tiempo, no obstante ésta no se cumplió debido a su aceptación sin quejas¹¹³. Para la carga se establecieron las siguientes tarifas:

112 La “Colón” es una locomotora tipo 0-4-0 construida por *Portland Locomotive*.

113 Pérez. Ob. cit., p. 163.

CUADRO I
TARIFAS DE CARGA DEL *PANAMA RAILROAD Co.* (DÓLARES)

Producto	Flete
Ácidos muriático, sulfúrico y nítrico	¢5/libra
Suministros agrícolas	¢25/libra
Equipaje pasajeros	¢10/libra
Abejas	\$1,50/pie cúbico
Carruajes	¢20/pie cúbico
Cartuchos con balas	¢3/libra
Ganado (a riesgo del propietario) hasta 8	\$5/unidad
Ganado (a riesgo del propietario) por encima de 8	\$7/unidad
Ganado (a riesgo del propietario) con acuerdo especial ¹	\$70/unidad
Carbón	\$5/tonelada ²
Cocos	\$1/cada 100 unidades
Coque	\$7/tonelada
Mineral de cobre en bolsa	3/8 del valor de la libra
Damajuanas ³ vacías	¢25/pie cúbico
Maderas de tinte	¢7/tonelada
Flete expreso	\$1,50/pie cúbico
Muebles	¢25/pie cúbico
Oro	¼ del valor
Pólvora en vagones separados	¢5/libra
Cueros	¢5/unidad
Caballos bajo riesgo del propietario con acuerdo especial	\$100/unidad
Madera de pino blanco	\$10 por M
Madera de pino amarillo	\$12 por M
Madera de roble	\$15 por M
Madera de cedro y caoba	\$15 por M
Mulas con acuerdo especial	\$100/unidad
Aceite de ballena y de palma a través del Atlántico	¢4/galón
Brea, resina y alquitrán	\$1/barril
Platino	1/8% del valor
Ovejas a riesgo del propietario con acuerdo especial	\$18/unidad

Producto	Flete
Plata en barras, acuñada o manufacturada	3/8% del valor
Cerdos a riesgo del propietario con acuerdo especial	\$6-10 por unidad
Azogue	¢50/matraz de hierro
Materiales preciosos/joyería	Un porcentaje variable sobre su valor
1 Incluía alimentación, establos, etc. 2 Tonelada de 2.240 libras. 3 Las damajuanas son unas vasijas grandes de fondo redondo y cuello estrecho.	

Fuente: Otis. Ob. cit., pp. 139-40¹¹⁴.

La ruta contaba con una estación cada 4 millas, la cual incluía la casa del maestro de vías, quien controlaba a diez trabajadores. En total había 12 maestros de vías y 120 trabajadores encargados de mantener la línea en condiciones de operatividad. Sin embargo, al poco tiempo de inaugurada la línea se presentaron los primeros problemas de infraestructura, pues las traviesas de pino originales se pudrieron debido a las duras condiciones del trópico, debiendo ser reemplazadas por traviesas de guayacán (*lingum vitae*) traídas desde Cartagena, las cuales eran tan duras que debían ser taladradas antes de poder incrustar los clavos en ellas¹¹⁵.

Las vías de paso se construyeron en Matachín, Gatún, Barba-coas y en la parte más alta de la ruta; se ubicaron cuatro vías de patio en Colón y tres en Panamá. El equipo inicial contó con 4 locomotoras pesadas y cuatro livianas, 22 vagones de pasajeros de 60 personas cada uno, 51 vagones de carga y 72 vagones planos. Los depósitos de leña, combustible inicial de estas máquinas, se ubicaron a lo largo de la vía para mantener las locomotoras en funcionamiento¹¹⁶.

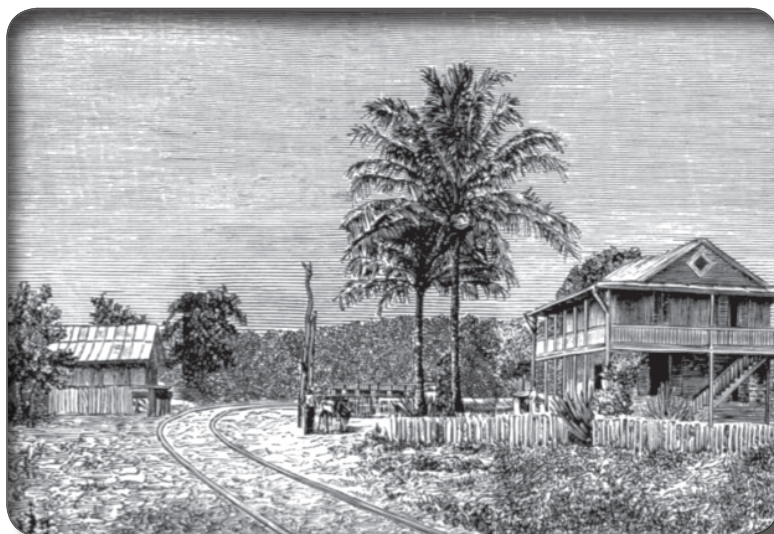
114 Nota: El resto del equipaje se valoraba desde ¢50/pie cúbico, en primera clase, hasta ¼ de centavo pie cúbico en vagones anexos de 6ª clase. Esta última se reservaba para el transporte de guano, cascajo, piedra de pavimentación y productos similares.

115 Tomes. Ob. cit., p. 108.

116 *Panama Canal Railway*. Ob. cit.

IMAGEN 8

PUENTE DE BARBACOAS Y ESTACIÓN SAN PABLO



Fuente: Crane. "Puente de Barbacoas y Estación San Pablo". *Papel Periódico Ilustrado*, 1º de marzo de 1885, p. 225.

En 1855 la población total de Centroamérica era de dos millones de personas; la de California de 500.000 habitantes y la de la costa pacífica suramericana de alrededor de 800.000 personas. Cerca del 90% de la carga que se movía entre el Pacífico y las costas de Centro y Sur América lo hacía a través de Europa, con un estimado de US\$60 millones anuales¹¹⁷. El ferrocarril cambiaría esta situación, pues ofrecía una ruta rápida y segura entre los océanos Atlántico y Pacífico, reduciendo el tiempo por mar en varias semanas y, a través de Istmo, de 4 días por el río Chagres y 2 días en mulas, a unas cuantas horas por tren¹¹⁸.

Hasta el establecimiento de la línea interna en los Estados Unidos con el *Pony Express* y la terminación de la línea de telégrafo transcontinental estadounidense entre 1860 y 1861, la ruta de Panamá fue la principal, la más rápida y confiable forma de

117 Trainweb. "History of the Panama Railroad", cit.

118 Cohen. Ob. cit., p. 310.

transportar noticias y otro tipo de información entre el Este de los Estados Unidos y California. Hasta 1869, la mayor parte del correo costa a costa y, la mayor parte del oro y la plata enviados desde California, pasaba a través de Panamá¹¹⁹.

IMAGEN 9 ESTACIÓN PANAMÁ A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX



Fuente: Trainweb. *History of the Panama Railroad*, cit.¹²⁰.

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

La gran demanda por el ferrocarril de Panamá lo convirtió por un tiempo en el más rentable del mundo: registró incluso utili-

119 McGuinness. Ob. cit., p. 6.

120 En esta foto pueden notarse los carros transitando por el lado izquierdo de las vías.

dades en 1868 por US\$4,3 millones de dólares, aunque la utilidad operacional fue de US\$1'937.079. A pesar de lo desigual de la concesión y de las condiciones poco favorables para Colombia, no fueron para nada despreciables las sumas que ingresaron a las finanzas públicas, convirtiéndolo, como se verá, en uno de los recursos fiscales más importantes de la nación.

IMAGEN 10
VÍAS DE PATIO EN LA CIUDAD DE PANAMÁ



Fuente: Trainweb. *History of the Panama Railroad*, cit.

III. El costo humano

Las condiciones de construcción del ferrocarril a través de la selva panameña no fueron fáciles. El mito popular afirma que debajo de cada traviesa yace enterrado un trabajador, lo cual es imposible, pues en total eran más de 150.000 traviesas; pero sí da una idea bastante clara del imaginario popular alrededor del costo humano de la obra¹²¹. Indudablemente, el principal problema que enfrentó la compañía fue la necesidad de reclutar, disciplinar y mantener con vida una fuerza laboral suficiente para su construcción en condiciones adversas.

Esta situación se vio agravada por la fiebre del oro que se desató en California, pues una parte de la demanda por mano de obra para la minería aumentó significativamente, distrayendo parte del recurso humano necesario para la construcción del ferrocarril. También aumentaron los precios de dicha mano de obra en la zona de tránsito debido a la mayor demanda por suministros y bienes, y se incrementaron los salarios a causa de la escasez de brazos disponibles¹²².

121 Lo usual actualmente es instalar 1,600 traviesas por cada kilómetro pero en el siglo XIX se llegaron a utilizar hasta 2.000 traviesas por kilómetro, lo que daría unas 154.000 traviesas para toda la vía principal, aunque McCullough presenta una estimación más conservadora de 74.000 traviesas en total (McCullough. Ob. cit., p. 37).

122 McGuinness. Ob. cit., p. 55.

En la construcción del ferrocarril participaron trabajadores de diferentes partes del mundo: jamaquinos, martiniqueños, alemanes, portugueses, irlandeses, italianos, indios, austriacos, chinos y colombianos. Durante el tiempo de la obra se contrataron entre seis y siete mil personas, la mayoría de ellos provenientes de Jamaica o de Cartagena. Incluso, inicialmente se utilizó mano de obra esclava, pero los cambios legales que se introdujeron con las reformas liberales, y que conducirían a la manumisión de los esclavos, sumados a las posibles repercusiones políticas en Nueva York, hicieron que la empresa abandonara esta iniciativa¹²³.

Frente a las dificultades se hizo un intento inicial por contratar mano de obra cartagenera, para lo cual Totten debió trasladarse a esta ciudad con el ánimo de convencer personalmente a los posibles trabajadores, pues la mayoría consideraba que Panamá era demasiado peligroso e insalubre para trasladarse. La mano de obra se ajustó mediante contratos de 6 meses, pero la precaria infraestructura inicial, la dura temporada de lluvias y las dificultades propias del tipo de tarea ocasionaron que la mayor parte de los trabajadores abandonaran la obra¹²⁴.

El enganche de trabajadores extranjeros comenzó con un desastroso intento de vincular mano de obra irlandesa: los primeros 50 se contrataron en Nueva Orleans por un término de seis meses a cambio de un pasaje a California y a un costo que osciló entre US\$15 y US\$50 por persona¹²⁵. La transacción se hizo a través de la firma *Baker and Truesdale*, quienes lograron enganchar cerca de 400 trabajadores¹²⁶; sin embargo, las enfermedades y las difíciles condiciones rápidamente cobraron la vida de parte de estos trabajadores; además, más de un centenar de ellos entraron en huelga, frente a lo cual la empresa suspendió los contratos y los embarcó de nuevo hacia Nueva York donde algunos también murieron a causa de las enfermedades contraídas¹²⁷.

123 *Ibíd.*, p. 59.

124 *Ibíd.*, p. 61, y Oran. Ob. cit., p. 23.

125 Cohen. Ob. cit., p. 311, y Oran.. Ob. cit., p. 23.

126 McGuinness. Ob. cit., p. 63.

127 Otis. Ob. cit., p. 35.

Los inversionistas, con una visión profundamente racista y eurocentrista, insistían en contratar mano de obra extranjera, pues consideraban que la mano de obra local –mestiza, india y negra¹²⁸– era perezosa, indolente, ineficiente y poco acostumbrada a trabajar para confiarles la construcción en el largo plazo¹²⁹. Por ello, en 1854 se contrató mano de obra china para la construcción. Inicialmente la primera población china en América Latina, durante el período republicano¹³⁰, llegó para trabajar en las plantaciones de azúcar de Cuba en 1847 y en las explotaciones de guano peruanas en 1849. Para 1853 se había reportado el arribo de varios centenares de chinos a Costa Rica, mientras Brasil los aceptaba también para trabajar en las plantaciones¹³¹.

Durante ese año el coronel Totten reportó a la Junta Directiva un total de 1.590 trabajadores activos, discriminados en unos 1.200 nativos, jamaquinos y chinos, y aproximadamente 390 blancos. Además, hizo la solicitud de apropiar los fondos necesarios para aumentar a 2.000 el número de trabajadores cartageneros, a 500 los de otras partes de la Nueva Granada, a 1.700 los chinos y a 1.000 los irlandeses, para un total de 6.790 trabajadores¹³².

A pesar de los pésimos resultados experimentados con la mano de obra irlandesa, Totten consideraba que aún se podía utilizar

128 Aunque Totten describía a la población negra descendientes de esclavos como “una raza pacífica e industriosa” (Oran. Ob. cit., p. 23).

129 Cfr. Oran. Ob. cit., p. 20. Descripciones similares pueden encontrarse en textos como el de J. T. Headley, en el cual se describe a los indígenas del Darién como “traicioneros” y a los neogranadinos en general como “pátéticos, perezosos y egoístas”, a pesar de que él mismo nunca viajó a esta región y sus descripciones las realizó a partir de los testimonios y diarios de viaje de la expedición del teniente Isaac C. Strain a través del Darién (Cfr. Headley. Ob. cit.).

130 El censo de Lima de 1614 incluye 38 chinos entre otros asiáticos (Cohen. Ob. cit., p. 311).

131 Ibíd. Se tiene al menos registro de un colombiano que participó directamente en el flujo de inmigrantes chinos hacia América cuando el bogotano Nicolás Tanco Armero fue contratado en Cuba para fomentar la migración de chinos a la isla. En 1856 envió un grupo de chinos en la fragata *Challenge* (Gómez Casabianca, Luis Enrique. “El primer colombiano en China”. *Credencial Historia*, No. 214, 2007).

132 Board of Directors & Totten. Ob. cit., p. 18.

con buenos resultados para trabajos manuales; sostenía también que el requerimiento de mano de obra china estaba orientado a las necesidades de la construcción, en la cual habían demostrado poseer algunas habilidades técnicas y de bajo costo, aunque en general la consideraba una población de difícil trato, negligente e ineficiente; por último, la mano de obra local y cartagenera era considerada por Totten como la más apta para el trabajo manual y, después de los chinos, la más barata. En dicho reporte se puede apreciar con claridad la visión cultural de Totten frente a la segmentación del trabajo manual y técnico, y qué ventajas ofrecía cada uno de los segmentos poblacionales frente a los otros¹³³.

En general, algunos autores argumentan que las condiciones insalubres y las enfermedades fueron las primeras causas de muerte de cerca de la mitad de la población china que llegó a Panamá. Usualmente se hace referencia a tres problemas que detectó el personal de la compañía y que no eran comunes a las otras poblaciones extranjeras en la construcción del ferrocarril: los requerimientos de opio y los efectos de la abstinencia que sufrieron al poco tiempo de su llegada¹³⁴; la preocupación de los ciudadanos panameños para que la empresa y las autoridades retiraran de las calles a los mendigos chinos y los tomaran bajo su cuidado, y el alto número de suicidios al interior de esta población¹³⁵.

Autores como McGuinness desestiman la hipótesis del opio como principal causante de las muertes de la población china, consideran que los suicidios se ubican en una pequeña cifra entre 30 y 40 muertos, mientras que la explotación laboral, la enfermedad y la depresión ocasionada por las condiciones de trabajo son para él las principales causas de las muertes ocurridas en la población china¹³⁶. Sin embargo, en un período de tiempo muy corto se

133 *Ibíd.*

134 Oran afirma que con la llegada de la mano de obra china se debió importar arroz, té y opio para cubrir las necesidades de esta población, pero que antes de cumplir un mes de la llegada de los primeros trabajadores a Panamá se vieron “afectados por una melancólica tendencia suicida” (Oran. *Ob. cit.*, p. 27).

135 Otis. *Ob. cit.*, pp. 35-6; Tomes. *Ob. cit.*, pp. 120-23; y Oran. *Ob. cit.*, p. 26.

136 McGuinness. *Ob. cit.*, p. 65.

reportaron 125 muertes por ahorcamiento y cerca de 300 por otro tipo de suicidio entre la población china en Panamá¹³⁷. Por otra parte, hay que tener en cuenta que la población china recurría a sus métodos tradicionales de medicina, y los hospitales occidentales, como el de Colón, eran vistos con recelo, lo que aumentaba los niveles de deserción de dichas instituciones. A pesar de todo, las explicaciones de este fenómeno, aunque variadas, no dan cuenta de la enorme tragedia humana que significó.

De acuerdo con Cohen, se ha detectado que el puerto de Swatow (hoy Shantou) en la provincia de Guangdong, donde se embarcaron los inmigrantes chinos, era un centro de comercio ilegal de personas y usualmente éstas hacían parte del segmento más pobre de la población. El reclutamiento se hizo con frecuencia bajo falsas promesas, e incluso, cuando otros métodos fracasaron, a través del secuestro a lo largo de la costa china. Las condiciones mismas del transporte eran terribles y se reportó que incluso muchos inmigrantes llegaron muertos al lugar de destino; en general, los barcos en que se transportaban a América eran considerados “infiernos flotantes” y los capitanes temían permanentemente el estallido de motines, por lo que, para evitarlos, mantenían a los inmigrantes encerrados y soportando condiciones draconianas¹³⁸.

No es improbable pensar que al momento de su llegada al Istmo la población china sufría de estrés físico y psicológico, asociado con el modo de reclutamiento y las condiciones del viaje; estos factores, sumados a la abstinencia del opio y a los síntomas de las enfermedades típicas de la región explican en parte los altos índices de suicidio.

Dicha situación tampoco fue extraña a la población china que migró a Cuba y a Perú, lo que puede sugerir la existencia de algunos patrones culturales previos que incidieron en las tasas de suicidio; no obstante, sin un adecuado estudio, entre otros, de los lugares de origen y de la composición demográfica de esta población toda teoría no pasa de ser mera especulación.

137 Cohen. Ob. cit., pp. 314-15.

138 *Ibíd.*, p. 316.

De acuerdo con Tam, para finales del siglo XIX la población panameña ascendía a 316.054 habitantes, de los cuales en la ciudad de Panamá residían 24.159 y en Colón unos 15.000. Para 1889 se calcula en 3.000 el número de chinos que se dedicaban a negocios como tiendas de abarrotes, lavanderías y ventas de hortalizas, o trabajaban para los franceses en la construcción del Canal. A pesar de las dificultades que hasta entonces habían enfrentado, la discriminación hacia esta población siguió existiendo, tanto es así que el 5 de agosto se fundó la *Sociedad Anti-China* encabezada, entre otros, por J. Francisco de la Ossa¹³⁹.

Frente al terrible fracaso de esta política de enganche de mano de obra, la empresa decidió contratar trabajadores jamaquinos y cartageneros, predominantemente de raza negra y mulata, pues “parecía” que dicha mano de obra estaba mejor adaptada a las condiciones de la zona. Cuántas vidas y tragedias humanas se hubieran podido evitar con sólo pensar en lo obvio desde el principio: que la población local estaba mejor adaptada a la zona que la mano de obra foránea.

En términos generales, los registros de los trabajadores en general, y en particular el de los fallecidos durante la construcción del ferrocarril son bastante confusos debido a que sólo existen estadísticas referentes a la mano de obra blanca, de la que se tiene el registro de 293 muertes en los cinco años de la construcción¹⁴⁰. No obstante, como se mencionó, se sabe que para 1853, de los 1.590 trabajadores unos 1.200 eran de raza negra, y que las condiciones de trabajo para la mano de obra blanca tampoco eran ideales, pues se estima que por enfermedad sólo podían trabajar una de cada tres semanas¹⁴¹.

139 El 11 de marzo de 1904 se promulgó en Panamá la Ley 6, que prohibió la inmigración de chinos, sirios, turcos y norte africanos de origen turco; el Decreto 35 del 15 de abril de 1904 reglamentó dicha Ley, y la Resolución No. 9 incluyó además a los chinos, sirios y turcos naturalizados en otros países (Tam, Juan. “Los chinos en Panamá”. *Biblioteca Nacional de Panamá*. s.f. [<http://www.binal.ac.pa/buscar/clartpa.php?pag=2&ini=225&lim=25&linum=11>], consultada el 30 de junio de 2011, p. 2).

140 Lemaitre. Ob. cit.

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

Pérez sostiene que durante la construcción hubo 835 muertos, de los cuales 295 eran blancos, 140 negros y 400 chinos; no obstante, McCullough considera que la cifra dada por la compañía de cerca de 1.000 trabajadores muertos, de donde Pérez pudo haber tomado la referencia, es “absurda” y, calcula que lo más probable es que esté alrededor de los 6.000 trabajadores¹⁴². La diferencia entre las dos primeras cifras y la última puede relacionarse con que sólo se tiene en cuenta a los trabajadores vinculados directamente a la empresa y no a los contratistas que en ella trabajaron, con lo cual seguramente el número total de muertos fue mayor durante la construcción.

Uno de los principales problemas de salud lo representó la situación endémica de la malaria, la cual cobró la vida de trabajadores y directivos sin discriminación. En 1852 esta enfermedad provocó la muerte del presidente de la compañía, John L. Stephens¹⁴³, y dejó gravemente enfermo a Totten. Ese mismo año, una epidemia de cólera traída por un vapor proveniente de Nueva Orleans cobró la vida de unos 50 empleados estadounidenses y de un número indeterminado de trabajadores de otros orígenes¹⁴⁴; en julio de ese año el Cuarto de Destacamento de Infantería de los Estados Unidos atravesó la zona con un saldo de 150 soldados muertos; el joven capitán Ulysses S. Grant recordaría años más tarde, siendo presidente de los Estados Unidos, que “los horrores del camino en la temporada de lluvias estaban más allá de toda descripción”¹⁴⁵.

