

Colombia y la Doctrina Monroe: el caso del Ferrocarril de Panamá y las intervenciones estadounidenses en el Istmo

Colombia and the Monroe Doctrine: The Case of the Panama Railroad and U.S. interventions in the Isthmus

Juan Santiago Correa R.¹

DOI: <http://dx.doi.org/10.14482/memor.22.5830>

Resumen

La construcción y puesta en marcha del Ferrocarril de Panamá se constituyó como uno de los procesos de inversión extranjera en América Latina durante el siglo XIX. Este ferrocarril, construido como una forma de superar las dificultades de navegación entre el mar Caribe y el Océano Pacífico, permite evidenciar el despliegue de la Doctrina Monroe sobre América Latina y el Caribe, la interrelación entre los intereses de las élites locales y los intereses internacionales, y la forma en que se estaba definiendo el concepto mismo de nación durante el siglo XIX.

Palabras clave: Railways Colombia, Inversión extranjera, Historia económica, Panamá, Doctrina Monroe.

Abstract

The construction and operation of the Panama Railroad was one of the most successful processes of foreign investment in Latin America during the nineteenth century. This railway, built to overcome the difficulties of navigation between the Caribbean Sea and the Pacific Ocean, makes evident the deployment of the Monroe Doctrine in Latin America and the Caribbean, the relationship between the interests of localities and international powers, and how the concept of nation was defined in the nineteenth century.

Keywords: Railways Colombia, foreign investment, Colombian economic history, Monroe Doctrine, Panama.

Los inicios

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

¹ Director de Investigación del Colegio de Estudios Superiores de Administración CESA. Economista y Doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas de la Universidad Externado de Colombia y magíster en Historia de la Pontificia Universidad Javeriana.

entre los océanos Atlántico y Pacífico. Además, a diferencia de otras experiencias en las cuales las vías de transporte se convirtieron en articuladores de los mercados regionales o nacionales y, tal vez más importantes, en una forma de hacer palpable el concepto de Nación, en Colombia esto no ocurrió. Además del tardío y desarticulado 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 sobre Panamá.

El 28 de diciembre de 1848 John Stephens, William Aspinwall y Henry Chauncey 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.*². La construcción comenzó poco tiempo después en la isla de Manzanillo, donde se fue consolidando un pequeño poblado. El 2 de febrero de 1852 la compañía lo llamó oficialmente Aspinwall³, 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 Ferrocarril de Panamá se siga encontrando el nombre de Aspinwall, en lugar de Colón.

En 1855 las brigadas de construcción que avanzaban desde los dos frentes se encontraron, y para finales de enero entró en funcionamiento 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 las condiciones más favorables para atravesar el continente entre Nicaragua y el Darién; requirió la construcción de 170 puentes con arcos de 15 pies o más y 134 puentes con arcos de menos de 15 pies, con un costo total de USD\$7'407.535. Sin duda, uno de los más costosos del mundo sobre la base del costo por milla construida: US\$155.948/milla⁴.

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

² Board of Directors. Panama Rail-Road Company. Van Norden & Amerman. New York, 1849.

³ Oran. Panama Railroad. En: The United States discovers Panama: the writings of soldiers, scholars, scientist, and scoundrels, 1850-190, de Michael LaRosa y Germán R. Mejía. Rowman & Littlefield Publishers, Inc. United States of America, 2004 (1858). P. 15-40

⁴ David McCullough. The path between the seas: the creation of the Panama Canal, 1870-1914. Simon & Schuster Paperbacks. United States of America, 1977. P. 35

magistratura. Con la terminación de la línea, el poblado de San Lorenzo perdió toda importancia y, el negocio que habían mantenido por largo tiempo los indios canoeros, desapareció por completo, pues los barcos desembarcaban en la isla de Manzanillo en el inicio de la ruta férrea.

Hasta el establecimiento del *Pony Express* y la terminación de la línea de telégrafo transcontinental entre 1860 y 1861, la ruta de Panamá fue la principal, más rápida y más confiable forma de 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 enviado desde California, pasaba a través de Panamá⁵. El punto de quiebre hacia finales de la década de los sesenta se debió, como se analizará más adelante, a la pérdida del monopolio del transporte entre la costa este y oeste de los Estados Unidos con la inauguración del *Central Pacific - Union Pacific*. Esto implicó una desviación importante del transporte de mercancías, personas y los valiosos contratos de correos.

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

El Istmo y los Estados Unidos

Los intereses de los Estados Unidos en el resto de América fueron objetivos estratégicos desde muy temprano. 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 1823⁶. Sus tres principios básicos eran: primero, las potencias europeas no tienen derecho a intervenir en los asuntos de los Estados americanos; segundo, toda intervención será considerada como un acto hostil por los Estados Unidos; y tercero, la fundación de colonias es

⁵ Aims McGuinness. *Path of the empire: Panama and the California Gold Rush*. Cornell Press. Ithaca, 2008. P.6

⁶ John Bassett Moore. *The Monroe Doctrine*. En: *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 96. United States of America, July 1928. P. 31

inadmisible en el continente americano⁷. El corolario más popular de dicha doctrina es el de “América para los americanos”, aunque en la práctica se aplicó en su sentido más restrictivo.

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; las posesiones que aún tenía España en América, en particular las estratégicas islas de Cuba y Puerto Rico; el control francés sobre Nueva Orleans y los territorios al oeste del río Mississippi; y por último, el control territorial de las comunidades indígenas al oeste de los Estados Unidos. Mediante esta política exterior, los Estados Unidos paradójicamente asumieron el derecho a mediar en las relaciones entre los Estados europeos y los americanos por medio de una declaración que sostenía el principio de no intervención, al tiempo que llevaba a ejercer el derecho a intervenir en los asuntos latinoamericanos⁸. Dichas intervenciones ocurrieron a lo largo del siglo XIX y principios del XX en México, Puerto Rico, Nicaragua, la guerra Hispanoamericana, Haití y Panamá, entre otros.

En este contexto, durante la construcción surgieron algunos hechos que deberían haber generado las primeras alarmas sobre la posible pérdida de soberanía sobre el Istmo, pero no lo hicieron. En primer lugar, en artículo publicado por *Panama Herald and Star* en 1852, firmado anónimamente por un abogado de la compañía, pero que de acuerdo a McGuinness por la argumentación y el estilo parece de autoría de Totten, se aseguraba que en el contrato firmado con la Nueva Granada se le otorgaba a la compañía el derecho a realizar sus propias leyes y regulaciones municipales para la ciudad de Colón, así como el derecho a establecer su propia fuerza pública y cortes independientes a las de la Nueva Granada⁹. Estas afirmaciones son falsas, pues el contrato establecía de manera específica que el ferrocarril y la zona de tránsito permanecían bajo soberanía nacional. Probablemente los dueños de la compañía consideraban que el poblado se construyó sobre la isla de Manzanillo que, en virtud de la negociación, era propiedad de la compañía salvo tres pequeñas fajas de terreno: una de 10 acres de propiedad del gobierno panameño y, las otras dos pertenecían a la *Pacific Mail Steamship Co.*, y a la *Royal*

⁷Harry T. Collings. Misinterpreting the Monroe Doctrine. En: *Annals of the American Academy of Political Science*. 111. Philadelphia. January 1924. P. 37

⁸Pillet, A. The Monroe Doctrine. En: *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 54. United States of America, July 1914. P. 132

⁹Aims McGuinness. *Path of the empire: Panama and the California Gold Rush*. Cornell Press. Ithaca, 2008. P. 74

*Mail Steam Packet Co.*¹⁰ Esta situación seguramente generó la idea errónea de poseer una propiedad por fuera de la soberanía del país.