Sin embargo, estas altas tasas de mortalidad generaron una de las fuentes de ingresos más estables durante la construcción del ferrocarril: los cuerpos de la población no blanca eran empacados en barriles con vinagre para ser vendidos a escuelas médicas y hospitales en todo el mundo. Los ingresos obtenidos por este negocio permitieron financiar durante mucho tiempo el pequeño hospital

142 Pérez. Ob. cit., p. 162 y McCullough. Ob. cit., p. 37.

143 A la muerte de Stephens, la presidencia fue asumida por William C. Young. Sin embargo, debido a las dificultades que enfrentó, presentó su renuncia y fue reemplazado por David Hoadley (Pérez. Ob. cit., p. 159).

144 Poveda. *Carrileras y locomotoras*, cit., p. 86.

145 McCullough. Ob. cit., p. 38.

de Colón, cuya dirección fue asumida por el Dr. Totten, hermano del constructor de la obra¹⁴⁶.

146 Trainweb. "History of the Panama Railroad", cit., y Pérez. Ob. cit., p. 158.

IV. Los correos y el ferrocarril

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

La construcción de la línea férrea en Panamá ofrecía una solución expedita a este problema, al menos mientras se regulaba un sistema más eficiente al interior de los Estados Unidos. La ruta Panamá se dividió en tres secciones: la ruta del Atlántico, que iba desde Nueva York hasta el río Chagres; la ruta de la Nueva Granada, que utilizaba la línea férrea, y la ruta del Pacífico que iba desde Panamá hasta el puerto de San Francisco, las cuales fueron aprobadas en 1848 por el Congreso de los Estados Unidos con el fin de integrar de manera eficiente los nuevos territorios anexados por los Estados Unidos¹⁴⁷.

147 Oran. Ob. cit., p. 17, y Aspinwall, Stephens y Chauncey. Ob. cit., pp. 3-5.

La ruta del Atlántico, controlada por la *United States Mail Steamship Co.* de propiedad de George Law, realizaba escalas en los puertos de Charleston, Savannah, Key West, la Habana, Nueva Orleáns y, en ocasiones, realizaba paradas en Kingston para reabastecerse y recoger correo. El servicio desde Nueva York comenzó a operar a finales de 1848 con dos buques de buen tamaño: el *Ohio* (3.000 toneladas) y el *Georgia* (3.300 toneladas), aunque el ferrocarril aún no estaba terminado¹⁴⁸. El control del correo entre Nueva York y Nueva Orleáns le garantizó a Law una situación más favorable que la ruta del Pacífico.

Mientras entraba en operación la *Panama Railroad Co.*, la ruta Panamá fue controlada por la *Pacific Mail Steamship Co.* por medio de mulas y canoas. Por supuesto, esto se convirtió en el principal cuello de botella del servicio de correo, y aunque en 1849 el gobierno neogranadino asumió el servicio a través de compañías locales, no hubo una mejora sustancial en la ruta¹⁴⁹.

La *Pacific Mail Steamship Co.*, de propiedad de William H. Aspinwall¹⁵⁰, iniciaba la ruta en la ciudad de Panamá y terminaba en San Francisco, con escalas en Acapulco, Manzanillo, San Blas, Mazatlán, San Diego y Monterrey. Sin embargo, a partir de 1851 los bajos niveles de utilización obligaron a la compañía a hacer sólo una parada en Acapulco o Manzanillo. La compañía operó inicialmente el vapor *California*¹⁵¹ (1848) y, más adelante, el *Panamá* y el *Oregon* (1849)¹⁵².

148 Oran. Ob. cit., p. 17 y Aspinwall, Stephens y Chauncey. Ob. cit., pp. 3-20.

149 Traiweb. *The Panama Railroad and the US Mail*. s.f. [www.trainweb.org/panama/mail.html], consultada el 24 de junio de 2008.

150 Es importante notar que tanto Law como Aspinwall eran también socios de la *Panama Railroad Co.*, con lo que configuraron una situación cuasi monopólica en el transporte interoceánico a través del Istmo.

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

152 Ibíd., y Oran. Ob. cit., p. 17.

Para 1848, la ruta del Atlántico ofrecía posibilidades de retornos financieros más rápidos y seguros que la del Pacífico, en la medida en que conectaba puertos como Savannah y Nueva Orleans, los cuales habían desarrollado ya una dinámica propia, en tanto la ruta del Pacífico se consideraba relativamente incierta para los inversionistas mientras no se concretara la construcción de un ferrocarril en Panamá¹⁵³.

La *Panama Railroad Co.* firmó un contrato en 1852 con la oficina postal estadounidense para llevar el correo a través del Istmo. Los cargos se realizaron por peso, pero poco antes de terminar la construcción se modificó el contrato por una tasa fija de US\$100.000 anuales, para luego, en 1860, al término de los contratos marítimos, fijarla a sólo US\$25.000 anuales¹⁵⁴.

Este contrato se reforzó con la alianza que existía entre la *Pacific Mail Steamship Co.*, el servicio de correos estadounidenses y las compañías que manejaban las rutas terrestres en los Estados Unidos, incluyendo la *Wells Fargo Co.*, para transportar bienes de alto valor o sensibles a las inclemencias del tiempo a través de la ruta de Panamá¹⁵⁵.

A partir de 1856, la compañía del ferrocarril organizó una línea de vapores que cubría la ruta entre ciudad de Panamá y San José (Guatemala), la cual funcionó hasta octubre de 1872, cuando su propiedad fue transferida a la *Pacific Mail Steamship Co.*, y se firmó un contrato de transporte que fue renovado en varias ocasiones entre las dos compañías por un período de quince años¹⁵⁶. Al tiempo que se fundaba la *Pacific Mail Steamship Co.*, la compañía británica *Royal Mail Steam Packet Co.* hacía un recorrido que incluía el sur de Chile, Perú, Bolivia y Ecuador, movilizand

153 Oran. Ob. cit., p. 17.

154 Trainweb. *The Panama Railroad and the US Mail*, cit.

155 McGuinness. Ob. cit., pp. 6-7.

156 Se tiene registro de una sola ocasión en la que la compañía del Ferrocarril abrió una ruta propia entre San Francisco y Panamá, pero para 1902 estaba funcionando el acuerdo con la *Pacific Mail Steamship Co.* (Bristow. Ob. cit., p. 6).

portadas desde Centro y Sur América consistían básicamente en productos agrícolas y de extracción que incluían añil, tabaco, quina, caucho, café, perlas y cacao, y algunos artesanales como sombreros con destino al resto del mundo. La carga de retorno eran bienes manufacturados¹⁵⁷.

Cuando la *United States Mail Steamship Co.* se retiró del servicio en la década de 1860, la *Pacific Mail Steamship Co.* y la *Panama Railroad Co.* se unieron para formar la *North Atlantic Steam Ship Co.* y operar la ruta Nueva York-Colón, donde se continuaba con la ruta tradicional. Durante esta coyuntura, el magnate estadounidense Cornelius Vanderbilt fundó una nueva compañía, la *Atlantic and Pacific Steamship Co.*, con vapores en ambos océanos.

La *North Atlantic Steam Ship Co.* operaba, al momento de la separación de Panamá en 1903, seis vapores de bandera estadounidense –tres de propiedad de la compañía y tres tomados en alquiler–. Los barcos propios –el *Alliança* de 2.205 toneladas, el *Advance* y el *Finance* de 1.900 toneladas– eran usados para carga y pasajeros. Los tres buques alquilados eran el *City of Washington*, de 1.774 toneladas, cuyo costo diario ascendía a US\$200; el *Orizaba*, de 2.334 toneladas y un alquiler diario de US\$250, y el *Seguranza*, de 2.933 toneladas y un costo diario de US\$262,50¹⁵⁸.

Esta competencia llevó a una fuerte puja para obtener los contratos de exclusividad en el transporte de correo, puja que fue ganada por el apoderado Daniel H. Johnson en nombre de algunos inversionistas diferentes a los mencionados. Las dificultades logísticas que hubieron de afrontar al no controlar los vapores ni el ferrocarril les impidió cumplir con las condiciones del contrato, el cual le fue otorgado a Vanderbilt en febrero de 1860¹⁵⁹.

Una vez logrado el contrato, Vanderbilt llegó a un acuerdo mediante el cual la *Pacific Mail Steamship Co.* continuaba operando la ruta del Pacífico. El acuerdo duró hasta 1865, cuando la compañía asumió la totalidad de la ruta marítima Nueva York-San Fran-

157 Trainweb. "History of the Panama Railroad", cit.

158 Bristow. Ob. cit., pp. 9-10

159 Trainweb. *The Panama Railroad and the US Mail*, cit.

cisco. El principal problema que todas estas compañías debieron enfrentar fue la suspensión de los subsidios del correo en 1861 y el establecimiento de una tarifa por cantidad de correo transportado.

No obstante, las altas tarifas del ferrocarril llevaron a tensiones entre la *Pacific Mail Steamship Co.* y la *Panama Railroad Co.*, las cuales, a pesar de tener las dos empresas algunos socios principales en común, llevaron a un rompimiento entre ellas y a reabrir por un tiempo la difícil y costosa ruta por el cabo de Hornos, utilizando vapores de mayor tamaño y más rápidos que transportaban no sólo correo sino también carga y pasajeros¹⁶⁰.

Los altos costos tarifarios cargados por la *Panama Railroad Co.* fueron tales que llevaron a que una compañía británica, la *Australian and New Zealand Steam Packet Co.*, subsidiaria de la *Royal Mail*, quebrara no pudiendo prestar más el servicio de correo entre Gran Bretaña y sus colonias¹⁶¹. Otras compañías que operaron a través de Panamá fueron la *Compagnie Générale Transatlantique*, que operaba entre St. Nazaire, en Francia, y puertos en las Indias Occidentales, México y Colón; la *West India and Pacific Steamship Co. Ltd.*, que operaba entre Liverpool en Inglaterra y las costas occidentales de Centro y Sur América; la *Panama, New Zealand and Australian Royal Co.*; la *British Pacific Steam Navigation Co.*, que recorría varios puertos de Sur América; la *California, Oregon and Mexico Co.*, la cual cubría los puertos entre San Francisco y Oregón; la *Bremen and Aspinwall* que operaba mensualmente y la *Bourdeux and Aspinwall* con operaciones trimestrales¹⁶². Aunque en muchas ocasiones el tráfico era irregular, los puertos de Panamá y Colón se configuraban como una zona de tránsito vital para el comercio internacional.

Sin embargo, esta condición de cuasi monopolio llegaría a su fin en 1869 cuando se inauguró el primer tren transcontinental en los Estados Unidos, el *Central Pacific-Union Pacific*, compañía que le arrebató una muy importante porción del mercado al ferrocarril en Panamá, pues ofrecía una ruta interna rápida y eficiente para el

160 Lemaitre. Ob. cit.

161 Ibíd.

162 Otis. Ob. cit., p. 55.

transporte de personas, correo y mercancías. Sin embargo, durante 1849 y 1869 el valor total de bienes transportados a través de la ruta del Istmo se calcula en US\$710'753.857,62¹⁶³.

IMAGEN II

EL ENCUENTRO DE LOS FERROCARRILES *CENTRAL PACIFIC* Y *UNION PACIFIC* (1869)¹⁶⁴



Fuente: Wikimedia Commons

Esta interconexión fue promovida por el presidente Abraham Lincoln durante la Guerra Civil como una forma de integrar los territorios de los Estados Unidos a través de un vínculo eficiente de transporte. El proyecto comenzó en 1862, con la aprobación, por parte del Congreso, de la *Pacific Railroad Bill*, pero sólo se pudo iniciar tras el final del conflicto; como en otras partes del

163 McGuinness.. Ob. cit., pp. 6-7.

164 Esta famosa fotografía conocida con el título de “*East and West Shaking Hands at Laying Last Rail*” fue tomada por Andrew J. Russell en Promontory Summit (Utah) el 10 de mayo de 1869, durante la ceremonia “Last Spike”, en la que se dieron por concluidas las obras de interconexión continental.

mundo el Estado incluyó importantes incentivos para que el sector privado llevara a cabo la obra, entre los cuales se contaron la entrega de tierras para las compañías y generosos préstamos por milla construida para poder financiar la línea. Estos incentivos permitieron que estas dos compañías lograran terminar la conexión intercontinental en 4 años en lugar de los 10 presupuestados originalmente, logrando una vía con una longitud de 2.865 kilómetros a cuyo lado se tendió el primer telégrafo transcontinental en los Estados Unidos¹⁶⁵.

165 Chant. Ob. cit., pp. 26-29.

V. Intereses extranjeros en Panamá

El paso interoceánico por medio del ferrocarril y su eventual expansión a través de la construcción de un canal fue un asunto estratégico a lo largo del siglo XIX; en esta discusión entre estadounidenses, británicos, franceses y colombianos, el ferrocarril fue un protagonista permanente, aunque en ocasiones los acontecimientos lo sobrepasaron en importancia. Para entender este debate hay que tener en cuenta que las tensiones que se generaron entre estos países alrededor del paso transistmico se dieron en un marco más amplio, en el cual los intereses de los Estados Unidos sobre el resto de América se definieron desde muy temprano como objetivos estratégicos¹⁶⁶.

Tal vez una de sus primeras expresiones fue la Doctrina Monroe, diseñada durante la presidencia de John Quincy Adams y presentada al Congreso por el presidente James Monroe en 1823¹⁶⁷. Sus tres principios básicos eran: primero, las potencias europeas no tenían derecho a intervenir en los asuntos de los Estados ame-

166 Rippy afirma que entre 1854 y 1913 los Estados Unidos enviaron fuerzas militares a América Latina unas 50 veces, de las cuales al menos 14 se llevaron a cabo en el Istmo de Panamá (Rippy. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, cit., p. 75).

167 Moore, John Bassett. "The Monroe Doctrine". *Annals of the American Academy of Politic and Social Science* 96 (July 1928), p. 31.

ricos, en sus procesos de independencia o en la eventual influencia que pudieran ejercer en el establecimiento de regímenes monárquicos en éstos; segundo, toda intervención de una potencia extracontinental sería considerada como un acto hostil por los Estados Unidos, y en consecuencia actuaría militarmente; y tercero, se declaró inadmisibles la fundación de nuevas colonias en el continente americano¹⁶⁸. El corolario más popular de dicha doctrina fue “América para los americanos”, aunque en la práctica se aplicó en su sentido más restrictivo¹⁶⁹.

Es importante tener en cuenta que la joven nación enfrentaba cuatro problemas en la eventual expansión de sus intereses: los británicos aún controlaban parte del territorio al norte del río San Lorenzo; España tenía posesiones en América, en particular las estratégicas islas de Cuba y Puerto Rico; Francia ejercía control sobre Nueva Orleans y los territorios al oeste del río Mississippi¹⁷⁰, y, por último, las comunidades indígenas mantenían el control territorial del oeste de los Estados Unidos.

En este sentido, uno de los hechos fundamentales que llevó a proclamar la Doctrina Monroe fue el hecho de que tras los pro-

168 Collings, Harry T. “Misinterpreting the Monroe Doctrine”. *Annals of the American Academy of Political Science* 111 (January 1924), p. 37.

169 Más tarde, en la década de 1840, John O’Sullivan acuñó la frase del “Destino Manifiesto” para expresar la misión providencial que tenían los Estados Unidos para llevar el progreso y la libertad al continente y a la humanidad (Stephanson. Ob. cit., pp. 11-12). En últimas, la frase fue usada hábilmente por sus opositores políticos del partido Republicano (y en no pocas ocasiones en el Demócrata) para sancionar a lo largo del siglo XIX la expansión continental de los Estados Unidos y, legitimar la intervención en asuntos internos de los países latinoamericanos.

170 Los territorios al oeste del Mississippi incluían los actuales Estados de Arkansas, Missouri, Iowa, Oklahoma, Kansas, Nebraska, parte de Minnesota, la mayor parte del Dakota del Norte y casi toda Dakota del Sur, el noroeste de Nuevo México y partes de Montana, Wyoming y Colorado. La compra de Luisiana a los franceses en 1803 se convirtió en una de las formas paradigmáticas de expansión territorial para los Estados Unidos, mediante la cual prácticamente dobló su territorio a cambio de una compensación monetaria. En casi todas las anexiones futuras, los Estados Unidos insistirían en alguna forma de pago que legitimara el proceso frente a sus ciudadanos y, en parte, frente a la comunidad internacional (Stephanson. Ob. cit., p. 23).

cesos de independencia política latinoamericanos continuaron existiendo fuertes lazos de dependencia económica respecto a los Estados europeos, lo cual era visto con prevención por parte de los Estados Unidos¹⁷¹.

No obstante esos lazos, la declaración fue recibida cálidamente en toda América Latina; incluso Colombia propuso que fuera ratificada en el Congreso de Panamá de 1826, llamándola “el evangelio del nuevo continente”¹⁷². Desafortunadamente, una doctrina internacional es tan fuerte como su más débil interpretación, y Colombia habría de sentir los efectos de la Doctrina Monroe sobre Panamá a lo largo del siglo XIX, como se vio, de manera más paradójica, cuando el gobierno requirió la aplicación de la Doctrina en el caso de la Costa de Mosquitos y la Administración estadounidense no intervino en defensa de tales principios.

Mediante esta política exterior los Estados Unidos asumieron el derecho a mediar en las relaciones entre los Estados europeos y los americanos por medio de una declaración que sostenía el principio de no intervención, al tiempo que se arrogaba el derecho de intervenir en los asuntos latinoamericanos¹⁷³. Dichas intervenciones ocurrieron a lo largo del siglo XIX y principios del XX en México, Puerto Rico, Nicaragua, en la Guerra Hispanoamericana, y en Haití y Panamá, entre otros¹⁷⁴.

En este contexto, durante la construcción del ferrocarril surgieron algunos hechos que deberían haber generado las primeras alarmas sobre la posible pérdida de soberanía de Colombia sobre el Istmo, pero tales alarmas no se dieron. En primer lugar, en un artículo publicado por el *Panama Star and Herald* en 1852, firmado anónimamente por un abogado de la compañía, se aseguraba que en el contrato aprobado con la Nueva Granada se le otorgaba

171 Loria, Achile. “The Monroe Doctrine”. *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 54 (July 1914), p. 130

172 Collings. Ob. cit., p. 37.

173 Pillet, A. “The Monroe Doctrine”. *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 54 (July 1914), p. 132.

174 A estos territorios hay que sumarle Hawái, Guam, la Isla Wake, Manila en las Filipinas, la participación de marines en la Rebelión Bóxer en China y otros eventos alrededor del mundo.

a la compañía el derecho a establecer sus propias leyes y regulaciones municipales para la ciudad de Colón, así como el derecho de crear su propia fuerza pública y Cortes independientes de las de la Nueva Granada¹⁷⁵. Estas afirmaciones eran falsas, pues el contrato establecía de manera específica que el ferrocarril y la zona de tránsito permanecerían bajo la soberanía nacional.

Probablemente los dueños de la compañía consideraron que Colón (Aspinwall) había sido construido sobre la isla de Manzanillo que, en virtud de la negociación, era propiedad de la compañía, salvo en tres pequeñas fajas de terreno: una de 10 acres de propiedad del gobierno panameño, y las otras dos pertenecientes a la *Pacific Mail Steamship Co.*, y a la *Royal Mail Steam Packet Co*¹⁷⁶. Esta situación seguramente generó la idea errónea de que existía la propiedad fuera de la soberanía nacional.

En segundo lugar, el 20 de marzo de 1854 algunos ciudadanos estadounidenses, y otros extranjeros, establecieron en Colón un “Comité de vigilancia”, que aseguraba estar por encima del poder judicial de la provincia. Esta organización reclamaba que frente a las fallas del gobierno local, sus integrantes tenían el derecho moral y la obligación de (re)establecer el orden público por mano propia¹⁷⁷.

El primer acto llevado a cabo por el Comité de vigilancia fue intentar tomar el control de la cárcel en Colón, lo que condujo a un enfrentamiento con los presos y con la guardia panameña que se resistió a ello. Este hecho generó algunas preocupaciones desarticuladas; sin embargo, un editor estadounidense del *Panama Star and Herald* minimizó los hechos al afirmar que las acciones del Comité no constituían una señal para pensar que Panamá seguiría el camino que recientemente había tomado el Estado de Texas en 1845, tras una migración inicial de estadounidenses, y que había conducido a su anexión a los Estados Unidos.

175 De acuerdo con McGuinness, por la argumentación y el estilo parece de autoría de Totten (McGuinness. Ob. cit., p. 74).

176 Bristow. Ob. cit., p. 9.

177 McGuinness. Ob. cit., p. 74.

Este editor sostenía que no existían las condiciones internas en los Estados Unidos para la anexión, puesto que no era necesario que la Nueva Granada mantuviera siempre un “estado de neutralidad” en la zona de tránsito de la ruta Panamá. Simultáneamente a la existencia del Comité, Totten organizó una fuerza de policía privada conocida como la “*Isthmus Guard*”¹⁷⁸, comandada por el ex ranger de Texas Ran Runnels, con el fin de disciplinar a los trabajadores que desafiaron la autoridad de la compañía. Esta fuerza controló durante varios años el bandidaje a lo largo de la ruta con un cargo mensual de US\$1.000¹⁷⁹.

La financiación de la Guardia se hizo a través de fondos de la compañía, y de las compañías de navegación asociadas, y el 21 de julio de 1854 el gobernador de Panamá, José María Urrutia Añino, la autorizó oficialmente. La *Isthmus Guard* actuaba sin ningún control por parte de las autoridades locales, y era frecuente que sus integrantes obtuvieran información de la población local por medio de sobornos, por la fuerza o a través de pagos, y al menos en una ocasión se tiene el registro de que la Guardia colgó de forma sumaria a sus víctimas en las fortificaciones de la ciudad de Panamá¹⁸⁰.

Aunque la Guardia fue eventualmente disuelta en marzo de 1855, al terminar la construcción de la ruta y tras la cancelación abrupta del Comité, es importante anotar que ésta no fue una imposición unilateral de la compañía o un proyecto explícito del gobierno de los Estados y la tienda de McAllaster de propiedad de un estadounidense— donde fueron asediados por la multitud¹⁸¹.

178 Este tipo de organizaciones de “seguridad” privada se contrataron de forma masiva por parte de las compañías en la construcción de ferrocarriles en los Estados Unidos. En particular la *Pinkerton Detectives Agency* llegó a tener más hombres a su servicio que el ejército tras la guerra civil. Los *Pinkerton* ejercieron la intimidación, la coerción y la violencia para mantener sometida la fuerza de trabajo o para ejercer presión sobre los dueños de la tierra que habría de ser utilizada para la construcción de las líneas férreas (Stephanson. Ob. cit., p. 69).

179 Tomes. Ob. cit., pp. 123-24.

180 McGuinness. Ob. cit., p. 76.

181 McGuinness. Ob. cit., pp. 1-2, y Posada, Joaquín. *El ferrocarril de Panamá*. Imprenta de Ruíz e Hijo, s.f., pp. 30-35. Las cifras sobre los muertos no

Luna, el frutero, había sido registrado en el censo electoral de 1851, lo que implicaba que reunía las condiciones mínimas de propietario que exigía la legislación del momento, y se describía como un hombre que sabía leer y escribir, y cuyo oficio era el de platero en su pueblo de origen, Parita, donde recientemente habían ocurrido enfrentamientos entre liberales y conservadores; vivía en La Ciénaga, un barrio negro y mestizo con fuerte presencia liberal¹⁸².

El hecho de que un artesano estuviera vendiendo frutas en el puerto indica a las claras que la situación económica de Luna se había deteriorado a partir de 1851, y que este oficio lo ejercía más por necesidad que por elección. También es notorio que, según los testimonios de la época, la discusión entre los implicados se diera en inglés, lo que ilustra los frecuentes tratos que Luna tenía con los inmigrantes que transitaban por Panamá.

Con posterioridad a los hechos no existen registros del ciudadano estadounidense en las listas de heridos o muertos, y es muy probable que hubiera continuado su viaje a San Francisco. Tiempo después, el diario estadounidense *The Daily Alta California* lo identificó como pasajero en las listas del *Illinois* bajo el nombre de Jack Oliver; aunque no hay ningún tipo de confirmación sobre esta información subsisten, no obstante, los descargos realizados por el gobierno de la Nueva Granada, en junio de 1856, por parte del Secretario de Asuntos Exteriores, Lino de Pombo, quien de hecho cita al periódico mencionado¹⁸³.

Los motines que se desataron, principalmente en contra de los estadounidenses, y que afectaron en general las propiedades de los extranjeros en la ciudad, parecen haber tenido un trasfondo de resentimiento social en contra de la *Panama Railroad Co.*, en especial por parte de los braceros que quedaron sin empleo desde la entrada en funcionamiento del ferrocarril¹⁸⁴. De otra parte, la tensión social era cada vez mayor en Panamá, debido principal-

coinciden en las fuentes y las cifras oscilan, por ejemplo, entre 25 y 50 heridos, o entre 16 y más de 20 muertos.

182 McGuinness. Ob. cit., pp. 127-28.

183 Ibíd., p. 129

184 Lemaitre. Ob. cit.

mente a los cambios legales que habían transformado seriamente la situación política interna: en primer lugar, en 1852 se había manumitido toda la mano de obra esclava en la Nueva Granada; además, la nueva Constitución de 1853 había instaurado el sufragio masculino universal para mayores de 21 años sin los requerimientos de propiedad anteriores; en tercer lugar, el nombramiento de gobernadores y alcaldes que antes se realizaba por parte del Ejecutivo ahora pasó a ser por elección popular, y, por último, se inició el tránsito hacia una estructura política federal en la cual Panamá fue pionera.

Esta situación había modificado profundamente la balanza de poder al interior del Estado, y por ende, las dinámicas de negociación entre los oficiales de la compañía, los trabajadores, y los gobiernos local y nacional. A partir de estos cambios, lo normal hubiera sido que los políticos panameños tomaran partido y apoyaran las reclamaciones de los trabajadores por razones electorales, pero buena parte de las bases liberales en barrios como el de La Ciénaga, los miraba con profunda desconfianza¹⁸⁵.

En los incidentes del 15 de abril los políticos locales, incluido el gobernador encargado Francisco de Fábrega, intentaron disuadir a los manifestantes, pero éstos no sólo no les prestaron atención sino que incluso los agredieron, acusándolos de traidores por tomar partido a favor de los extranjeros¹⁸⁶.

El Departamento de Estado de los Estados Unidos nombró como investigador especial al excónsul Amos Corwine, quien difícilmente tenía una perspectiva imparcial debido a sus anteriores posiciones y, además, por ser su hermano empleado de la *Pacific Mail Steamship Co.* En su informe final, Corwine acusó al ciudadano peruano Miguel Abraham de lanzar un ataque sin provocación contra pasajeros estadounidenses en contubernio con las autoridades locales, lo cual era claramente contrario a lo que había ocurrido¹⁸⁷.

185 McGuinness. Ob. cit., pp. 71-72.

186 Ibíd., p. 143, y Rippey. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, cit., p. 78.

187 McGuinness. Ob. cit., p. 132.

Lino de Pombo y Florentino González, actuando en nombre del país, identificaron los hechos como una protesta espontánea de defensa propia contra la agresión inminente de los ciudadanos estadounidenses y pusieron el peso de la culpa sobre el inexistente Jack Oliver. Además, culparon de la tensión social al ferrocarril por haber dejado desempleados y abandonados a su propia suerte a quienes habían servido durante la construcción, creando una población parada que agudizaba los problemas existentes en la zona de tránsito.

La respuesta del gobierno de los Estados Unidos fue exagerada, pues, haciendo caso a Corwine, procedió al envío de los barcos de guerra *Independence* y *St. Marys* y ordenó el desembarco de 160 marines el 19 de septiembre de 1856 para ocupar durante tres días la estación del ferrocarril¹⁸⁸. Esta acción, a más de cinco meses de haber ocurrido el incidente, hizo efectiva la cláusula 35 del tratado Mallarino-Bidlack. Este hecho exacerbó las ya duras críticas y discusiones al interior de Colombia sobre el contenido de este tratado¹⁸⁹.

Las exigencias del Secretario de Estado Marcy para solucionar el problema fueron desproporcionadas: primero, pretendían que Panamá y Colón se convirtieran en ciudades libres cuyo gobierno tendría una jurisdicción de varias millas de ancho con la línea férrea como eje; segundo, reclamaban la cesión a los Estados Unidos, entre otras, de la isla de Taboga en la bahía de Panamá; tercero, solicitaban la transferencia a los Estados Unidos de los derechos sobre el ferrocarril de la Nueva Granada, y cuarto, requerían el pago de una indemnización de dos millones de dólares por las vidas perdidas¹⁹⁰.

188 Como se verá, Panamá sería escenario frecuente del arribo de buques de guerra y de operaciones militares para proteger los intereses económicos y políticos estadounidenses. Esta práctica se hizo habitual durante la segunda mitad del siglo XIX, tanto así que entre 1869 y 1897 se registraron 5.980 arribos de barcos de guerra a los puertos latinoamericanos (Grandin. Ob. cit., p. 20).

189 Lemaitre. Ob. cit.

190 Ibíd., Pérez.. Ob. cit., p. 167, y Rippey. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, cit., pp. 79-80.

Marcy acusó al gobierno colombiano de no haber actuado con la suficiente diligencia y lo señaló de no tomar las medidas necesarias para castigar a los culpables: “[no puede] haber duda de que la Nueva Granada está obligada a pagar una amplia indemnización por las injurias y pérdidas que sufrieron nuestros ciudadanos”. Así mismo, afirmaba que existían “razones suficientes para creer que se habrían presentado levantamientos posteriores en esa zona, si la presencia de fuerzas navales considerables en los puertos de Panamá y Aspinwall no hubieran amedrentado a la población”, la cual tenía según él un “carácter sin ley” y un “espíritu subversivo” que ponían en riesgo la vida de los viajeros estadounidenses a través del Istmo. Por esto, concluyó que si el gobierno local era “incapaz de mantener el orden y de ofrecer las garantías mínimas de seguridad”, estaba obligado a aceptar las condiciones impuestas por los Estados Unidos, lo que incluía, en sus propias palabras una restricción del derecho a ejercer la soberanía sobre este territorio¹⁹¹.

La propuesta de Marcy incluía el control del corredor de tránsito, el atractivo negocio del ferrocarril, una limitación muy amplia de la soberanía colombiana sobre el Istmo e importantes recursos económicos y fiscales. La disputa diplomática, que tardó alrededor de diez años en ser solucionada, estuvo llena de recriminaciones y presiones, y al final Colombia debió pagar la injusta suma de US\$412.394 y US\$142.637 de intereses, amparados en el protocolo Herrán-Mack de 1857.

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

191 Rippey, *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia*, cit., pp. 81-82.

exagerando los peligros financieros que enfrentaba la empresa, y, aprovechando la debilidad fiscal, forzó la firma de un nuevo contrato en 1867¹⁹².

La nueva negociación tuvo algunas diferencias importantes, entre las cuales estaban la ampliación del término a 99 años; el pago de un millón de dólares y una anualidad por US\$250.000 al gobierno colombiano, además del transporte de tropas, oficiales con equipaje, munición, armamento y otros productos sin cargo por parte de la compañía. Los pagos de la compañía se hicieron a través del Banco de Bogotá por intermedio de los agentes Ribón y Muñoz en Nueva York en pagos trimestrales sin cobro de comisión¹⁹³. Adicionalmente, la compañía se comprometió a prolongar la línea férrea a un lugar en la bahía en el que pudieran atracar buques de mayor calado; sin embargo, a finales de 1876 aún no se registraba dicha ampliación pues no se habían fijado plazos claros en el contrato¹⁹⁴.

Estos recursos representaban alrededor del 9% de los recursos fiscales de Colombia, que, sumados a los ingresos por los impuestos de aduanas (54% aproximadamente) y al monopolio de las salinas (27% aproximadamente), representaban usualmente el 90% de los ingresos fiscales del país; así mismo, se le otorgaron a la compañía todos los terrenos que tuviera necesidad para la línea, puertos fluviales o marítimos, y embarcaderos, como también 64.000 hectáreas de tierras baldías en el Estado de Panamá a perpetuidad¹⁹⁵. En especial, los recursos fueron utilizados por el gobierno en 1876, cuando se pretendió hipotecar dos trimestres de la renta generada por el Ferrocarril a partir de febrero de 1879, y usar los recursos para asegurar la compra de armamento reali-

192 Lemaitre. Ob. cit.

193 Koppel, Salomón. "Comunicación al Poder Ejecutivo Nacional-Secretaría del Tesoro i crédito nacional". *Diario Oficial*, 3 de enero de 1871, p. 6.

194 Archivo Particular Juan Camilo Rodríguez (en adelante APJCR); Archivo Aquileo Parra. *Carta de Santiago Pérez a Aquileo Parra*, Nueva York: 27 de diciembre de 1876.

195 Deas, Malcom. "The fiscal problems of the nineteenth century Colombia". *Journal of Latin American Studies* 14, No. 2, noviembre de 1982, p. 311; y Vega. Ob. cit., p. 244.

zada por Santiago Pérez mientras concretaba un empréstito por \$500.000 oro¹⁹⁶.

Santiago Pérez le manifestó al Presidente de la Unión que los funcionarios del Ferrocarril tenían plena confianza en el gobierno y en las características del crédito que se estaba negociando en Nueva York para esta operación, con un interés del 7% anual, e incluso le anunció la voluntad que tenían de realizar los anticipos que el gobierno requiriera para tal fin, aunque Pérez consideraba que estas expresiones había que matizarlas mientras no se pacificara el país¹⁹⁷. No obstante, desde marzo de 1876, Felipe Zapata, encargado de los negocios del gobierno en Gran Bretaña, anunció las dificultades existentes para lograr la negociación en Londres¹⁹⁸. Esto fue confirmado a mediados de 1877, cuando a la llegada de Santiago Pérez a Londres le informó a Aquileo Parra que la compañía era abiertamente hostil al gobierno¹⁹⁹.

Estas anualidades también jugaron un papel fundamental en el establecimiento y financiación del Banco Nacional durante la administración Núñez, pues para recaudar buena parte del capital necesario para su puesta en marcha se contrató un préstamo por dos y medio millones otorgado al gobierno por la empresa *Morton, Blis & Co.* de Nueva York²⁰⁰.

Este préstamo fue garantizado con los derechos que tenía Colombia en la *Panama Railroad Co.*, para lo cual se negoció un anticipo de la participación estatal en el ferrocarril de dos millones de pesos oro como avance por 27 anualidades futuras. Como se muestra en el Cuadro 5, a partir de la renegociación de la conce-

196 APJCR, Archivo Aquileo Parra, *Carta de Santiago Pérez a Aquileo Parra*, Nueva York: 21 de noviembre de 1876.

197 *Ibíd.*: 12 de diciembre de 1876.

198 APJCR, Archivo Aquileo Parra, *Carta de Felipe Zapata a Aquileo Parra*, Londres: 3 de marzo de 1876.

199 APJCR, Archivo Aquileo Parra, *Carta de Santiago Pérez a Aquileo Parra*, Nueva York: 12 de junio de 1877.

200 Hernández, Antonio. *La Moneda en Colombia*. Bogotá: Villegas Editores, 2001, p. 63.

sión se puede apreciar un aumento significativo de los ingresos percibidos por el gobierno nacional²⁰¹.

CUADRO 2
RESULTADOS OPERACIONALES Y PAGOS A COLOMBIA (DÓLARES)

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

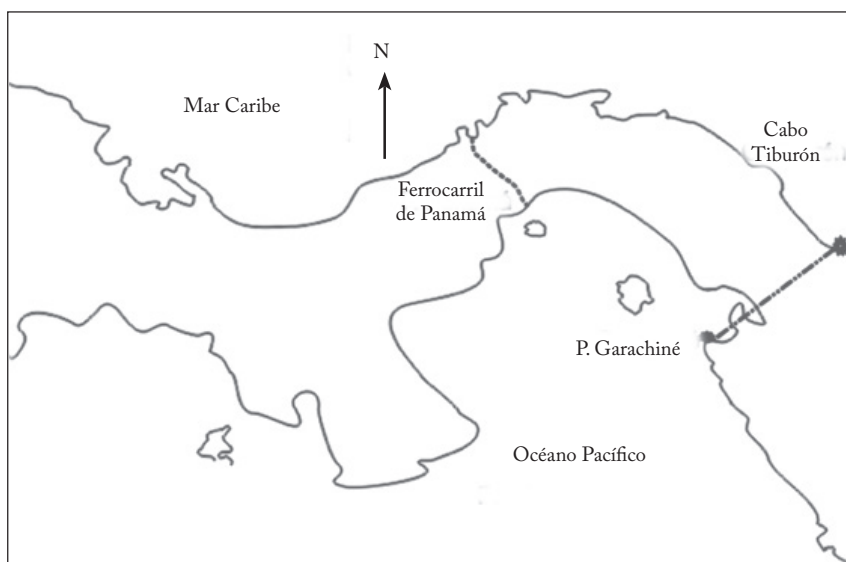
Fuente: Pérez, ob. cit., p. 164.

Adicionalmente, el nuevo contrato de concesión eliminó la restricción que tenía el país para otorgar privilegios de construcción de carreteras y de un canal en el istmo. A pesar de esta modificación, se permitió una cláusula mediante la cual se protegían los

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

intereses del Ferrocarril, puesto que si el canal se construía al occidente de una línea trazada entre cabo Tiburón en el Atlántico y Punta Garachiné en el Pacífico, se indemnizaría a la compañía²⁰².

MAPA 4
ÁREA DE RESTRICCIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN
DE UN CANAL INTEROCEÁNICO



Fuente: *Chiriqui Improvement Co.* New York: WM. W. Rose Printer, 1855, p. 1 (modificado por el autor).

Esta situación se combinó con un cambio en las condiciones de competitividad que enfrentaba la línea a partir de la apertura en 1869 del *Central Pacific-Union Pacific*, pues la pérdida de mercado repercutió en los resultados financieros. Incluso para 1877 los ingresos del ferrocarril fueron de \$1'284.000, mientras que los gastos operativos ascendieron a \$998.000, con una ganancia de apenas \$286.000 lo que provocó una caída muy fuerte de las ac-

202 Bristow. Ob. cit., p. 7, y Procuraduría General de la Nación. *Demanda intentada por el Procurador General de la Nación contra la compañía del ferrocarril de Panamá*. Bogotá: Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos, 1885, p. 9.

ciones en Wall Street²⁰³; éstas, tras haberse cotizado en un pico de US\$369 por acción en 1874²⁰⁴, pasaron a US\$52 en 1876²⁰⁵, aunque durante parte de ese año y del siguiente corrieron rumores en Londres de que los accionistas mayoritarios mantenían artificialmente alta la cotización mientras vendían sus acciones antes de la inevitable caída; lo que se veía agravado por la discusión que se daba en los Estados Unidos sobre la construcción de un canal interoceánico en Nicaragua, y por la guerra civil en Colombia²⁰⁶.

Frente a la pérdida de presencia en el mercado y la eliminación de los derechos de exclusividad para la construcción de un canal interoceánico que habían mantenido, los franceses comenzaron a discutir la posibilidad de iniciar la obra. Primero, en el Congreso de Geografía reunido en París en 1875 se decidió que era necesaria una nueva expedición, para lo cual se formó una nueva sociedad de exploración y se consiguieron los fondos necesarios. Dos oficiales navales, los tenientes Armand Reclus y N. B. Wyse, y un ingeniero, M. Celler, fueron enviados a investigar la zona y juzgar los méritos relativos de las distintas regiones. Luego de tres años y varias expediciones sometieron al Congreso de 1879 diferentes esquemas y se decidió que la mejor ruta posible era Colón y la ciudad de Panamá²⁰⁷.

203 Panama Canal Railway. Ob. cit.

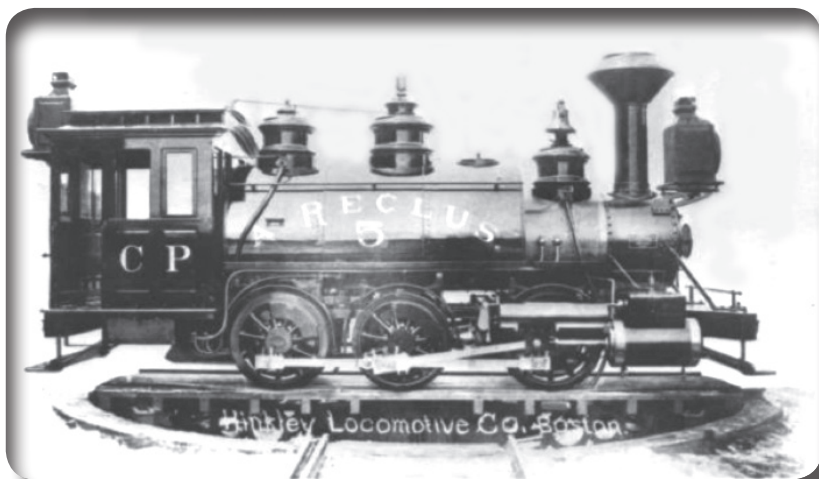
204 La población del Estado Soberano de Panamá en 1874 se estima en 174.000 habitantes, aproximadamente un 6% del de la Unión (ver Anexo C).

205 En cierto momento, cuando la acción llegó a valer US\$295, estuvo en el primer lugar de las cotizaciones de acciones en el New York Exchange (McCullough. Ob. cit., p. 35).

206 APJCR. Archivo Aquileo Parra, *Carta de Santiago Pérez a Aquileo Parra*, Londres: 17 de enero de 1877.

207 De Lesseps. Ob. cit., pp. 517-18. Las actividades de De Lesseps rápidamente generaron preocupación en el Departamento de Estado de los Estados Unidos. De acuerdo con el diario del presidente Rutherford B. Hayes, esto provocó el envío rápido de buques de guerra del Pacífico y su estacionamiento entre Nicaragua y Panamá para actuar rápidamente, en caso de ser necesario, sobre cualquier punto donde se pudiera construir un canal interoceánico (LaFeber, Walter. *The New Empire: an Interpretation of American Expansion (1860-1898)*. New York: Cornell University Press, 1998, p. 43). Uno de los principales inconvenientes que enfrentaron Wyse y Réclus fue la oposición de De Lesseps a cualquier propuesta que

IMAGEN 12
LOCOMOTORA No. 5 “RECLUS” 208



Fuente: Trainweb, *History of the Panama Railroad*, ob. cit.

En su exploración de las diferentes rutas, Wyse consideró que los acuerdos firmados entre el gobierno colombiano y la *Panama Railroad Co.* podrían ser un serio obstáculo para la construcción de un canal interoceánico en Panamá, razón por la cual viajó a Bogotá en 1876, en compañía del abogado francés Louis Verbruggh, para reunirse en marzo con el Secretario de Relaciones Exteriores Eustorgio Salgar y con el recientemente posesionado presidente Aquileo Parra²⁰⁹.

El borrador de contrato fue elaborado en menos de dos semanas, e incluía un privilegio exclusivo de explotación por 99 años para construir un canal a través del Istmo y la obligación de depositar en muestra de buena fe la suma de \$750.000 en un banco londinense antes de 1882. El borrador contemplaba un plazo de 3 años para realizar las exploraciones adecuadas, más dos años para

no fuera un canal a la altura del mar sin túneles y sin exclusas (McCullough. Ob. cit., p. 62).