En segundo lugar, el 20 de marzo de 1854 algunos ciudadanos estadounidenses y otros extranjeros en Colón establecieron 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, ellos tenían el derecho moral y la obligación de (re)establecer el orden público por mano propia¹¹. El primer paso que llevaron a cabo fue el de intentar tomar el control de la cárcel en Colón, lo que llevó a un enfrentamiento no sólo con los presos sino con la guardia panameña que se resistió a esto. Esto generó algunas preocupaciones desarticuladas, pero un editor estadounidense del *Panama Star* minimizó las preocupaciones que había sobre el Comité sobre que fuera la primera señal para que Panamá siguiera el camino que recientemente había tomado Texas en 1845 tras una migración inicial de estadounidenses.

Este editor sostenía que no sólo no había las condiciones internas necesarias en los Estados Unidos (habían cambiado a partir de 1848) por una parte, y por otra, que no había ningún interés en una anexión siempre que la Nueva Granada mantuviera un “estado de neutralidad” en la zona de tránsito. Simultáneamente a la existencia del Comité, Totten organizó una fuerza de policía privada conocida como el “Isthmus Guard”, comandada por el ex ranger de Texas Ran Runnels, con el fin de disciplinar a los trabajadores que desafiaron la autoridad de la compañía y que controlara el bandidaje a lo largo de la ruta con un cargo mensual de US\$1.000¹².

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 José María Urrutia Añino autorizó oficialmente la Guardia. Estos actuaron sin ningún control por parte de las autoridades locales, y era frecuente que obtuvieran información de la población local por medio de sobornos, la fuerza o pagos y, al menos en una ocasión, se tienen registros de que la Guardia colgó de forma sumaria a sus víctimas en las fortificaciones de la ciudad de Panamá¹³. Aunque la Guardia eventualmente fue disuelta en marzo de 1855, al terminar la construcción de la ruta y la

¹⁰ Joseph L. Bristow. Report of the Special Panama Railroad Commissioner to the Secretary of War. Washington: Government Printing Office. Washington, 1906. P. 9

¹¹ Aims McGuinness. Path of the empire: Panama and the California Gold Rush. Cornell Press. Ithaca, 2008. P. 74

¹² Robert Tomes. Panama in 1855. An account of The Pana Rail-Road and the cities of Panama and Aspinwall with sketches of life and character of the Isthmus. Harper and Brothers. New York, 1855. P. 123 s.

¹³ Aims McGuinness. Path of the empire: Panama and the California Gold Rush. Cornell Press. Ithaca, 2008. P. 76

disolución abrupta del Comité, es importante anotar que ésta no fue una imposición unilateral de la compañía o aun proyecto explícito del gobierno de los Estados Unidos por minar la soberanía nacional, sino fruto de colaboración transaccional, aunque asimétrica entre el gobierno local y la empresa.

Esto se dio en medio de un intenso debate sobre el tipo de gobierno adecuado para lo que se llamaría comúnmente como la “zona de tránsito”, la cual era considerada como estratégica para el flujo internacional de hombres y mercancías y, de enfrentamientos entre librecambistas y proteccionistas que llevarían al golpe de José María Melo entre abril y diciembre de 1854. Luego de la derrota de Melo, le fue encargada la primera magistratura al liberal panameño José de Obaldía, quien ejercía la vicepresidencia. En su mensaje al Congreso de 1855 informó que los trabajos del ferrocarril estaban por terminar y, preveía que una vez estuviera en operación generaría un flujo de pasajeros, negocios y mercancías de tal magnitud, que sería necesario la creación de “una entidad territorial que comprenda el trayecto intermarino y las islas más cercanas”¹⁴. Esta propuesta fue llevada a la legislatura por el también panameño y liberal Justo Arosemena y se convirtió en Acto Legislativo el 27 de febrero de 1855, por el cual fue creado el Estado Federal Soberano de Panamá, siendo el primero de los Estados del régimen federal. Para regular los negocios de la nación en el Estado de Panamá, se promulgó una ley el 24 de mayo de 1855 en la que se especificaba que no se podía hacer ninguna modificación o innovación de ningún tipo al contrato del ferrocarril por parte de Panamá, el cual quedaba bajo la dependencia exclusiva del gobierno nacional¹⁵.