208 Esta locomotora fue construida por *Hinkley Locomotive Co.* y fue nombrada en honor al oficial francés.

209 McCullough. Ob. cit., p. 66.

constituir la compañía, y 12 años para la construcción del canal. Colombia obtenía un 5% de las utilidades brutas del canal por 25 años, aumentando un punto porcentual cada 25 años hasta el final de la concesión, aunque nunca recibiría menos de US\$250.000 anuales, equivalentes al acuerdo vigente con la *Panama Railroad Co.*; la compañía obtenía a título gratuito 500.000 hectáreas de tierras baldías y una faja de 200 metros a lado y lado del canal; los puertos terminales y el canal serían declarados neutrales a perpetuidad y al cabo de los 99 años la propiedad regresaría a Colombia; dos de las cláusulas más importantes estipularon que la concesión podía ser transferida a otros individuos o sindicatos financieros, pero en ningún caso a un gobierno extranjero²¹⁰, y que la compañía podía negociar un “acuerdo amigable” con la compañía del Ferrocarril en lo concerniente a sus derechos y privilegios.

Este acuerdo fue conocido como la Concesión Wyse²¹¹. Mientras se conocían los resultados de esta expedición, Ferdinand de Lesseps y otros socios fundaron en París la *Société Internationale du Canal Interocéanique*²¹² (luego *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*), con un capital de \$214 millones. Entre tanto, De Lesseps acumuló importantes cantidades de suministros en Panamá con un efecto inesperado para la línea férrea pues generó un aumento importante de carga transportada²¹³.

Sin embargo, los dueños de ferrocarril vieron la oportunidad de aumentar los fletes, que resultaron demasiado altos para la compañía francesa con lo cual De Lesseps decidió comprar el 98,41% de las acciones (68.887 de las 70.000 disponibles) de la *Panama Railroad Co*²¹⁴. Los precios de las acciones se dispararon de unos

210 De alguna manera ésta sería la sentencia de muerte anticipada del proyecto, pues como se demostraría más adelante, el proyecto demostró ser demasiado grande para ser asumido por una empresa privada del momento.

211 McCullough. Ob. cit., p. 66.

212 Los principales socios fueron el ciudadano húngaro Istvan Türr, junto con Jackes Reinach y Lucien Bonaparte Wyse. La sociedad se conoció como el Sindicato Türr.

213 Panama Canal Railway. Ob. cit.

214 El acuerdo de compra comenzó a ser negociado entre Wyse y el presidente y mayor accionista de la compañía, Trenor W. Park, un hábil negociante de Wall Street, desde 1879. Estas negociaciones fueron seguidas de cerca

US\$60 por acción a US\$291, pues se convino que además de pagar a US\$250 por acción se hiciera un acuerdo con los accionistas para liquidar todo el efectivo y el superávit acumulado, con lo cual se pagó por acción US\$291, para un total aproximado de US\$25 millones (93 millones de francos), que resultaba más barato que pagar los fletes²¹⁵. La transacción se acordó en junio de 1881, y no deja de ser interesante notar que el valor en libros de la compañía era de US\$1'500.000, pero los derechos de exclusividad les dieron la ventaja en la negociación²¹⁶.

Como mayor accionista, Trennor W. Park recibió cerca de US\$7'000.000 en la transacción y, aunque renunció como presidente de la compañía, su yerno, John G. McCullough fue designado en su reemplazo. En la práctica siguió siendo una compañía estadounidense, y los términos de la concesión no se modificaron con el gobierno colombiano²¹⁷. Esta negociación desató algún revuelo en Colombia, en particular por el mayor valor pagado y sobre el derecho que podía llegar a alegar el país, derivado del contrato firmado en 1867, pues la misma compañía terminaba siendo la titular de dos concesiones diferentes: la del canal y la del ferrocarril²¹⁸.

En medio de las negociaciones y la transferencia de la propiedad de la compañía, se desencadenó el 6 de febrero de 1880 la primera huelga de trabajadores del Ferrocarril, los cuales ar-

en los Estados Unidos por el almirante Daniel Ammen, el secretario de Estado William Evarts y, más tarde, por el presidente Hayes. La principal preocupación era la prevención que tenía este gobierno, y en general los ciudadanos estadounidenses, con Francia luego del intento fallido de Napoleón III por hacer de Maximiliano emperador de México (McCullough. Ob. cit., p. 67).

215 Al momento de encargarse de la obra en Panamá, De Lesseps tenía 75 años.

216 Bristow. Ob. cit., p. 7. Para 1884 la *Panama Railroad Co.* tenía en operación alrededor de 37 locomotoras del tipo 0-4-0 y 4-4-0, provenientes de las fábricas *Sellers, New Castle, Portland, Baldwin* y *Rogers* de los Estados Unidos (Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*. Ob. cit., p. 49).

217 McCullough. Ob. cit., p. 136. Park murió un año y medio más tarde, en diciembre de 1882, de una sobredosis de sedantes mientras realizaba un viaje entre Nueva York y Colón.

218 *El Correo Mercantil*. "Indemnización por el ferrocarril" 5 de mayo de 1883.

gumentaban que los salarios se habían mantenido alrededor de los ¢90 diarios por “muchos años” y no alcanzaban para cubrir sus necesidades, puesto que el costo de la vida había aumentado. Frente al peligro que significaba tener paralizado el Ferrocarril, la autoridad gubernamental de la ciudad de Panamá, Carlos Borbúa, y el superintendente de la compañía, B. Mozley, acordaron un aumento a \$1,20 diarios para los trabajadores del Ferrocarril y de \$1 para los de las lanchas y vapores. Sin embargo, más tarde los dueños de la compañía del Ferrocarril anunciaron mediante una circular que a partir del 1.º de agosto sólo se pagaría \$1 diario, lo que paralizó de nuevo las operaciones y aumentaron las demandas a un pago de \$1,50 diarios en medio de un incremento de las tensiones entre los trabajadores y la compañía, lo que obligó a ésta última a replantear el salario de \$1,20, sin que fuera aceptado por los trabajadores²¹⁹.

Finalmente, el gobierno local actuó arrestando a los líderes de la protesta y algunos de los grupos más radicales de la misma; aunque los trabajadores no lograron el aumento a \$1,50 diarios, la lección fue aprendida y la huelga volvería a desatarse entre los constructores del Canal en 1881 y de manera más violenta en noviembre de 1883, cuando exigieron un salario de \$2 diarios en medio del descarrilamiento, atribuido a los huelguistas, de un tren que llevaba pasajeros y esquirols, varios de los cuales quedaron heridos. El fin de la huelga se logró con un aumento del salario diario a \$1,75²²⁰.

Dos años más tarde estalló la guerra civil de 1885, y el 16 de marzo el general liberal Aizpuru atacó sin éxito durante 24 horas la ciudad de Panamá. Apenas comenzó la operación militar, la flota de Estados Unidos, al amparo de la mencionada cláusula 35 del tratado Mallarino-Bidlack, desembarcó 75 *marines* para defender

219 Navas, Luis. “El movimiento obrero en Panamá (1884-1914)”. *Biblioteca de la Nacionalidad*. 1979. [http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/tomos/XXIX/Tomo_XXIX_P1.pdf], consultada el 30 de junio de 2011, pp. 54-57.

220 En 1895 estalló una nueva huelga de los trabajadores del Ferrocarril, la cual fue rápidamente controlada por las autoridades locales debido a la movilización de buques de guerra estadounidenses y a la amenaza de intervención sobre el Istmo (Ibíd., pp. 58-61).

el ferrocarril en Colón, y otros 70 para hacerlo en Panamá. El día anterior, el 15 de marzo, el general liberal Pedro Prestan, nacido en Cartagena, de origen jamaquino y mulato, logró someter la ciudad de Colón sin ejercer ningún comportamiento que pudiera considerarse como hostil contra los ciudadanos extranjeros²²¹

Prestan había comprado unos días antes un cargamento de armas y municiones a los Estados Unidos. Sin embargo, cuando el cargamento llegó a Colón en el vapor *Galena* de la *Pacific Mail* William Connor, superintendente de la compañía, se negó a entregarlas. Prestan lo apresó junto con otros 5 estadounidenses, incluidos altos oficiales de la compañía y al cónsul Dow, y le informó al capitán del *Galena* que ninguno de los rehenes sería liberado si no se entregaban las armas, y que si se intentaba un desembarco de tropas serían dados de baja junto con cualquier ciudadano estadounidense en la ciudad. El cónsul, considerando la veracidad de las amenazas de Prestan, dio la orden al capitán Theodore F. Kane de entregar las armas, pero cuando llegó al puerto encontró que el buque no había cumplido y se había retirado a una distancia prudencial del puerto, razón por la cual apresó de nuevo a Connor y a Dow²²².

Debido a esta acción, Kane desembarcó una fuerza de 100 hombres y cañones, y dio un ultimátum de dos horas para su liberación; la reacción de Prestan fue la de movilizar su artillería al puerto, dar la orden de disparar sobre las tropas estadounidenses en caso de ataque y fusilar los prisioneros. El superintendente del Ferrocarril, George Burt, envió un telegrama al general Gónima en Panamá solicitando tropas gubernamentales, y puso a su disposición un tren expreso para su movilización y la entrega de las

221 Vega. Ob. Cit., p. 245. En la década anterior había ocurrido una nueva intervención estadounidense cuando, a finales de 1873, una revuelta local obligó a los jefes del batallón Ayacucho a solicitar ayuda al superintendente del Ferrocarril, John M. Dow, para que se desembarcase con la anuencia del presidente del Estado un contingente de tropas estadounidenses para defender los almacenes y los muelles de la empresa. El 28 de octubre 80 marines ocuparon el edificio de la Casa Municipal mientras se restablecía el orden público (Rubio, Daniel D. "Sucesos en Panamá" *Diario Oficial*, 10 de noviembre de 1873, p. 1066).

222 McCullough. Ob. cit., p. 176-77.

armas que había comprado Prestan. Las tropas oficiales llegaron a Colón el 31 de marzo y comenzaron los combates por la retoma de Colón con el apoyo de 100 *marines* estadounidenses y dos puestos de ametralladoras emplazados para proteger el arribo de las tropas del gobierno. En medio de la lucha comenzó un incendio en el puerto que se extendió a toda la ciudad. Prestan fue culpado por esto sin que nadie hiciera ningún reclamo por la negligencia de los vencedores al no impedir la propagación del mismo²²³.

Entretanto, el general Aizpuru asedió la ciudad de Panamá y puso en riesgo los patios de cambio del ferrocarril, razón por la cual el superintendente Burt realizó un llamado desesperado a los oficiales estadounidenses para que defendieran las instalaciones de la compañía, mientras Prestan cortaba el telégrafo y descarrilaba una locomotora para bloquear la ruta. Frente a esto, se desembarcaron tropas de los buques *Shenandoah*, *Wachusset*²²⁴, *Tennessee* y *Swatara*, que se encontraban en la bahía bajo el mando del contraalmirante James Jouett, quien comandó directamente las tropas y recuperó el control de las vías²²⁵.

Las tropas de los Estados Unidos capturaron al general haitiano Antonio Pautricelle, y al general y jefe del estado mayor de Prestan, George Davis. Los tres generales eran de origen negro y mulato, y ninguno era natural de Colombia aunque estaban comprometidos con la causa liberal²²⁶. A los dos últimos se les hizo un juicio sumario y fueron condenados a muerte por ahorcamiento. La sentencia se llevó a cabo rápidamente en la plaza pública como una forma de escarmiento hacia la población mulata y negra en Colón.

El 24 de abril los Estados Unidos ocuparon la ciudad de Panamá y detuvieron al general Aizpuru, jefe de los insurrectos libe-

223 *Ibíd* y Vega. Ob. cit., pp. 246-47.

224 Entre los que desembarcaron del *Wachusset* se encontraba el capitán Alfred Thayer Mahan, encargado junto con los *marines* de proteger el Ferrocarril, el cual unos meses más tarde dictaría sus conferencias en el War College de Newport sobre la importancia de lo que denominó “sea power” en las relaciones internacionales (McCullough. Ob. cit., p. 179).

225 *Ibíd.*, p. 177.

226 Vega. Ob. cit., p. 248. Davis, llamado comúnmente Cocobolo, era de St. Thomas.

rales en el Istmo, y días más tarde el capitán de fragata *Powhatan* envió una carta al general liberal Ricardo Gaitán Obeso, exigiéndole el arresto de Prestan por “sus crímenes” y, más grave para él, porque había “osado insultar a los Estados Unidos”²²⁷. Ante las presiones de este gobierno, la jerarquía liberal abandonó a Prestan, quien fue retenido por tropas estadounidenses para luego de otro rápido juicio sumario, ser sentenciado también a la horca, sentencia que fue llevada a cabo, con un claro simbolismo, sobre los rieles del Ferrocarril; sin embargo, hasta su ejecución, Prestan negó haber estado involucrado en el incendio de Colón. Las tropas de los Estados Unidos permanecieron desplegadas allí hasta mayo de 1885, cuando el gobierno había vencido a los liberales²²⁸.

IMAGEN 13
EL AHORCAMIENTO DEL GENERAL PRESTAN
SOBRE LOS RUTA FÉRREA, 18 DE AGOSTO DE 1885



Fuente: *Panama Canal Company* en: McCullough ob. cit., p.96.

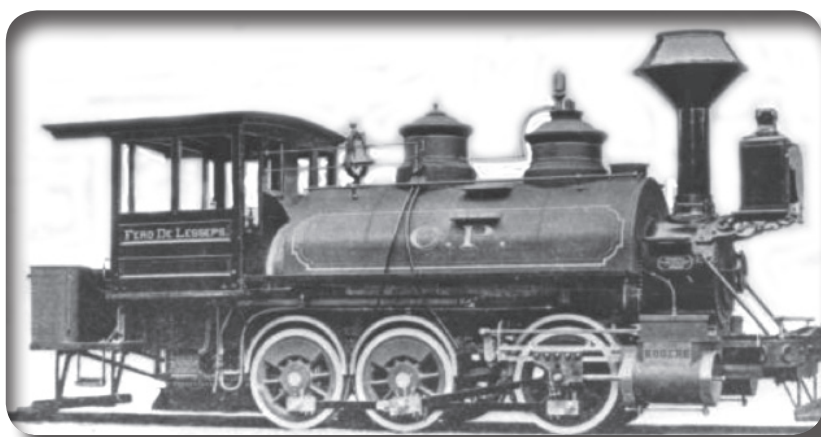
227 *Ibíd.*, pp. 248-49.

228 *Ibíd.*

Estas acciones militares, violatorias de la soberanía, del debido proceso, e incluso de la Constitución de 1863 que había prohibido la pena de muerte en Colombia, se hicieron al amparo de la cláusula 35 del tratado Mallarino-Bidlack y frente a ellas no hubo ningún tipo de respuesta por parte los partidos ni del gobierno colombiano, probablemente debido al temor de provocar al gobierno de los Estados Unidos²²⁹.

Es importante tener en cuenta que a pesar de que las exportaciones estadounidenses hacia América Latina en 1885 pesaban tan sólo un 3,74% del total, los Estados Unidos controlaban cerca del 36,6% de la balanza comercial colombiana²³⁰. Esto hacía claramente desigual las relaciones bilaterales y permite entender los temores tanto del gobierno como de los rebeldes liberales de la época.

IMAGEN 14
LOCOMOTORA NO. 1 "FERD DE LESSEPS"²³¹



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit. p. 124²³².

229 En este caso, como más adelante en 1903, se extendió la interpretación de la cláusula 35, pues ésta había sido concebida originalmente como una forma de garantizar que ningún gobierno extranjero tomara posesión de la ruta férrea y no, como sucedió, para tomar partido por una facción en medio de una guerra civil en Colombia.

230 LaFeber. Ob. cit., p. 42-43.

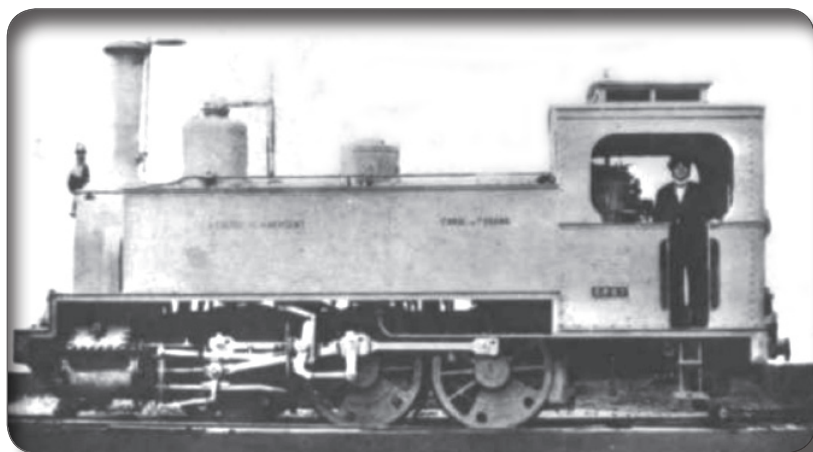
231 Construida por Rogers para la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*.

232 El optimismo llevó a De Lesseps a comprar 65 locomotoras estadounidenses entre las cuales pidió 30 Rogers como la que se ve en la imagen (Arias de Greiff, *La segunda mula de hierro*, p. 124).

Al año siguiente, en 1886, la línea transportó 320.928 toneladas de carga (su pico más alto) y movilizó un número récord de 799.264 personas²³³. Debido a los sucesos de 1885, De Lesseps tuvo la intención de trasladar la sede a París, pero las regulaciones de la compañía al momento de su fundación en 1849 lo hicieron imposible, y las reuniones oficiales se mantuvieron en Nueva York, a pesar del control francés que se tenía sobre ésta²³⁴.

La administración francesa realizó mejoras y actualizaciones a la infraestructura, pero también adquirió una importante cantidad de maquinaria innecesaria, incluyendo palas de nieve, la construcción de un muelle en la ciudad de Panamá por el escandaloso valor de US\$2'220.357,18²³⁵, casas de lujo, entre otros bienes, lo que generó una fama de corrupción generalizada. Los salarios y los gastos se elevaron notablemente hasta que la compañía colapsó en 1888.

IMAGEN 15
PRIMERAS LOCOMOTORAS FRANCESAS²³⁶



Fuente: Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*, cit., p. 124.

233 Panama Canal Railway. Ob. cit.

234 Trainweb. "History of the Panama Railroad", cit.

235 Bristow. Ob. cit., p. 9.

236 Es una locomotora *Franco-Belgue (Evrard)* construida en 1881 para la *Compagnie Nouvelle du Canal*. De esta compañía se compraron 213 locomotoras del tipo 0-6-0, otra clara muestra de los gastos irresponsables realizados.

De cualquier manera, para atender los requerimientos de construcción del canal, la compañía compró entre 1881 y 1887 unas 65 locomotoras estadounidenses del tipo 0-6-6TS, 4-4-0 y 0-4-2TS para trocha de 1,524 metros provenientes de las fábricas *Rogers*, *Hinkley*, *Cooke* y *Porter*, además de cerca de 213 máquinas de las fábricas *Franco-Belge*, *Couillet*, *St. Leonard* y *Cockerill*, de trocha ancha; 33 locomotoras para vía de metro, las cuales nunca llegaron a Panamá; y 14 *Franco-Belge* para vía de 500 milímetros que ni siquiera se tomaron la molestia de desempacar de las cajas en las que fueron enviadas para ser ensambladas en el lugar de destino²³⁷.

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

El final de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* no pudo ser más triste. En 1892, la quiebra de la compañía fue comprada por la Cámara Francesa de Diputados, pero esta acción fue demandada por denuncias de corrupción sobre 150 diputados franceses acusados de votar una ayuda financiera para la compañía a cambio de sobornos. De Lesseps, con su hijo Charles, fueron condenados en 1893 a cinco años de prisión y a una multa, aunque al primero se le conmutó la pena de prisión por la Corte de Casación²³⁸. Incluso, Gustave Eiffel estuvo condenado a dos años por el mismo proceso que se fundamentó en las denuncias de corrupción y en la pérdida financiera que tuvieron los 800.000 ahorradores que habían comprado los bonos de la compañía. Este escándalo financiero llegó a las más altas esferas del gobierno francés, lo que provocó la caída del gabinete del presidente Sadi Carnot, afectando la reputación del importante político Georges Clemenceau²³⁹.

237 Arias de Greiff. *La segunda mula de hierro*. cit., p. 50.

238 De Lesseps murió al año siguiente.

239 Pérez. Ob. cit., p. 183.

Luego de estos penosos sucesos, los liquidadores de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* lograron, después de un difícil proceso, la constitución, con los activos remanentes de la compañía, de una nueva empresa en octubre de 1893: la *Compagnie Nouvelle du Canal*. Esta sociedad tenía un capital suscrito de 65 millones de francos (US\$13'000.000) dividido en 650.000 acciones, de las cuales el 7,69% se consideró como pago a favor de Colombia a cambio de ratificar los antiguos contratos y privilegios. El resto de las acciones fue adquirido por Gustave Eiffel, Philippe Bunau-Varilla y algunos de los acreedores²⁴⁰.

Así, el patrimonio de la compañía quedó constituido por los activos remanentes que aún existían en Panamá y, por supuesto, la *Panama Railroad Co.* Sin embargo, para los inversionistas los derechos exclusivos de construcción del canal seguían siendo lo más importante. La dirección del Ferrocarril estuvo a cargo de William Nelson Cromwell, quien además tenía alguna participación accionaria²⁴¹.

En el mismo año que comenzó el escándalo en París, se desató una epidemia de cólera en Centroamérica que se extendió incluso hasta Nueva York. Ante el riesgo sanitario, el gobierno colombiano declaró una cuarentena y cerró el puerto de Colón hasta que se normalizara la situación. No obstante, el gobierno de los Estados Unidos consideró intempestiva e injustificada dicha acción y obligó al colombiano a su reapertura²⁴². Para los Estados Unidos era más importante que se mantuviera el flujo de mercancías que la decisión soberana de proteger a los ciudadanos colombianos de una epidemia de estas características.

En 1895 estalló de nuevo el conflicto interno en Colombia, frente a lo cual los funcionarios estadounidenses en territorio panameño solicitaron formalmente la presencia de tropas para proteger sus vidas y propiedades. El 8 de marzo las tropas liberales atacaron el pequeño poblado de Bocas del Toro, y los norteamericanos en respuesta movilizaron el *Atlanta* y desembarcaron tropas

240 *Ibíd.*, p. 185.

241 *Ibíd.*

242 Vega. *Ob. cit.*, p. 250.

para proteger el consulado. Legalmente esto se hizo al amparo del Tratado Mallarino-Bidlack, aunque en estricto sentido violó la neutralidad exigida por el mismo al tomar partido por las tropas gubernamentales²⁴³.

Ese mismo año comenzó la expansión hacia el Caribe de los Estados Unidos con los intentos fallidos de compra al imperio Español de las islas de Cuba y de Puerto Rico. Debido a la negativa, los Estados Unidos se involucraron con los movimientos independentistas cubanos hasta que lograron justificar su participación militar con el hundimiento del buque de guerra *Maine* en la Habana el 15 de febrero de 1898. Sin duda, este acto significó la ampliación de la Doctrina Monroe al ámbito de la intervención militar directa frente a una potencia europea en asuntos latinoamericanos.

Es importante tener en cuenta que hasta finales del siglo XIX el principal motor del crecimiento de los Estados Unidos había sido su mercado interno; pero desde la década de 1880 la exigencia de ampliar los mercados, y la imperiosa necesidad de contar con una flota naval más grande, los había llevado a una nueva fase expansiva sobre el Caribe y el Pacífico. El crecimiento de la flota naval se suele asociar con la necesidad de dinamizar, entre otras, la industria del acero, además de obtener el control del mayor número posible de rutas comerciales en el mundo; dicho crecimiento recibió un impulso importante con la guerra Hispano-Americana a finales del siglo, que se sostendría hasta el final de la presidencia de Theodore Roosevelt²⁴⁴.

En este sentido, el control de un paso expedito por medio de un canal interoceánico en Centroamérica era una necesidad estratégica para los Estados Unidos. En este contexto, a finales de 1899 se conformó en New Jersey la *Compañía Norteamericana del Canal de Panamá* con un capital de US\$30'000.000; uno de los

243 Es importante anotar que esta zona de la provincia de Chiriquí tenía importantes inversiones de los Estados Unidos y allí operaba una subsidiaria de la *United Fruit Co.* En Bocas del Toro vivían además de ciudadanos estadounidenses, británicos, alemanes, franceses y chinos

244 Stephanson. Ob. cit., p. 70.

miembros directivos, el mencionado abogado William Cromwell, se desempeñaba desde 1894 como representante legal de la compañía francesa y era accionista del ferrocarril. Los otros 65 fundadores de la nueva compañía eran poderosos hombres de negocios de Nueva York con una importante influencia en el mundo político de los Estados Unidos²⁴⁵.

En 1901, los Estados Unidos firmaron el Tratado Hay-Puncefote con la Gran Bretaña, con el cual ésta reconocía la supremacía absoluta de los Estados Unidos sobre un posible canal en cualquier lugar de Centroamérica. La firma de este tratado y la renuncia final a lo contenido en el Tratado Clayton-Bulwer se debieron a que, a cambio de su firma, Gran Bretaña obtuvo la estricta neutralidad de los Estados Unidos en la guerra de los Boers²⁴⁶. De nuevo Colombia no fue consultada en este sentido, a pesar de ser el único país donde se construía un canal interoceánico.

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

Incluso, el embajador en Washington, Carlos Martínez Silva, fue retirado por el gobierno debido a su posición política. Su reemplazo fue José Vicente Concha, quien no sólo no hablaba inglés, sino que no había salido nunca del país. Bajo la directriz del canciller Abadía Méndez, Concha exigió al gobierno estadounidense la suma de veinte millones de dólares por rescindir el contrato con los franceses²⁴⁷.

Para los Estados Unidos y sus intereses en Panamá la situación se hizo más preocupante puesto que ocurría en medio de la Gue-

245 Vega. Ob. cit., p. 257.

246 Ibid., p. 241.

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

rra de los Mil Días (1899-1902) en Colombia. Este enfrentamiento fue la máxima expresión de las tensiones entre el liberalismo y el gobierno conservador de la Regeneración, convirtiéndose en la más cruenta y violenta de las guerras civiles del siglo XIX. Aunque fue en la zona del oriente cafetero donde más fuerte se vivió el conflicto, el departamento de Panamá no quedó aislado del mismo; incluso, durante el inicio del conflicto no se hicieron esperar los rumores acerca de un movimiento separatista; en particular se hizo eco en Colombia de un movimiento que acusaba a las autoridades municipales de Colón, con mayoría regeneracionista, de estar presuntamente promoviendo una anexión a los Estados Unidos²⁴⁸.

La guerra hizo que se suspendiera la proyectada ampliación de la línea hasta las islas del Pacífico, acordada con los franceses, pues el jefe civil y militar del departamento, Carlos Albán, suspendió este compromiso a cambio de \$200.000 pesos oro que se gastaron en inútiles campañas militares en el Istmo²⁴⁹.

Debido a todas estas situaciones, el *Naval War College*, durante el curso de verano de 1901, practicó un “escenario hipotético” en el Caribe bajo los siguientes supuestos: primero, que Alemania había tomado el control de la mayoría de las acciones en la compañía que poseía los derechos de construcción del canal y de manejo del ferrocarril de Panamá; segundo, que se encontraba en construcción un canal en Nicaragua por parte de los Estados Unidos, y tercero, que una insurrección había estallado en Colombia y los insurgentes habían tomado control de la provincia de Panamá. Los juegos de guerra consistían entonces en diseñar las mejores estrategias para evitar la toma de lugares estratégicos para los Estados Unidos, que incluían además de Panamá, a Cuba y a Puerto Rico²⁵⁰.

248 *La Idea*. “Lo del Istmo” 20 de mayo de 1899.

249 Arias de Greiff, Gustavo. “Inauguración del ferrocarril de Panamá”. s.f. [www.colombialink.com/01_INDEX/index_historia/07_otros_hechos_historicos/0030_inauguraci%F2n_ferrocarril_panama_html], consultada el 23 de 06 de 2008.

250 Turk, Richard. “The United States Navy and the “Taking” of Panama”. *Military Affairs* 38, No. 3 (October 1974), p. 92.

Para 1901, la compañía que poseía los derechos de construcción del canal y del manejo del ferrocarril de Panamá no era alemana sino francesa, lo que para los efectos era igual, y un par de años atrás había estallado una importante insurrección en Colombia durante la cual “los insurgentes” habían tomado el control de Panamá. A estas alturas, gracias al cabildeo de Bunau-Varilla en 1900 en el Congreso de los Estados Unidos para demostrar los peligros volcánicos de Nicaragua, este proyecto ya había sido descartado. De suerte que los “supuestos” ya estaban ocurriendo o eran improbables cuando se diseñaron estos juegos de guerra. ¿Coincidencia?

IMAGEN 16
ESTAMPILLA CON EL VOLCÁN MOMOTOMBO (1900)²⁵¹



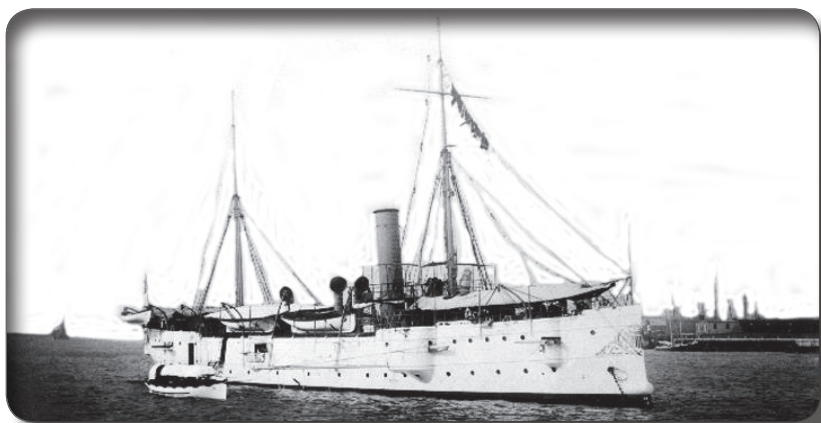
Fuente: Wikimedia Commons.

Terminadas las operaciones militares, las conclusiones iniciales del almirante Hay fueron que la fuerza naval estadounidense de-

251 Estampilla nicaragüense de 1900, en la que se ve el Momotombo en erupción. Esta fue repartida profusamente entre los senadores de los Estados Unidos por Philippe Bunau-Varilla en el momento en que se discutió la posibilidad de construir un canal por este país, lo que generó temores infundados en el Senado pues en Nicaragua no se habían registrado erupciones desde 1835. El presidente nicaragüense José Santos Zelaya envió comunicaciones al Senado estadounidense negando estas afirmaciones, pero fue desatendido y se descartó la posibilidad de construir un canal en su país (Vega. Ob. cit., p. 258).

bía tomar el istmo de Panamá, Cartagena y la zona en la frontera entre Panamá y Costa Rica en previsión de lo que pudiera suceder, y se comisionó al capitán Thomas Perry del *USS Iowa* para evaluar la mejor manera de proteger los intereses estadounidenses en Panamá, en especial la forma más expedita para proteger y retener el control del ferrocarril. Así mismo, el Departamento de Estado solicitó sin éxito a Colombia, a través de su canciller, la cesión de un territorio en el Istmo para construir una base militar²⁵².

IMAGEN 17
USS *MACHIAS* (1901)



Fuente: Wikimedia Commons (la foto original está en el *Naval Historical Center*).

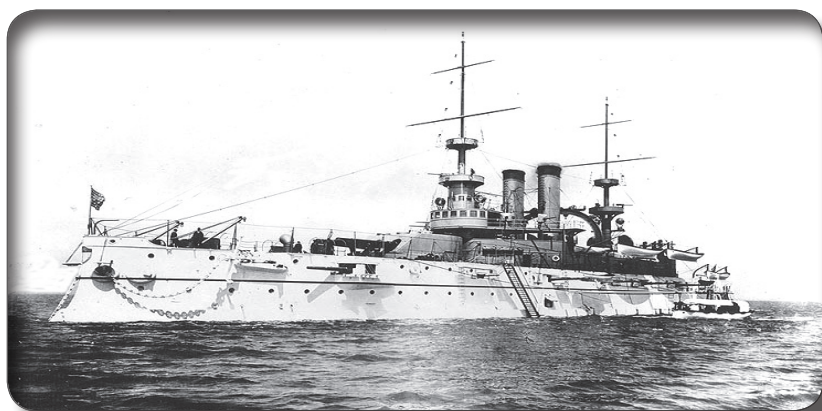
Durante la guerra, los liberales tomaron Colón el 20 de noviembre de 1901 y, aunque se cortaron las líneas del telégrafo, se mantuvo la operación del ferrocarril y se respetaron las propiedades extranjeras. Sin embargo, los Estados Unidos desembarcaron 30 hombres del *Machias* que se apostaron en los depósitos de propiedad de la *Panama Railroad Co.*; el 27 de noviembre desembarcaron otros 400 *marines* y se asignaron a las estaciones del ferrocarril y 200 soldados más se asignaron a la operación de los trenes. Así mismo, se movilizaron los trenes con un vagón blindado delante de la locomotora para reforzar la seguridad y se prohibió que cualquier

252 Turk.. Ob. cit., p. 92.

soldado, oficial o insurrecto, ingresara a ningún tren portando armas. Más tarde se prohibió cualquier acceso a personal militar colombiano; esto era, claro está, violatorio de los acuerdos de la concesión que explícitamente garantizaba el transporte de personal y de mercancías oficiales sin costo y sin ninguna restricción²⁵³.

El 15 de septiembre arribó al puerto de Colón el buque *Cincinnati* y se procedió inmediatamente a la ocupación militar del ferrocarril, y a la inclusión de un destacamento de 25 hombres en cada tren que se movilizara. El 22 de septiembre arribó el *Phanter* y desembarcó 380 soldados adicionales que fueron acuartelados en las estaciones de Panamá y de Colón, y con ello se dio inicio a una fuerte campaña mediática en los Estados Unidos para influir en la opinión pública en la que se exageraron las noticias de lo que ocurría en el Istmo²⁵⁴.

IMAGEN 18
USS *WISCONSIN*



Fuente: Wikimedia Commons (Foto tomada entre 1901 y 1908).

El 20 de octubre el buque de guerra *Wisconsin* detuvo al cañonero colombiano *Bogotá* por izar el pabellón nacional en aguas territoriales colombianas; esta acción, a todas luces ilegal y despropor-

253 Vega. Ob. cit., p. 252-53.

254 Ibid., p. 254.

cionada, probablemente estuvo orientada a exacerbar las tensiones y a provocar una reacción violenta que no se dio, en un entorno político altamente volátil en el cual ya se había comenzado a hablar de secesión en Panamá²⁵⁵. Finalmente, tras una ocupación de alrededor de dos meses, las tropas estadounidenses se retiraron del Istmo luego del final de la Guerra de los Mil Días y de la firma del tratado de paz, paradójicamente, en el mismo *Wisconsin*.

En enero de 1903, luego de presiones muy fuertes por parte de los Estados Unidos, se firmó el Tratado Herrán-Hay, el cual le concedió a este país el derecho a construir un canal y ocupar temporalmente una faja de terreno de 5 kilómetros de ancho a lado y lado de la línea que ocuparía el canal, a cambio de lo cual Colombia recibiría una compensación de US\$10'000.000. El Congreso de los Estados Unidos aprobó en dos meses este tratado, pero el colombiano lo recibió con una actitud negativa y dilató las discusiones sobre el tema, a pesar de las vehementes reclamaciones que realizaron las autoridades de la ciudad de Panamá. Debido a esta actitud, el embajador estadounidense en Colombia, el señor Baupré, envió una amenazante comunicación al Congreso para instar que se aprobara el tratado o Colombia sufriría las consecuencias. Bajo la bandera de un nacionalismo a ultranza, tanto Marroquín como Caro se opusieron con éxito a que el Congreso aprobara el tratado²⁵⁶.

Este resultado fue recibido con gran molestia en los Estados Unidos tras la experiencia obtenida en los juegos de guerra de 1901 y en las operaciones de 1902. En la medida en que las intenciones secesionistas panameñas cobraron fuerza, se ordenó que las naves de guerra *Nashville*, *Maine*, *Boston*, *Wyoming*, *Concord*, *Marblehead*, *Dixie* y *Atlanta* fueran movilizadas para ubicarse entre Colombia y Panamá, sobre las dos costas²⁵⁷. Aunque no existe

255 Algunos afirman que el retiro de tropas tuvo que ver más con la oleada de disgusto en América Latina por las acciones de los Estados Unidos en Panamá y por un brote de fiebre amarilla que ya había afectado a 2 *marines*, que con otros motivos (Vega. Ob. cit., p. 255).

256 Pérez. Ob. cit., p. 189.

257 Turk. Ob. cit., p. 93.

evidencia sólida que indique un plan premeditado del gobierno de Roosevelt con Philippe Bunau-Varilla²⁵⁸, los testimonios de la época sugieren lo contrario²⁵⁹. Bunau-Varilla era miembro de la junta secesionista y uno de los grandes accionistas de la *Compagnie Nouvelle du Canal* y su representante en Washington²⁶⁰.

Un artículo de *El Colombiano* de 1903, que reproduce apartados de otro publicado en los Estados Unidos por *The World*²⁶¹, muestra que tras las acciones de Bunau-Varilla estaba un “sindicato de especuladores” de París y Nueva York el cual creó un fondo para negociar con las acciones y otros valores de la *Compagnie Nouvelle du Canal*. El mencionado sindicato reunió \$100.000, suma usada por el partido secesionista en Panamá para realizar el movimiento, de los cuales \$8.000 fueron destinados al soborno de las tropas colombianas²⁶².

Este sindicato fue creado por el mencionado William Nelson Cromwell, un poderoso abogado neoyorquino, fundador y mayor accionista de la firma *Sullivan & Cromwell*, la cual era considerada como una de las empresas de abogados de mayor peso en Wall Street y consejero de los más importantes magnates de la época. Uno de sus más fuertes aliados en el sindicato fue J. P. Morgan, quien jugó un papel fundamental en el complot para la separación de Panamá²⁶³.

Cromwell y Morgan incorporaron a sus inversiones por US\$5.000 a la *Panama Canal Company of America* en Nueva Jersey, en cuya operación incluyeron a algunos de los más influyentes hombres de negocios de los Estados Unidos. El capital suscrito era

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

259 *El Colombiano*. “Información política”. 12 de noviembre de 1903.

260 Cavelier, Germán. *La política internacional de Colombia (1903-1959)*, vol. III, Bogotá: Editorial Iqueima, 1960, p. 11.

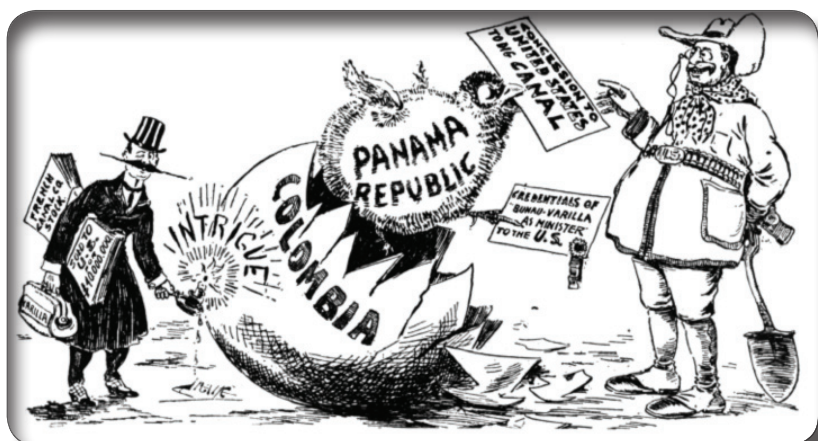
261 El dueño de *The World* era el famoso editor y periodista Joseph Pulitzer, quien denunció ferozmente al presidente Theodore Roosevelt por haber apoyado al sindicato de *Wall Street* que fomentó la secesión panameña (cfr. Díaz Espino ob. cit.).

262 *El Colombiano*. “Panamá: revelaciones importantes”. 12 de marzo de 1903.

263 Díaz Espino. Ob. cit.

de US\$5'000.000, pero las posibilidades de ganancias eran inimaginables si tenían éxito en tomar el control de la construcción del canal en Panamá; este podía ser vendido a los Estados Unidos en UD\$40'000.000²⁶⁴. Así mismo, la cabeza visible de dicho sindicato en París, Maurice Bunau-Varilla, hermano de Philippe, era el redactor de *Le Matin*, periódico parisiense. Gracias a sus actividades, las acciones del Canal pasaron de cotizarse de 67 a 115 francos en la Bolsa de París. Las utilidades del Sindicato, para enero de 1903, se estimaron en \$4.000.000²⁶⁵.

IMAGEN 19
“THE MAN BEHIND THE EGG”



Fuente: Wikimedia Commons (caricatura publicada en el *Sunday Times*, 1903).

El 2 de noviembre de 1903, el capitán del *Nashville* recibió un cable del cónsul estadounidense Oscar Malmros, que lo instaba a mantener un tránsito libre a través de Colón y a prevenir el desembarco de cualquier fuerza armada con intenciones hostiles, ya fuera del gobierno colombiano o insurgente, en Colón, Portobelo o en cualquier otro punto; en consecuencia desembarcó 150 soldados en Colón. Cables similares fueron enviados a los buques *Boston* y al *Marblehead*, que se encontraban para la fecha en las in-

264 Ibid., p. 17.

265 *El Colombiano*. “Panamá: revelaciones importantes”. 12 de marzo de 1903.

mediaciones de Panamá, pues los otros buques arribarían después del 5 de noviembre²⁶⁶.

El Concejo Municipal de Panamá, en sesión extraordinaria, aprobó el 3 de noviembre una proposición de declaración de independencia frente al “espontáneo” movimiento popular, y procedió a dar las órdenes para crear un gobierno propio y detener a todas las personas que se pudieran oponer. Al día siguiente, el cañonero *Bogotá* realizó tres disparos de obús desde la bahía que lograron dar de baja a un chino (al caer uno de ellos sobre el barrio chino), y un burro para luego retirarse, al tiempo que el *Padilla* no realizó ningún disparo²⁶⁷.

El gobierno colombiano, frente a las noticias en Panamá decidió enviar al batallón *Tiradores*, unos 500 hombres, al mando del coronel Torres desde Barranquilla, para reforzar las fuerzas del general Esteban Huertas, de quien ya se dudaba de su lealtad. A su arribo a Colón, el coronel Torres se dirigió en tren a la ciudad de Panamá, pero al grueso de las tropas, con tácticas dilatorias, se le impidió el acceso al ferrocarril hasta que fueron obligados por las tropas estadounidenses del *Nashville* a reembarcar a sus hombres en el *Cartagena* el 5 de noviembre. El general Huertas se unió a los disidentes y entró en conversaciones con el médico del ferrocarril, el separatista Amador Guerrero, para evitar la movilización del batallón *Tiradores*²⁶⁸.

El 6 de noviembre el gobierno de los Estados Unidos reconoció la independencia de Panamá²⁶⁹. Es importante anotar que el Superintendente del Ferrocarril, un tal Mr. Spaller, pertenecía al movimiento secesionista y logró mediante engaños que sólo unos

266 Turk. Ob. cit., p. 94.

267 Vega. Ob. cit., p. 261 y McCullough. Ob. cit., p. 371.

268 Fischer, Thomas. “La separación panameña de Colombia a la luz de la historiografía”. En *Colombia y Panamá: la metamorfosis de la nación en el siglo XX*, de Heraclio Bonilla y Gustavo Montañez. Bogotá: Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello, 2003, pp. 333-34.

269 Cfr. *El Colombiano*. “El silencio del Sr. Baupré”, 26 de noviembre de 1903. Arthur Baupré fue el ministro estadounidense en Bogotá.

cuantos hombres del coronel Torres lo utilizaran para dirigirse a la ciudad de Panamá, por lo que el resto permaneció en Colón²⁷⁰.

Por otra parte, dicho superintendente²⁷¹, mediante engaños y mentiras, indujo a los generales colombianos Tovar y Amaya, Jefes del Ejército del Atlántico, a continuar en la ciudad de Panamá, para negar luego el paso a las tropas que debían mantener la soberanía colombiana en el Istmo. El resultado final no pudo ser más lamentable: la prisión temporal de los militares mencionados y otros magistrados leales al gobierno central por parte del general Huertas²⁷².

El presidente Roosevelt ordenó al ejército y a la fuerza naval preparar los planes necesarios para evitar que Colombia lograra contrarrestar la secesión de Panamá, para lo cual se estableció una directiva mediante la cual se establecía un bloqueo efectivo sobre las costas del Pacífico y el Caribe colombiano, y se ordenó la preparación para la ocupación de los puertos de Cartagena, Santa Marta, Sabanilla y Buenaventura. En todo caso, para evitar el inicio de cualquier hostilidad se evitó que el contraalmirante y comandante en jefe de las escuadras en el Caribe, J. B. Coghlan, realizara una “visita”, planeada dos años antes, al puerto de Cartagena²⁷³.

El presidente Roosevelt ordenó que el *USS Prairie* partiera el 11 de diciembre de 1903 con un batallón de *Marines* para fortalecer la seguridad en Colón y la línea férrea. Poco tiempo después, arribaron dos batallones de *Marines* del *USS Dixie* con el fin de reforzar las tropas desembarcadas a lo largo del ferrocarril. Una vez estuvieron desplegadas, se formó oficialmente una brigada provisional en Panamá para defender los intereses del gobierno de los Estados Unidos²⁷⁴.

Tras el reconocimiento de la independencia de Panamá, el gobierno de los Estados Unidos, gracias a la aprobación de la Ley

270 Turk. Ob. cit., p. 94.

271 Cfr. *El Colombiano*. “Información política”, 12 de noviembre de 1903.

272 *Ibíd.*

273 Turk. Ob. cit., p. 94.

274 Hendrix, Henry J. “TR’s Plan to invade Colombia”. *Naval History* 20, No. 7, diciembre de 2006, pp. 36-42.

Spooner del 28 de junio de 1902²⁷⁵, adquirió en 1904 por US\$40 millones de dólares los derechos, privilegios, franquicias, concesiones, cesiones de tierras, derecho de tránsito, obras inconclusas, maquinaria y bienes raíces que la *Compagnie Nouvelle du Canal*, de nacionalidad francesa, poseía en Panamá, con todos sus mapas, planos, dibujos y archivo en el propio Istmo y en París²⁷⁶. Además, se firmó el tratado Bunau-Varilla-Hay, mediante el cual se dio vía libre a la construcción del canal en territorio panameño²⁷⁷. Así el sindicato había cumplido con sus planes y el gobierno de los Estados Unidos garantizaba el control de la vital ruta transoceánica²⁷⁸.

Para el momento, la compañía había sido financiada mediante la emisión de bonos en varias ocasiones desde 1851, siendo tal vez la más importante la de 1897, cuando todos los bonos anteriores fueron retirados del mercado y se emitieron 4.000 bonos respaldados en oro al 4½% anual por 20 años a razón de US\$1.000 cada uno. De éstos, 3.374 fueron vendidos en el mercado y 626 fueron retenidos por la tesorería de la compañía; cuando la empresa fue adquirida por el gobierno de los Estados Unidos, 1.002 bonos habían sido redimidos, y los restantes 2.372 bonos representaban una deuda de la compañía por US\$2'372.000²⁷⁹.

Además, esta compra incluyó 4.000 acres de tierra incluidos en la primera concesión del ferrocarril que prácticamente abarcaban el territorio de Colón, terrenos que supuestamente debían regresar a Colombia al final del tiempo de la concesión. Al firmarse los respectivos tratados entre Estados Unidos y Panamá se reconoció que la propiedad de los terrenos se revertiría a este último país²⁸⁰.

275 Los inversionistas franceses habían pedido originalmente US\$100 millones por los derechos, pero frente a la posibilidad de que el proyecto de un Canal en Nicaragua se concretara, moderaron sus aspiraciones.

276 Novoa, B. "Canal de Panamá-Ley Spooner". *El Colombiano*, 11 de julio de 1903.

277 No obstante, Philippe Bunau-Varilla saldría eventualmente de Panamá en 1927 cuando la Asamblea de Panamá lo declaró "un extranjero pernicioso para el país" (Pérez. Ob. cit., p. 191).

278 Cfr. Grandin. Ob. cit., p. 20

279 Bristow. Ob. cit., p. 7.

280 Novoa, B.. Ob. cit.

De esta manera, Estados Unidos obtuvo la mejor tierra panameña, aunque no podía disponer de ella durante los 99 años de la franquicia, que seguiría vigente hasta 1966. No obstante, *la Panama Railroad Co.* cobró importancia como un exitoso agente de bienes raíces al poner estas tierras en el mercado a través de contratos de arrendamiento que se subastaban al mejor postor, sin restricciones de tiempo. Además, mediante tratados entre los dos gobiernos, los Estados Unidos se hicieron con una Zona Canalera de 10 millas de ancho a través del Istmo²⁸¹.

La propiedad de la compañía fue trasladada al gobierno de los Estados Unidos junto con 48 millas de líneas férreas y 26 millas de vías de cambio y patios, 35 locomotoras, 30 carros de pasajeros y 900 vagones de carga. La mayor parte de estos equipos eran obsoletos o estaban deteriorados e inservibles. Las locomotoras y los vagones se encontraban diseminados a lo largo de la vía y muchos de ellos habían sido tomados por la vegetación local²⁸².

En mayo de 1904, el presidente Roosevelt creó la Comisión del Canal Istmico para construir el canal, poniendo al ferrocarril bajo su jurisdicción. El canal debía recorrer buena parte de la ruta férrea, para lo cual se hacía necesaria una reubicación completa de los rieles al sur de Gatún²⁸³. En 1905 se inició un programa de recuperación del sistema que lo transformó en una ruta de doble vía fundamental en la construcción del canal. El trazado se reubicó hacia una zona más alta a partir de 1907 para seguir con las obras del canal, con un costo de US\$9'000.000 y una duración de 5 años que finalizaron en 1912²⁸⁴.

Cromwell hizo una fortuna aún mayor de la que ya tenía, y junto con J. P. Morgan controlaron las finanzas de Panamá durante décadas, cuando ambos utilizaron los fondos que controlaban en 1937 para invertir en las hipotecas inmobiliarias del *Chase Man-*

281 De acuerdo con Sánchez, estas concesiones son las más generosas otorgados en cualquier tratado moderno y prácticamente constituyeron la formación de un Estado dentro de un Estado (Sánchez. Ob. cit., p. 57-64).

282 Trainweb. "History of the Panama Railroad", cit.

283 *Panama Canal Railway*. Ob. cit.

284 Trainweb. "History of the Panama Railroad", cit.

hattan Bank en Nueva York. Aún mayor que el control económico de Cromwell sobre Panamá, fue el político, pues en la primera década de independencia panameña éste nombraba y removía ministros y manejaba las vitales relaciones con los Estados Unidos a nombre de sus amigos, los presidentes Roosevelt y Taft²⁸⁵. Con la separación de Panamá los Estados Unidos controlaban de forma directa el mar Caribe desde la Florida, pasando por Guantánamo en Cuba y por Puerto Rico, hasta el valioso paso a través de Panamá, con lo que le daban un nuevo sentido al octogenario corolario de “América para los americanos”.

285 Díaz Espino. Ob. cit., pp. 194-95.

VI. El ferrocarril, el Estado y la Nación

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

Durante su construcción el país vivió una serie de transformaciones políticas y económicas de fondo, llevadas a cabo por el Radicalismo liberal, en las que Panamá no sólo fue un receptor sino un importante laboratorio para el liberalismo. Al tiempo, las élites locales, los grupos populares, los inmigrantes y las compañías extranjeras debatían acaloradamente el asunto de la soberanía nacional en un lugar del mundo donde convergían los más fuertes intereses locales, nacionales y transnacionales.

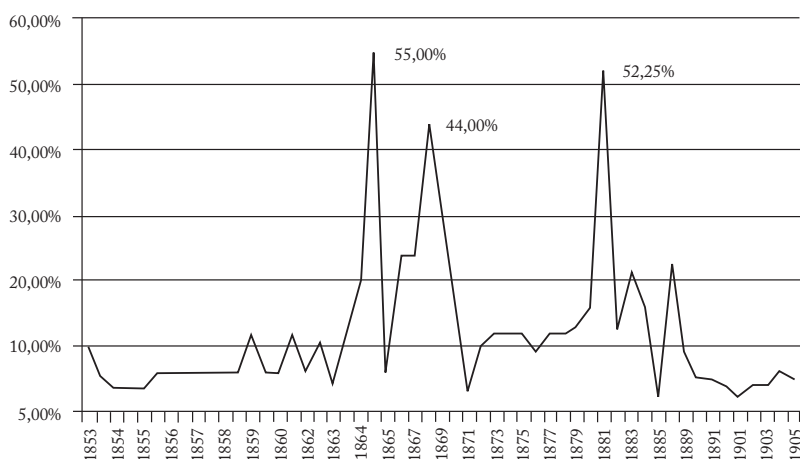
Panamá fue pionero en la organización de un sistema federal en extremo descentralizado y en la conformación de los Estados Soberanos, situación que se dio en un entorno en el que aumentaron las tensiones entre la *Panama Railroad Co.*, el gobierno local y los ciudadanos que ejercían una nueva franquicia política y elec-

toral, lo que terminó generando serios cuestionamientos sobre la soberanía colombiana en el Istmo.

La empresa pagó todos los años dividendos sobre su capital, desde 1853 hasta 1892. El más bajo que se pagó fue del 2% durante la guerra de 1885, y el más alto fue del 44% en 1868, lo que la convirtió durante este año en una de las empresas más rentables del mundo, teniendo en cuenta además que los dividendos pagados en los 6 primeros años excedieron los US\$7'000.000.

En 1865 hubo un incremento del stock accionario de US\$5'000.000 a US\$7'000.000 y un año antes de ser vendida la empresa a los franceses, en 1881, se declaró y pagó un dividendo del 52½%, aunque este último pago no se debió a las utilidades de este año sino a la inclusión de los activos en la negociación²⁸⁶.

GRÁFICA 3
DIVIDENDOS PAGADOS POR LA PANAMA RAILROAD CO.
(1853-1905)



Fuente: Construido a partir de Bristow. Ob. cit., pp. 237-38.

1853: Dividendo sobre acciones.

1855: De estos, US\$2'000.000 representan un dividendo de 40% pagado en acciones.

1885: De estos US\$1'698.200 corresponden a los activos incluidos en el pago de dividendos.

286 Bristow. Ob. cit., pp. 7-8 y McCullough. Ob. cit., p. 35.

El promedio anual de los dividendos pagados sobre las utilidades desde 1853 hasta 1881, bajo el control estadounidense, fue de poco menos del 16%, situación que contrasta con el manejo francés bajo el cual apenas llegó a un promedio anual inferior al 5%²⁸⁷. Así mismo, el promedio anual de pasajeros que se movilizaron por esta ruta entre 1856 y 1866 fue de 400.000, lo que no deja de ser sorprendente para un ferrocarril de una sola vía²⁸⁸.

Durante muchos años, la *Panama Railroad Co.* transportó casi la totalidad del oro que se extrajo en California; un total de US\$700 millones en oro transportado entre 1855 y 1867, sin un solo robo o pérdida durante estos años. Bajo el control francés, la empresa transportó en 320.928 toneladas de carga y 799.264 pasajeros en 1886, cifra récord hasta el momento²⁸⁹.

En 1913, bajo la autoridad del gobierno estadounidense, el ferrocarril transportó 2'916.657 pasajeros y 2'026.852 toneladas de carga, con lo que se constituyó en el ferrocarril con el tráfico por milla más pesado del mundo. No obstante, al año siguiente, con la inauguración del Canal, el flujo de carga prácticamente desapareció y sólo continuó transportando carga interna con la inauguración de una carretera a través del Istmo, en 1943²⁹⁰.

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

287 Bristow. Ob. cit., p. 8

288 McCullough. Ob. cit., p. 36.

289 Panama Canal Railway. Ob. cit.

290 Ibíd.

Por supuesto, la participación de los Estados Unidos en la separación de Panamá fue una fuente de tensiones entre Estados Unidos y Colombia que sólo se solucionaría el 6 de abril de 1914 con la firma del tratado Urrutia-Thompson, el cual se demoraría hasta 1921 en ser ratificado debido al estallido de la Primera Guerra Mundial y a la crisis financiera de 1920-21, pero sobre todo, por la oposición del partido Republicano en los Estados Unidos. Mediante este tratado Colombia reconoció, en el primero de sus cuatro artículos, la propiedad total del canal y del ferrocarril de Panamá a los Estados Unidos a cambio de lo cual este último se comprometía a permitir el paso de tropas, material y buques de guerra por el canal sin pagar cargos. El paso de correos y de carga colombiana estaría sujeto a los mismos cargos que los de los Estados Unidos; así mismo, los ciudadanos colombianos no deberían pagar ningún cargo adicional a los que estuvieran obligados los ciudadanos estadounidenses. En caso de estar bloqueado el canal por cualquier razón, estas mismas condiciones serían válidas para el ferrocarril de Panamá.

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

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

La historiografía sobre la separación de Panamá suele girar en torno a dos posiciones extremas: una revolución espontánea y la conspiración de un pequeño grupo de Wall Street. Pensar que fue un movimiento espontáneo sin ninguna premeditación resulta

más bien cándido, pero no tener en cuenta la enorme responsabilidad que le atañe a Colombia y a su servicio diplomático es insostenible.

Indudablemente, la coyuntura internacional no pudo ser más desfavorable para el país, al enfrentarse a una nueva fase expansionista de los Estados Unidos y un escalamiento de la Doctrina Monroe sobre el Caribe. Éste iniciaría lo que para muchos autores fue una nueva fase del imperialismo, que veía el paso interoceánico en Panamá como una necesidad estratégica inaplazable. Situación que fue hábilmente aprovechada por Theodore Roosevelt para dar un rápido golpe de mano con grandes réditos para su gobierno y, por supuesto, para los inversionistas de Wall Street, que no sólo velaron porque esto sucediera, sino que sacaron provecho durante las décadas siguientes a la creación de este nuevo país. No puede olvidarse la posición del influyente almirante Alfred Thayer Mahan²⁹¹, para quien la expansión naval y territorial de los Estados Unidos era inaplazable. De ahí que el control del canal interoceánico, y del mar Caribe como un mar interior, fuera decisivo en el programa nacional estadounidense para proyectar su hegemonía en el continente y en el mundo²⁹². En este sentido, los intereses colombianos eran una simple molestia que no podía convertirse en obstáculo para este propósito.

No obstante, la participación de las élites locales fue muy activa y obtuvieron claros beneficios de estas negociaciones. El estudio de casos como el del *Panama Railroad Co.* no puede limitarse a una visión de la periferia, o de la élite local, que acepta a la fuerza una política imperialista en contra de su “voluntad nacional”, sino

291 En términos generales, tanto la posición militarista de Mahan, como la de muchos políticos e industriales estadounidenses (entre los que se destacan los senadores republicanos Albert Beverish y Robert Taft, industriales como Frank Vanderlip y, anticolonialistas populistas como William Jennings Bryan), tenían un elemento común, aunque motivaciones distintas: una visión de mundo en la que el progreso y la prosperidad interna dependían de la expansión de la economía estadounidense y, de paso, de su poder militar en el extranjero. Sus posiciones estuvieron imbuidas profundamente por el darwinismo social, en particular durante la última década del siglo XIX (Grandin. Ob. cit., p. 23 y LaFeber. Ob. cit., pp. 95-101).

292 Mahan. Ob. cit., pp. 252-59.

que debe comenzar a estudiarse como un caso de múltiples grupos al interior de América Latina que aceptan, se resisten, moldean y adaptan esta situación de acuerdo a sus intereses.

El país, que fue testigo de la construcción de esta ruta, presencié algunas de las reformas políticas más importantes del siglo XIX, en las cuales Panamá fue un protagonista y un escenario de experimentación de las mismas. Al mismo tiempo, se convirtió en el escenario donde las élites locales, los grupos populares, los inmigrantes y las compañías extranjeras debatían acaloradamente el asunto de la soberanía nacional en un lugar del mundo donde convergían los más fuertes intereses locales, nacionales y transnacionales. Este contrato configuró algunos de los elementos que estarían presentes en los restantes. Tal vez uno de los elementos más importantes fue que la empresa se radicó en el exterior, lo que hizo que la capacidad de Colombia sobre el control de la operación de la empresa fuera más bien débil, debido entre otras razones a la asimetría de las relaciones entre Colombia y la compañía norteamericana que tenía la concesión, dado que éstas estaban constreñidas por las relaciones bilaterales con los Estados Unidos; incluso, cuando la compañía fue vendida a los franceses poco o nada tuvo que decir el gobierno colombiano frente a la negociación, y por el contrario, incluso los compradores debieron mantener el domicilio de la compañía en los Estados Unidos a pesar de haber comprado casi la totalidad de las acciones.

Este tipo de situaciones se convirtieron en un factor desestabilizador pues, independientemente del origen de la inversión, nacional o extranjera, las empresas que obtuvieron estas concesiones estaban radicadas en países como Estados Unidos o Inglaterra, con toda la protección diplomática, e incluso militar, que podían obtener de estos países, lo cual situaba a Colombia en una realidad asimétrica y desigual frente a las compañías. Aunque la ruta tuvo un bajo impacto sobre el desarrollo económico de Panamá y de Colombia, permitió la redefinición cosmopolita y moderna de Panamá a través de la conexión interoceánica, la cual le dio un nuevo protagonismo a partir de 1855.

La ruta férrea permitió que el territorio panameño adquiriera un espacio pleno de nuevos significados, en el cual la elite panameña,

aunque alejada del ferrocarril en su propiedad y manejo, fue testigo de la redefinición del Istmo en el contexto internacional. Fue así como la participación de las élites locales fue muy activa durante la segunda mitad del siglo XIX, logrando aprovechar la coyuntura nacional e internacional de comienzos del siglo XX, y obteniendo claros beneficios de la separación. Así, se puede entender esta línea como un proyecto contrahegemónico, en la medida en que permitió apuntalar un reto serio sobre la soberanía nacional y redefinir una nueva élite local que participó, aunque asimétricamente, en la creación de la nueva Nación. De tal manera que el territorio adquirió un nuevo sentido hacia el interior del Istmo y frente a otros que competían con y por él, incluyendo a países como Costa Rica o Nicaragua, e incluso la misma Colombia. En síntesis, representó el apuntalamiento de una nueva territorialidad.

Bibliografía

1. FUENTES DOCUMENTALES

1.1. Fuentes de Archivo (Archivo Particular Juan Camilo Rodríguez –APJCR–).

– Archivo Aquileo Parra

Correspondencia de Aquileo Parra:

Carta de Felipe Zapata a Aquileo Parra, Londres: 3 de marzo de 1876.

Cartas de Santiago Pérez a Aquileo Parra, Nueva York: 21 de noviembre, 12 y 27 de diciembre de 1876 y 12 de junio e 1877.

Carta de Santiago Pérez a Aquileo Parra, Londres: 17 de enero de 1877.

– Varios y correspondencia

López, J. H. (1836). *Paralelo*. Bogotá: Imprenta de Nicomedes Lora.

1.2. Fuentes documentales publicadas

Aspinwall, W. H.; John L. Stephens y H. Chauncey (1850). *Memorial of the Panama Rail-Road Company to the Congress of the United States*. New York: Van Norden & Amerman, Printers.

Board of Directors & Totten, George M. (1853). *Communication of the Board of Directors of the Panama Railroad Company to the Stockholders together with the Report of The Chief Engineer to the Directors*. New York: John F. Trow Printer.

Board of Directors (1849). *Panama Rail-Road Company*. New York: Van Norden & Amerman.

Botero Isaza, D. (1926). *Los ferrocarriles colombianos en el año de 1925*. Bogotá: Imprenta Nacional.

Bristow, Joseph L. (1906). *Report of the Special Panama Railroad Commissioner to the Secretary of War*. Washington: Government Printing Office (office of Administration, Isthmian Canal Affairs).

Camacho Roldán, S. (1871-2). *Escritos sobre economía y política*. Jesús Antonio Bejarano Edit. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura, 1976.

Chiriqui Improvement Co. (1855). *Chiriqui Improvement Co*. New York: WM. W. Rose Printer.

Escobar, P. E. (1926). *Los ferrocarriles en Colombia en 1925-26*. Bogotá: Imprenta del M. de G.

Headley, J. T. (1855). "Darien Exploring Expedition, under command of lieut. Isaac C. Strain". En *The United States discovers Panama: the writings of soldiers, scholars, scientist, and scoundrels, 1850-1905*, de Micahel LaRosa y Germán R. Mejía, 45-82. United States of America: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2004.

Mahan, A. T. (1897). "The strategic feutures of the Gulf of Mexico and the Caribbean Sea". En *The United States discovers Panama: the writings of soldiers, scholars, scientist, and scoundrels, 1850-1905*, de Michael LaRosa y Germán R. Mejía,

249-266. United States of America: Rowman & Littlefield Publishers, Inc, 2004.

Meagher, T. F. (1861). "The New Route through Chiquiri". En *The United States discovers Panama: the writings of soldiers, scholars, scientist, and scoundrels, 1850-1905*, de Michael LaRosa y Germán R. Mejía, 103-124. United States of America: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2004.

Oran (1858). "Panama Railroad". En *The United States discovers Panama: the writings of soldiers, scholars, scientist, and scoundrels, 1850-1905*, de Michael LaRosa y Germán R. Mejía, 15-40. United States of America: Rowman & Littlefield Publishers, Inc., 2004.

Otis, F. N. (1867). *History of the Panama Railroad and of the Pacific Mail Steamship Co.* New York: Harper & Brothers.

Posada, J. *El ferrocarril de Panamá*. Imprenta de Ruíz e Hijo, s.f.

Procuraduría General de la Nación (1885). *Demanda intentada por el Procurador General de la Nación contra la compañía del ferrocarril de Panamá*. Bogotá: Imprenta de Vapor de Zala-me Hermanos.

Samper, M. (1880?). *Escritos*. Bogotá: Minerva.

Tomes, R. (1855). *Panama in 1855. An account of The Panama Railroad and the cities of Panama and Aspinwall with sketches of life and character of the Isthmus*. New York: Harper and Brothers.

Uribe Uribe, R. (1893). *La prensa liberal y el Petit Panamá*. Bogotá: Imprenta de Lleras.

2. FUENTES DE PRENSA

Crane. "Puente de Barbacoas y Estación San Pablo". *Papel Periódico Ilustrado*, 1.º de marzo de 1885: 225.

Koppel, S. "Comunicación al Poder Ejecutivo Nacional-Secretaría del Tesoro i crédito nacional". *Diario Oficial*, 3 de enero de 1871: 6.

Novoa, B. "Canal de Panamá-Ley Spooner". *El Colombiano*, 11 de julio de 1903.

Peña, M.H. "Los ferrocarriles en Colombia". *Diario Oficial*, 5 de agosto de 1874: 1963-64.

Rubio, D. D. "Sucesos en Panamá". *Diario Oficial*, 10 de noviembre de 1873: 1066.

Urbina. "Estación del ferrocarril de Panamá en Colón". *Papel Periódico Ilustrado*, 20 de septiembre de 1883: 40.

Diario Oficial. Contrato sobre la construcción de un ferrocarril del lago de Paturia hasta la ciudad de Piedecuesta. (1874, julio 6): pp. 1857-1859.

Diario Oficial. Ferrocarril de Sabanilla. (1869, febrero 2): p. 148.

El Colombiano. "El silencio del Sr. Baupré". (1903, noviembre 26).

El Colombiano. "Información política". (1903, noviembre 12).

El Colombiano. "Panamá: revelaciones importantes". (1903, marzo 12).

El Colombiano. Información política. (1903, noviembre 12).

El Colombiano. Panamá: revelaciones importantes. (1903, marzo 12).

El Colombiano. El silencio del Sr. Baupré. (1903, noviembre 26).

El Correo Mercantil. Indemnización por el ferrocarril. (1883, mayo 5).

El Correo Mercantil. (1884, abril 19).

El Correo Mercantil. (1884, marzo 22).

El Correo Mercantil. (1884, agosto 13).

El Espectador. Ferrocarril. (1888, marzo 2).

El Espectador (161). (1892, abril 9).

El Espectador (270). (1893, junio 24).

El Espectador. Redacción de Negocios. (2008, octubre 17). Tren del Oeste inició operación.

El Ferrocarril. (1878, febrero 14).

El Herald de Antioquia. Editorial: Leve indiferencia. (1927, junio 25). pp. 5 (col. 1-2).

El Liberal (6). ¡Menos gobierno en Santander! (1897, junio 5).

El Repertorio (6). (1865, enero 1).

El Repertorio (13). (1865, junio 1).

El Tiempo. Transpacífico, con nuevo gerente. (1997, marzo 22).

El Tiempo. Vuelve la carga en tren. (2003, abril 11).

El Tiempo. Están en la búsqueda de un nuevo aire para el tren de Occidente. (2007, noviembre 9).

El Tiempo. Santamaría, R. (2008, julio 10). El país vuelve a subirse al tren.

El Tiempo. Lío por 30 mil millones de pesos entre Inco y Tren de Occidente. (2009, abril 16).

El Tiempo. Las “motobrujas”, el particular medio de transporte de San Cipriano, siguen en la carrilera. (2010, febrero 20).

El Tiempo. Crece preocupación entre habitantes de Pereira por apertura de paso al Tren de Occidente. (2010, julio 12).

El Trabajo. Propuestas de Mr. Charles Patin. (1889, julio 25).

El Trabajo. Más sobre el Ferrocarril. (1889, agosto 3).

La Idea (9). Lo del Istmo. (1899, mayo 20).

3. REVISTAS Y PUBLICACIONES SERIADAS

Araya, G. “Proyectos para construir una ruta transístmica en la zona limítrofe de Costa Rica y Panamá en el siglo XIX”.

- Revista de Historia de América, nº 137 (enero-diciembre 2006): 131-165.
- Cohen, L. "The chinese of the Panama Railroad: preliminary notes on the migrants of 1854 who "failed"". *Ethnohistory* 18, nº 4 (1971): 309-320.
- Collings, H. T. "Misinterpreting the Monroe Doctrine". *Annals of the American Academy of Political Science* 111 (January 1924): 37-39.
- Correa, J. S. "Inversión extranjera directa y construcción de ferrocarriles en Colombia: el caso del ferrocarril de Panamá (1849-1869)". *Estudios Gerenciales* 26, nº 115 (2010): 143-163.
- Correa, J. S. "Inversión extranjera y construcción de ferrocarriles en Colombia: *The Panama Railroad Co.* (1850-1903)". *História Econômica & História de Empresas* (Revista de la Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica (ABPHE) XII, nº 1 (enero-junio 2009): 131-170.
- Correa, J. S. "*The Panama Railroad Co.*: Ferrocarriles, territorio y soberanía en Colombia (1850-1903)". *Boletín de Historia y Antigüedades* XCVII, nº 851 ((octubre-diciembre) 2010).
- De Lesseps, F. "The Panama Canal". *American Association for the Advancement of Science* 8, nº 200 (December 1886): 517-520.
- Deas, M. "The fiscal problems of the nineteenth century Colombia". *Journal of the Latin American Studies* 14, nº 2 (November 1982): 287-328.
- Fischer, T. "El comienzo de la construcción de los ferrocarriles colombianos y los límites de la inversión extranjera". *Monografías de Administración* (Serie Historia del Desarrollo Empresarial). nº 60. Bogotá: Universidad de los Andes, marzo de 2002.
- Gómez Casabianca, L. E. "El primer colombiano en China". *Credencial Historia*, nº 214 (2007).

- Hendrix, H. J. "TR's Plan to invade Colombia". *Naval History* 20, n° 7 (December 2006): 36-42.
- Horna, H. "Francisco Javier Cisneros: a pioneer in transportation and economic development in Latin America, 1857-1898". *The Americas* 30, n° 1 (July 1973): 54-83.
- Loria, A. "The Monroe Doctrine". *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 54 (July 1914): 130-131.
- Moore, J. B. "The Monroe Doctrine". *Annals of the American Academy of Politic and Social Science* 96 (July 1928): 31-33.
- Olarte, A. "El Ferrocarril Troncal de Occidente". *Huellas*, marzo 1988: 9-13.
- Pillet, A. "The Monroe Doctrine". *Annals of the American Academy of Political and Social Science* 54 (July 1914): 131-133.
- Platt, R. S. "Central American Railways and the Panamerican Route". *Annals of the Association of American Geographers* 16, n° 1 (March 1926): 12-21.
- Renán Vega y S. Jáuregui. "La Guerra de la Sandía en Panamá: una reconstrucción a partir de las fuentes diplomáticas de Francia". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, n° 27 (2000): 93-118.
- Sánchez, P. "¿The end of hegemony? Panama and the United States". *International Journal of World Peace* 3, n° XIX (September 2002): 57-89.
- Sanders, J. E. "The vanguard of the Atlantic world: contesting modernity in Nineteenth-Century Latin America". *Latin American Research Review* 46, n° 2 (2011): 104-127.
- "Treaty between the United States of America and the Republic of Colombia for the settlement of their differences arising out the events which took place on the Isthmus of Panama in november 1903". *The American Journal of International Law* 16, n° 3 (July 1922): 119-121.
- Turk, R. "The United States Navy and the "Taking" of Panama". *Military Affairs* 38, n° 3 (October 1974): 92-96.

4. BIBLIOGRAFÍA SOBRE FERROCARRILES Y TRANSPORTE

- Arias de Greiff, G. *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1986.
- Arias de Greiff, G. *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos, 2006.
- Chant, C. *The world's railroads: the history and development of rail transport*. Editado por John Moore. Estados Unidos: Chartwell Books, Inc., 2002.
- Correa, J. S. *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*. Bogotá: CESA, 2010.
- Hartwig, R. E. *Roads to reason: transportation, administration, and rationality in Colombia*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 1983.
- Horna, H. *Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso Colombia*. Vol. 2, de Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX, de Carlos Dávila L. de Guevara, 1023-1044. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003.
- McCullough, D. *The path between the seas: the creation of the Panama Canal, 1870-1914*. United States of America: Simon & Schuster Paperbacks, 1977.
- McGuinness, A. *Path of the empire: Panama and the California Gold Rush*. Ithaca: Cornell Press, 2008.
- Montañez, G. "El Istmo de Panamá y Colombia: de puente natural a juego geopolítico de la Unión". En *Colombia y Panamá: la metamorfosis de la nación en el siglo XX*, de Heraclio Bonilla y Gustavo Montañez, 125-154. Bogotá: Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello, 2003.
- Ortega, A. *Ferrocarriles colombianos: la última experiencia ferroviaria del país (1920-1930)*. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1932.

- Ortega, A. Ferrocarriles colombianos: resumen histórico. Vol. 1. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1920.
- Ortega, A. Ferrocarriles colombianos: resumen histórico. Vol. 2. Bogotá: Imprenta Nacional y Academia Colombiana de Historia, 1923.
- Ortega, A. Reseña general sobre la marcha y desarrollo que han tenido los ferrocarriles colombianos desde 1835 hasta 1914. Washington: Imprenta del Gobierno, 1917.
- Pachón, Á. “Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1950-2000)”. En *Infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, de Álvaro Pachón y María Teresa (eds.) Ramírez, 225-548. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006.
- Pérez, G. Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo. Colombia: Ediciones Cisnecolor, 2007.
- Poveda, G. Carrileras y locomotoras. Medellín: Fondo Editorial Universidad Eafit, 2010.
- Ramírez, M. T. “Desarrollo de la infraestructura de transporte en Colombia (1900-1950)”. En *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*, de Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez, 5-224. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2006.
- Ramírez, M. T. “Efectos de eslabonamiento de la infraestructura de transporte sobre la economía colombiana”. En *Economía colombiana del siglo XX: un análisis cuantitativo*, de James Robinson y Miguel Urrutia, 383-457. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2007.
- Rippy, F. J. “Dawn of the railway era in Colombia”. *Hispanic American Historical Review*, November 1943: 650-663.
- Safford, F. “El problema de los transporte en Colombia en el siglo XIX”. En *Economía colombiana del siglo XIX*, de Adolfo

Meisel y María Teresa Ramírez, 523-574. Bogotá: Fondo de Cultura Económica y Banco de la República, 2010.

Schram, A. *Railways and the Formation of the Italian State in the Nineteenth Century*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

5. BIBLIOGRAFÍA GENERAL

Anderson, B. *Imagined communities*. 2 ed. London: Verso (New Left Books), 1994.

Bergquist, C. *Café y conflicto en Colombia (1886-1910): la Guerra de los Mil Días, sus antecedentes y consecuencias*. Bogotá: El Áncora-Banco de la República, 1999.

Bolívar, I. J., Germán Ferro y Andrés Dávila. *Belleza, fútbol y religiosidad popular*. Bogotá: Ministerio de Cultura, 2002

Claval, P. *Espacio y poder*. México: Fondo de Cultura Económica, 1982

Colmenares, G. *Partidos políticos y clases sociales*. Cuarta edición. Medellín: La Carreta, 2008.

Díaz Espino, O. *How Wall Street created a nation: J. P. Morgan, Teddy Roosevelt, and the Panama Canal*. New York: Four Walls Eight Windows, 2001

Dirks, N., Geoff Eley y Shery Ortner. "Introduction". En *Culture/power/history: a reader in contemporary social theory*, de Nicholas Dirks, Geoff Eley y Shery Ortner. Princeton: Princeton University Press, 1994, pp. 4-6.

Ferrari, V. *Derecho y sociedad: elementos de sociología del derecho*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2006.

Fischer, T. *Empresas de navegación en el río Magdalena: dominación extranjera y lucha por el monopolio*. Vol. 2, de *Empresas y empresarios en la historia de Colombia*. Siglos XIX-XX,

de Carlos Dávila L. de Guevara (comp.), 991-1020. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes, 2003.

Fischer, T. "La separación panameña de Colombia a la luz de la historiografía". En *Colombia y Panamá: la metamorfosis de la nación en el siglo XX*, de Heraclio Bonilla y Gustavo Montañez, 333-352. Bogotá: Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello, 2003.

Gilbert, J. "Close encounters: toward a new cultural history of US-Latin American relation". En *Close Encounters of Empire: Writing the Cultural History of U.S.-Latin American Relations (American Encounters/Global Interactions)*, de Joseph Gilbert, Catherine LeGrand y Ricardo Salvatore, 3-46. Durham: Duke University Press, 1998.

España, G. *La guerra civil de 1885; Núñez y la derrota del Radicalismo*. Bogotá: El Áncora, 1985

Grandin, G. *Empire's Workshop: Latin America, the United States, and the rise of the New Imperialism*. New York: Henry Holt and Company, 2010.

Hernández, A. *La Moneda en Colombia*. Bogotá: Villegas Editores, 2001.

Jaramillo, R. L. y Adolfo Meisel. "Más allá de la retórica de la reacción, análisis económico de la desamortización". En *Economía Colombiana del siglo XIX*, de Adolfo Meisel y María Teresa Ramírez, 283-330. Bogotá: Banco de la República y Fondo de Cultura Económica, 2010

Johnson, D. C. *Santander siglo XIX: cambios socioeconómicos*. Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1984.

LaFeber, W. *The New Empire: an Interpretation of American Expansion (1860-1898)*. New York: Cornell University Press, 1998.

Mejía Arango, L. *Los Radicales: historia política del radicalismo del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia, 2007, p. 15.

- Ocampo, J. A. Colombia y la economía mundial (1830-1910). Bogotá: Tercer Mundo-Colciencias-Fedesarrollo, 1998.
- Palacios, M. El café en Colombia (1850-1970): una historia económica, social y política. Segunda edición. Bogotá: El Colegio de México-El Áncora, 1983.
- Remy, J. y Lilian Voye. La ciudad y la urbanización. Madrid: IEAL, 1976.
- Richmond, A. H. "Ethnic Nationalism and Post-Industrialism". En *Nationalisms*, de John Hutchinson y Anthony D. Smith, 289-300. Oxford: Oxford University Press, 1994.
- Rippy, F. J. El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia. Bogotá: El Áncora Editores, 1981.
- Rossi, A. La arquitectura de la ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, 1971.
- Stephanson, A. Manifest Destiny: American Expansion and the Empire of Right. Estados Unidos: Hill and Wang, 1996.
- Vega, R. "Antecedentes y consecuencias del atraco yanqui en Panamá. Una reconstrucción a partir de los archivos diplomáticos de Francia". En *Colombia y Panamá: la metamorfosis de la nación en el siglo XX*, de Heraclio Bonilla y Gustavo Montañez, 239-290. Bogotá: Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello, 2003.
- Zambrano, F. "La ciudad en la historia". En *La ciudad: hábitat de diversidad y complejidad*, de Carlos Alberto Viviescas, Fernando Torres y Edmundo Pérez, 122-149. Bogotá: Universidad Nacional, 1999.
- Weaver, T. Los indios del Gran Suroeste de los Estados Unidos. España: Editorial Abya Yala, 1992.
- Weber, M. Economía y Sociedad. 2. Bogotá: Fondo de Cultura Económica, 1997.

6. FUENTES EN LÍNEA

Arias de Greiff, G. Inauguración del ferrocarril de Panamá. s.f. [www.colombialink.com/01_INDEX/index_historia/07_otros_hechos_historicos/0030_inauguraci%F2n_ferrocarril_panama_html], consultada el 23 de junio de 2008.

California State Library. s.f. <http://www.library.ca.gov/>] consultada el 3 de abril de 2009.

Lemaitre, E. “Panamá y su separación de Colombia”. Blaa Digital: Biblioteca virtual. 2007 [www.lablaa.org/blaavirtual/historia/panam/indice.htm] consultada el 26 de junio de 2008.

Navas, L. “El movimiento obrero en Panamá (1884-1914)”. Biblioteca de la Nacionalidad. 1979 [http://bdigital.binal.ac.pa/bdp/tomos/XXIX/Tomo_XXIX_P1.pdf], consultada el 30 de junio de 2011.

Panama Canal Railway. Panarail Historia. s.f. [www.panarail.com/sp/historia/index.html], consultada el 13 de junio de 2008.

Sosa, J. B. “Compendio de Historia de Panamá”. Biblioteca Virtual del Banco de la República. 1911 [<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/hispa/indice.htm>], consultada el 31 de mayo de 2011.

Tam, J. “Los chinos en Panamá”. Biblioteca Nacional de Panamá. s.f. [<http://www.binal.ac.pa/buscar/clartpa.php?pag=2&ini=225&lim=25&linum=11>], consultada el 30 de junio de 2011.

Trainweb. History of the Panama Railroad. s.f. [www.trainweb.org/panama/history1.html], consultada el 13 de junio de 2008.

Trainweb. History of the Panama Railroad. s.f. [www.trainweb.org/panama/history1.html], consultada el 13 de junio de 2008.

Trainweb. The Panama Railroad and the US Mail. s.f. [www.trainweb.org/panama/mail.html], consultada el 24 de junio de 2008.

Índice onomástico

A

Abadía Méndez, Miguel, 117
Acapulco, 84
Adams, John Quincy, 51, 91
Agustín Salomón et Compagnie, 50
Aizpuru, Rafael, 108, 110
Albán, Carlos, 118
Alemania, 25, 118
Amaya, general, 126
Ambalema, 29
América Latina, 21, 39, 41, 44, 47, 48, 77, 91, 93, 112, 122, 136
Ammen, Daniel, almirante, 107
Antioquia, 15, 17, 24, 27, 32, 43, 172
Arizona, 51
Arkansas, 92
Arosemena, 64, 66
Aspinwall, 94, 99
Aspinwall, poblado de, 61
Aspinwall, William, 44, 55, 56, 57, 83, 84
Atlanta, barco, 115, 122
Atlantic and Pacific Steamship Co, 86
Atrato, río, 65
Australian and New Zeland Steam Packet Co, 87

Ayacucho, batallón, 109
Ayapel, 29

B

Baker and Truesdale, 76
Baldwin, locomotora 67, 107
Banco Nacional, 28, 101
Barbacoas, 70, 71
Barranquilla, 32, 125
Baupré, Embajador, 122
Beverish, Albert, 135
Biddle, Charles, 49
Biddle, Nicholas, 49
Bocas del Toro, 115, 116
Boers, Guerra de los, 117
Bogotá, 29, 49, 58, 105, 117
Bogotá, barco cañonero, 121, 125
Bolívar, Estado, 24, 43, 172
Bolívar, ferrocarril de, 15, 16
Bolívar, Ingrid, 36
Bolivia, 85
Borbúa, Carlos, 108
Boston, barco, 122, 124
Bourdeux and Aspinwall, 87
Boyacá, 24, 43, 172
Brasil, 39 77
Bremen, 29
Bremen and Aspinwall, 87
British Pacific Steam Navigation Co, 87
Brown, James, 55
Bryan, William Jennings, 135
Bucaramanga, 29
Buenaventura, 29, 32, 126
Bunau-Varilla Maurice, 124
Bunau-Varilla, Philippe, 115, 119, 123
Bunau-Varilla-Hay, Tratado, 127
Burt, George, 109, 110

C

Cali, 29
 California, 51, 52, 54, 63, 71, 72, 65, 76, 113
California, barco, 84
California, Oregon and Mexico Co., 87
 Camacho Roldán, Salvador, 27, 30, 31, 53
 Canal del Dique, 60
 Caracas, 60
 Caribe, 40, 116, 118, 126, 135
 Caribe, mar, 24, 43, 59, 103, 129, 135
 Carnot, Sadi, 114
 Cartagena, 60, 70, 76, 109, 120, 126
Cartagena, barco, 125
 Cauca, 24, 27, 43, 172,
 Celler, M., 104
Central Pacific, ferrocarril, 88
Central Pacific-Union Pacific, ferrocarril, 72, 87, 88, 103
 Centroamérica, 49, 71, 115, 116, 117
 Cerro Mono, 62

CH

Chagres, 59
 Chagres, río, 59, 60, 62, 63, 64, 71, 83
Challenge, fragata, 77
 Charleston, 84
 Chase Manhattan, 128
 Chauncey, Henry, 44, 55, 56
 Chile, 31, 85
 Chiriquí, laguna, 65
 Chiriquí, provincia, 116
 Chocó, 65

C

Cincinnati, buque, 121
 Clay, Henry, 48
 Clayton-Bulwer, Tratado, 54, 117

Clemenceau, Georges, 114
Cockerill, locomotoras, 114
 Coghlan, J. B., 126
 Colombia, 15, 19, 20, 21, 23, 24, 35, 38, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 48,
 55, 56, 73, 93, 98, 99, 100, 101, 102, 104, 106, 107, 110, 112,
 115, 117, 118, 119, 120, 122, 126, 127, 131, 133, 134, 135,
 136, 137
 Colón, 61, 62, 64, 67, 70, 79, 80, 82, 86, 87, 94, 98, 104, 107, 109,
 110, 111, 115, 118, 120, 121, 124, 125, 126, 127
 Colorado, 92
 Comisión del Canal Ístmico, 128
 Comité de vigilancia, 94
Compagnie Générale Transatlantique, 87
Compagnie Nouvelle du Canal, 113, 115, 123, 127
Compagnie Universelle du Canal Interocéanique, 106, 112, 114, 115
Compañía Norteamericana del Canal de Panamá, 116
 Concejo Municipal de Panamá, 125
 Concesión Wyse, 106
 Concha, José Vicente, 117
Concord, barco, 122
 Congreso de Geografía, 104
 Connor, William, 109
Cooke, locomotoras, 114
 Corwine, Amos, 97, 98
 Costa de Mosquitos, 53, 54, 93
 Costa Rica, 49, 77, 120, 137
Couillet, locomotoras, 114
 Cromwell, William Nelson, 115, 117, 123, 128, 129
 Cruces, 59
 Cuarto de Destacamento de Infantería (EU), 81
 Cuba, 77, 79, 92, 116, 118, 129
 Cúcuta, 15, 29
 Cundinamarca, 24, 27, 43, 53, 172

D

Dakota del Norte, 92
 Dakota del Sur, 92
 Danza de los Millones, 134

Darién, 77
 Davis, George, 110
 De Fábrega, Francisco, 97
 De Lesseps, Charles, 114
 De Lesseps, Ferdinand, 44, 104, 106, 107, 112, 113, 114
Dixie, buque, 122, 126
 Doctrina Monroe, 91, 92, 93, 116, 135
 Dow, John M., 109
 Draconianos, 22
 Duane, William, 48

E

Ecuador, 85
 Eiffel, Gustave, 114, 115
 El Paso, 51
 Telégrafo, línea del, 67, 71, 84, 110, 120
 Elbers, Juan Bernardo, 30
 España, 41, 92
 Estados Unidos, 13, 16, 25, 27, 39, 40, 41, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 58, 60, 71, 72, 81, 83, 85, 87, 88, 89, 91, 92, 93, 94, 95, 97, 98, 104, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 134, 135, 136
 Estados Unidos de Colombia, 99
 Evarts, William, 107

F

Falmarc, Mauricio, 48
 Ferrocarril del Pacífico, 15, 16, 32
 Filadelfia, 49
 Florida, 129
 Francia, 16, 25, 41, 50, 51, 87, 92, 107
Franco-Belge, locomotoras, 114
 Franklin, Benjamín, 48
 Frijoles, estación, 63, 64

G

Gaitán Obeso, Ricardo, 111
Galena, barco, 109
Gales, país de, 31
Garachiné, punta, 103
Garella, Napoleón, 50
Gatún, 61, 62, 70, 128
Georgia, barco, 63, 84
Gólgotas, 22, 23
Gónima, general, 109
González, Florentino, 53, 98
Gorgona, 59, 60, 64, 67
Gran Bretaña, 54, 87, 101, 117
Gran Colombia, 48
Grant, Ulysses S., 81
Guajira, la, 27
Guangdong, provincia de, 79
Guantánamo, 129
Guerra Hispanoamericana, 93
Guerrero, Amador, 125

H

Habana, la, 84, 116
Habraham, Miguel, 97
Haití, 93
Hay-Pouncefote, Tratado, 117
Herrán, Pedro Alcántara, 55
Herrán-Hay, Tratado, 122
Herrán-Mack, Protocolo, 99
Hinkley, locomotoras, 105, 114
Hispanoamérica, 39
Hispano-Americana, guerra, 116
Hoadley, David, 56, 81
Honduras, 53
Hornos, cabo de, 51, 52, 63, 83, 84, 87
Hughes, George H., 58

I

Illinois, barco, 96
Independence, barco, 98
Indias Occidentales, 87
Inglaterra, 16, 25, 41, 87, 136
Iowa, Estado, 92
Iowa, barco, 120
Isthmus Guard, 95

J

Jackson, Andrew, 49
Jamaica, 76
Johnson, Daniel H., 86
Joly de Sablá, 50
Jouett, James, 108

K

Kane, Theodore F., 109
Kansas, 92
Key West, 84
Klein, Mathew, 50, 55
Koppel, Salomon, 100, 141

L

La Ciénaga, 96, 97
La Culebra, 64, 65
Law, George, 56, 84
Le Matin, 124
Lesseps, Ferdinand de, 44, 104, 106, 107, 112, 113, 114
Ley Spooner, 127
Limón, bahía de, 60
Lincoln, Abraham, 88
Liverpool, 87

LL

Lloyd, J. A., 48
Loew, George, 59
Londres, 27, 101, 104
López, José Hilario, 23, 50, 55
Luisiana, 92
Luna, José Manuel, 7, 96

M

Machias, barco, 120
Magdalena, Estado, 24, 43, 172
Magdalena, río, 30, 60
Maine, barco, 116, 122
Malmros, Oscar, 124
Manizales, 29
Manzanillo, 84
Manzanillo, isla de, 56, 57, 60, 63, 66, 94
Marblehead, barco, 122, 124
Martín, Juan de Francisco, 50
Martínez Silva, Carlos, 1167
Matachín, 70
Mazatlán, 84
McCullough, John G., 81, 107
Medellín, 29
Melo, José María, 23
México, 51, 87, 93, 107
Mil Días, Guerra de los, 40, 117, 122
Minnesota, 92
Missouri, 92
Momotombo, volcán, 119
Monroe, James, 91
Montana, 92
Montañas Rocosas, 83
Monte Esperanza (véase Cerro Mono), 58
Monterrey, 84
Morgan, J. P., 123, 128

Morton, Blis & Co, 101
 Mosquera, Tomás Cipriano de, 22, 23, 50, 102
 Mosquitia (véase Costa de Mosquitos), 53, 54
 Mozley, B., 108
 Muñoz, Ignacio, 100
 Murillo Toro, Manuel, 102

N

Nashville, barco, 122, 124, 125
Naval War College, 118
 Nebraska, 92
 Neiva, 29
 New Castle, 67, 107
 New Jersey, 116
 Nicaragua, 49, 53, 55, 93, 104, 118, 119, 127, 137
 Nicaragua, lago de, 54
North Atlantic Steam Ship Co, 86
 Nueva Granada, 49, 51, 52, 53, 66, 77, 83, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99
 Nueva Jersey, 123
 Nueva Orleáns, 60, 76, 81, 84, 85, 92
 Nueva York, 27, 52, 55, 57, 59, 60, 63, 76, 83, 84, 86, 100, 101, 107, 113, 115, 117, 123, 129
 Nueva York, bolsa de, 25, 64
 Nuevo México, 51, 92
 Núñez, Rafael, 25, 26, 28, 101

O

O'Sullivan, John, 92
 Obaldía, José de, 49, 66
 Obispo, estación, 64, 65, 67
Ohio, barco, 84
 Oklahoma, 92
 Oliver, Jack, 96, 98
Oregon, barco, 84
 Ossa, J. Francisco de la, 80

P

Pacific Mail Steamship Co., 84, 85, 86, 87, 94, 97

Pacific Railroad Bill, 88

Padilla, barco, 125

Panamá, 16, 22, 27, 37, 40, 42, 43, 46, 49, 50, 52, 53, 56, 57, 64, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 76, 78, 79, 80, 83, 84, 85, 86, 87, 91, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 104, 106, 107, 108, 109, 110, 114, 115, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 126, 127, 128, 129, 131, 133, 134, 135, 136, 172

Panamá, ciudad de, 57, 73, 80, 84, 85, 95, 104, 108, 110, 113, 122, 125, 126

Panama Canal Company of America, 123

Panamá, Congreso de, 93

Panamá, ferrocarril, 15, 16, 20, 29, 32, 40, 45, 48, 49, 60, 61, 62, 65, 72, 83, 85, 87, 103, 118, 119, 131, 134

Panama, New Zeland and Australian Royal Co., 87

Panama Railroad Co., 5, 15, 41, 42, 46, 55, 56, 57, 69, 84, 85, 86, 87, 96, 101, 105, 106, 107, 115, 120, 128, 131, 132, 135, 170

Panama Star and Herald, 93, 94

Paraíso, valle del, 64

Paredes, Victoriano de Diego, 58

París, 104, 106, 113, 115, 123, 124, 127

Parita, 96

Park, Trennor W., 106, 107

Parra, Aquileo, 25, 26, 101, 105

Pautricelle, Antonio, 110

Perry, Thomas, capitán, 120

Perú, 31, 79, 85

Phanter, barco, 121

Philadelphia, barco, 63

Pinkerton Detectives Agency, 95

Pombo, Lino de, 96, 98

Pony Express, 71

Porter, locomotoras, 114

Portland, locomotoras, 67, 68, 107

Portobelo, 49, 59, 60, 124

Powhatan, fragata, 111

Praire, barco, 126
 Prestan, Pedro, 109, 110, 111
 Primera Guerra Mundial, 134
 Promontory Summit, 88
 Protectorado de la Costa de Mosquitos (Mosquitia), 54
 Puerto Rico, 92, 93, 116, 118, 129
 Pulitzer, Joseph, 123

R

Radicalismo, 23, 28, 40, 131
Reading, ferrocarril, 67
 Reclus, Armand, 104
 Reformas liberales, 15, 76
 Regeneración, 28, 29, 38, 40, 118
 Reinach, Jackes, 106
 Riascos, Joaquín, 102
 Richmond, Anthony, 38
 Río Grande, 51
 Rionegro, 23
 Roberto Carlos Federico, Rey de Mosquitos, 55
 Rogers, locomotoras, 107, 112, 114
 Rojas Garrido, José María, 102
 Roosevelt, Theodore, 116, 123, 126, 128, 129, 135
Royal Mail Steam Packet Co., 85, 87, 94
 Runnels, Ran, 95
 Russell, Andrew J., 88

S

Sabanilla, 126
 Salgar, Eustorgio, 26, 105
 Salomón, Agustín, 50
 Samper, Miguel, 28
 San Blas, 84
 San Diego, 51, 84
 San Francisco, 52, 83, 84, 85, 86, 96
 San Francisco y Oregón, 87

San José (Guatemala), 85
 San Juan, río, 54
 San Lorenzo, 66
 San Lorenzo, fuerte de, 59
 San Lorenzo, río, 92
 Santa Marta, 126
 Santander, 17, 24, 27, 32, 43, 172
 Santos Acosta, 102
 Santos Zelaya, José, 55, 119
 Savannah, 84, 85
Sellers, fábrica, 67, 107
Shenandoah, barco, 110
 Smith, David R., 37
Sociedad Anti-China, 80
 Sociedad de Agricultores Colombianos, 27
Société Internationale du Canal Interocéanique, 106
 Spaller, Mr., 125
St. Leonard, locomotoras, 114
St. Marys, barco, 98
 St. Nazaire, 87
 Stephens, John, 44, 55, 58, 81
 Strain, Isaac C., 77
Sullivan & Cromwell, 123
Swatara, barco, 110
 Swatow (hoy Shantou), 79

T

Taboga, isla de, 98
 Taft, Charles, 129
 Taft, Robert, 129, 135
 Tajada de sandía, incidente de la, 42
 Tanco Armero, Nicolás, 77
Tennessee, barco, 110
 Texas, 51, 94
 Thayer Mahan, Alfred, 45, 110, 135
The Daily Alta California, 96
The World, 123

Thierry, Charles, barón, 50
 Tiburón, cabo, 103
Tiradores, batallón, 125
 Tolima, 24, 27, 43, 172
 Torres, coronel, 125, 126
 Torres Torres, Manuel, 48
 Totten, George M., 40, 56, 60, 62, 63, 66, 76, 77, 78, 81, 94, 95, 99
 Tovar, general, 126
 Tratado Mallarino-Bidlack, 52, 53, 55, 98, 108, 112, 116
 Trautwine, John G., 60
 Trujillo, Julián, 28
 Tunja, 19
 Türr, Istvan, 106

U

Union Pacific, ferrocarril, 88
United Fruit Co., 116
United States Mail Steamship Co., 84, 86
United States Post Service, 52
United States Topographical Corps, 58
 Urrutia Añino, José María, 95
 Urrutia-Thompson, tratado, 134
USS Iowa, barco, 120
 Utah, 51, 88

V

Vanderbilt, Cornelius, 86
 Vanderlip, 135
 Veraguas, 53, 56
 Verbruggh, Louis, 105

W

Wachusset, barco, 110
 Wall Street, 40, 104, 106, 123, 134, 135

Washington, 48, 55, 117, 123

Wells Fargo Co., 85

West India and Pacific Steamship Co. Ltd., 87

Wisconsin, barco, 121, 122

Wyoming, 92

Wyoming, barco, 122

Wyse, Lucien Bonaparte, 106

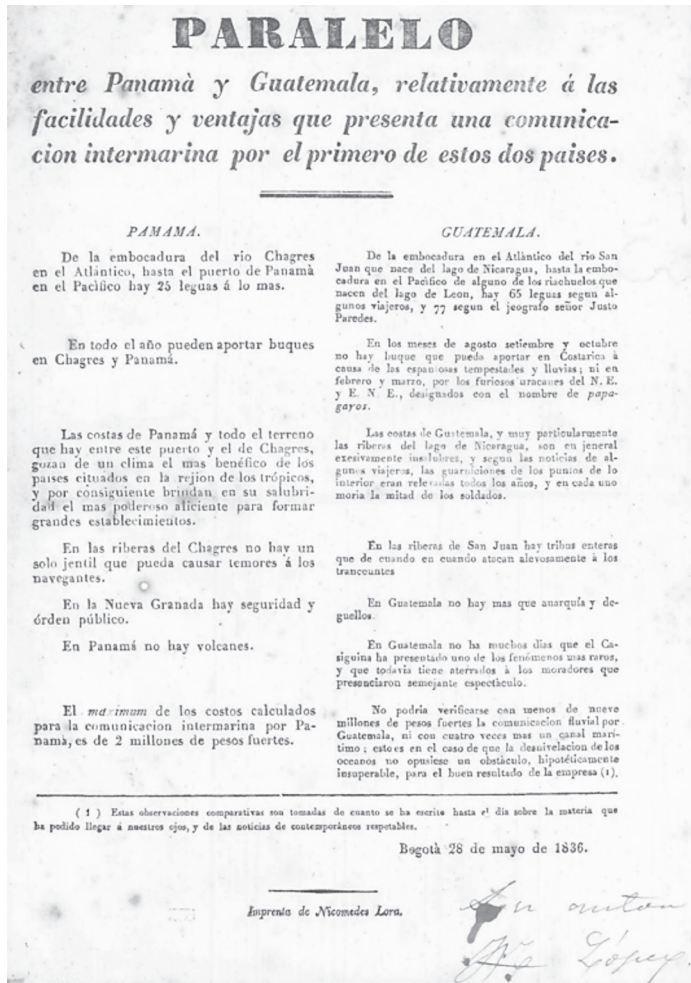
Wyse, N. B., 104, 105

Y

Young, William C., 86, 81

ANEXOS

ANEXO A PARALELO ENTRE GUATEMALA Y PANAMÁ PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN CANAL INTEROCEÁNICO



Fuente: López, José Hilario. *Paralelo*. Bogotá: imprenta de Nicomedes Lora, 1836.

ANEXO B
DIVIDENDOS PAGADOS POR *THE PANAMA RAILROAD CO.*
(1853-1905)

Año	Stock de capital (USD)	Tasa %	Suma pagada (USD)	Pago total (USD)
1853 a	\$1.467.720,00	10,00%	\$146.772,00	
1853	\$2.194.062,00	5,00%	\$109.703,10	\$256.475,10
1854	\$2.716.572,00	3,50%	\$95.080,02	
1854	\$2.832.000,00	3,50%	\$99.120,00	\$194.200,02
1855	\$2.875.000,00	3,50%	\$100.625,00	
1855	\$3.743.000,00	6,00%	\$224.580,00	\$325.205,00
1856	\$4.532.000,00	6,00%	\$271.920,00	
1856	\$4.717.000,00	6,00%	\$283.020,00	\$554.940,00
1857	\$4.750.000,00	6,00%	\$285.000,00	
1857	\$4.777.000,00	6,00%	\$286.620,00	\$571.620,00
1858	\$4.840.000,00	6,00%	\$290.400,00	
1858	\$4.923.000,00	6,00%	\$295.380,00	\$585.780,00
1859	\$4.967.000,00	12,00%	\$596.040,00	\$596.040,00
1860	\$4.973.000,00	6,00%	\$298.380,00	
1860	\$4.976.000,00	6,00%	\$298.560,00	\$596.940,00
1861	\$4.976.000,00	12,00%	\$597.120,00	\$597.120,00
1862	\$4.981.000,00	6,00%	\$298.860,00	
1862	\$4.990.000,00	11,00%	\$548.900,00	\$847.760,00
1863	\$4.992.000,00	4,00%	\$199.680,00	
1863	\$4.999.000,00	12,00%	\$599.880,00	\$799.560,00
1864	\$5.000.000,00	20,00%	\$1.000.000,00	\$1.000.000,00
1865 b	\$5.000.000,00	55,00%	\$2.750.000,00	
1865	\$7.000.000,00	6,00%	\$420.000,00	\$3.170.000,00
1866	\$7.000.000,00	24,00%		\$1.680.000,00
1867	\$7.000.000,00	24,00%		\$1.680.000,00
1868	\$7.000.000,00	44,00%		\$3.080.000,00
1869	\$7.000.000,00	26,00%		\$1.820.000,00
1870	\$7.000.000,00	12,50%		\$875.000,00
1871	\$7.000.000,00	3,00%		\$210.000,00

Año	Stock de capital (USD)	Tasa %	Suma pagada (USD)	Pago total (USD)
1872	\$7.000.000,00	10,50%		\$735.000,00
1873	\$7.000.000,00	12,00%		\$840.000,00
1874	\$7.000.000,00	12,00%		\$840.000,00
1875	\$7.000.000,00	12,00%		\$840.000,00
1876	\$7.000.000,00	9,00%		\$630.000,00
1877	\$7.000.000,00	12,00%		\$840.000,00
1878	\$7.000.000,00	12,00%		\$840.000,00
1879	\$7.000.000,00	13,00%		\$910.000,00
1880	\$7.000.000,00	16,00%		\$1.120.000,00
1881 c	\$7.000.000,00	52,25%		\$3.657.500,00
1882	\$7.000.000,00	12,50%		\$875.000,00
1883	\$7.000.000,00	21,50%		\$1.505.000,00
1884	\$7.000.000,00	16,00%		\$1.120.000,00
1885	\$7.000.000,00	2,00%		\$140.000,00
1888	\$7.000.000,00	23,00%		\$1.610.000,00
1889	\$7.000.000,00	9,00%		\$630.000,00
1890	\$7.000.000,00	5,00%		\$350.000,00
1891	\$7.000.000,00	5,00%		\$350.000,00
1892	\$7.000.000,00	4,00%		\$280.000,00
1901	\$7.000.000,00	2,00%		\$140.000,00
1902	\$7.000.000,00	4,00%		\$280.000,00
1903	\$7.000.000,00	4,00%		\$280.000,00
1904	\$7.000.000,00	6,50%		\$455.000,00
1905	\$7.000.000,00	5,00%		\$350.000,00

Fuente: Bristow. Ob. cit., pp. 237-38.

a. Dividendo sobre acciones.

b. De estos, US\$2'000.000 representan un dividendo de 40% pagado en acciones.

c. De estos US\$1'698.200 corresponden a los activos incluidos en el pago de dividendos.

ANEXO C

POBLACIÓN COLOMBIANA EN 1874 POR ESTADO SOBERANO

Estado Soberano	Población	Porcentaje
Antioquia	365.974	12,6%
Bolívar	175.000	6,0%
Cauca	502.874	17,3%
Boyacá	438.000	15,1%
Cundinamarca	400.000	13,8%
Magdalena	100.000	3,4%
Panamá	174.000	6,0%
Santander	496.000	17,1%
Tolima	250.000	8,6%
Total	2.901.848	100,0%

Fuente: Peña, Manuel H. “Los ferrocarriles en Colombia”. *Diario Oficial*, 5 de agosto de 1874, p. 1964.

TÍTULOS DE LA COLECCIÓN CAMINOS DE HIERRO

1. Ferrocarriles y tranvías en Antioquia

2. The Panama Railroad Company
o cómo Colombia perdió una nación

3. Trenes y puertos en Colombia:
el ferrocarril de Bolívar (1865-1941)

4. Café y ferrocarriles en Colombia:
los trenes santandereanos (1869-1990)

Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA
Este libro se terminó de imprimir en mayo de 2012,
en Bogotá DC

Se compuso en caracteres Adobe Caslon Pro de 12 pts.
Y se imprimió sobre papel bond blanco de 90 gr.

A mediados del siglo XIX se puso en marcha en Colombia uno de los procesos de inversión extranjera más exitosos de América Latina, al menos desde la perspectiva de los inversionistas extranjeros: la construcción y puesta en funcionamiento del Panama Railroad Co. Esta línea férrea se convirtió en una vía estratégica para el comercio internacional, y puso a Panamá en el centro de las dinámicas políticas, sociales y económicas del mundo del siglo XIX. No obstante, creó parte de las condiciones para que eventualmente surgiera un reto serio a la soberanía nacional sobre el Istmo.

Juan Santiago Correa R.

Economista y doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas de la Universidad Externado de Colombia; magíster en Historia de la Pontificia Universidad Javeriana; ha publicado múltiples artículos en revistas académicas y es autor de los libros *Minería y comercio: las raíces de la elite antioqueña (1775-1810)*; *Territorio y poder: dinámicas de poblamiento en el valle de Aburrá, siglo XVII*; *Prensa de oposición: el Radicalismo derrotado (1880-1902)*; *Los caminos de hierro: ferrocarriles y tranvías en Antioquia*; y *Moneda y nación: del federalismo al centralismo económico (1850-1922)*; actualmente se desempeña como Secretario General y Director de Investigación en el Colegio de Estudios Superiores de Administración –CESA–.