Al año siguiente surgió uno de los sucesos más lamentables sobre la soberanía colombiana en el Istmo, y que pocos políticos colombianos como Miguel Samper denunciaron. El hecho, que se conocería como el incidente de la “tajada de sandía”, ocurrió el 15 abril cuando unos 940 pasajeros del buque *John L. Stephens* y otros tantos del *Illinois* esperaban en el puerto de Colón a que la marea cambiara para continuar el viaje hacia los Estados Unidos, cuando comenzó un fuerte disturbio¹⁶. Las versiones sobre el suceso son contradictorias y tienden a exagerar los

¹⁴ Armando Martínez Garnica. 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. Universidad Nacional de Colombia y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 60

¹⁵ Gustavo Montañez. 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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 134

¹⁶ Gustavo Pérez. Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo. Ediciones Cisnecolor. Colombia, 2007. P. 166

méritos y las culpas de cada uno de los participantes, dependiendo del país de origen de quien los comenta. Lo que sí es claro, es que un ciudadano estadounidense en medio de un fuerte estado de embriaguez, acompañado de dos o tres personas, se negó a pagar un real, equivalente a diez centavos de dólar, por una tajada de sandía al frutero José Manuel Luna.

Luna le reclamó de manera airada por la situación y le exigía al estadounidense el pago de su fruta, frente a lo cual éste último la arrojó al suelo y sacó su revólver. Según los reportes legales del caso, el frutero le respondió en inglés “*Careful, we are not in the United States here; pay me my real and we are even*” y sacó su cuchillo. En medio de la discusión, el peruano Miguel Habrahan se inmiscuyó arrebatándole luego de un forcejeo el revólver al estadounidense y huyó al barrio de La Ciénaga. A partir de este momento los sucesos se salieron de control, pues las campanas de la iglesia de La Ciénaga replicaron para llamar a los vecinos a responder por la agresión de los estadounidenses generando una serie de disturbios en la zona. Los pasajeros que habían desembarcado desde el día anterior se refugiaron en varios lugares¹⁷.

Luna había estado registrado en el censo electoral de 1851, lo que implica que reunía las condiciones mínimas de propiedad que exigía la legislación del momento y, se describía así mismo como un hombre que sabía leer y escribir, y su oficio era el de platero en su pueblo de origen, Parita, donde recientemente habían ocurrido enfrentamientos entre liberales y conservadores. Él vivía en La Ciénaga, un barrio negro y mestizo de fuerte presencia liberal¹⁸. El hecho de que un artesano estuviera vendiendo frutas en el puerto indica que la situación económica de Luna se había deteriorado desde 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 puede implicar los frecuentes tratos de éste con los inmigrantes que transitaban por Panamá.

Después de los hechos, no se tienen registros posteriores sobre el ciudadano estadounidense ni apareció 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 un pasajero del *Illinois* de nombre “Jack Oliver”, aunque no hay confirmación de esta información por ninguna otra fuente hasta los descargos realizados por el gobierno de la Nueva Granada en junio de 1856, por el Secretario de Asuntos Exteriores Lino de Pombo, que de

¹⁷ Aims McGuinness. *Path of the empire: Panama and the California Gold Rush*. Cornell Press. Ithaca, 2008. P. 1 s.; y Joaquín Posada. *El Ferrocarril de Panamá*. Imprenta de Ruiz e Hijo. Cartagena, s.f. P. 30-35

¹⁸ Aims McGuinness. *Path of the empire: Panama and the California Gold Rush*. Cornell Press. Ithaca, 2008. P. 127 s.

hecho cita al periódico mencionado¹⁹. Los motines que se desataron afectaron las propiedades de los extranjeros en la ciudad y parecen tener un trasfondo de resentimiento social, en especial en los braceros que quedaron sin empleo desde la entrada en funcionamiento del ferrocarril, en contra de la *Panama Railroad Co.*, y en general en contra de los estadounidenses²⁰. Sin embargo, las fuentes de la época no dan suficiente información en este sentido pero es una hipótesis que no puede descartarse.

Por otra parte, la tensión social en Panamá no puede dejarse de lado, pues los cambios legales habían cambiado seriamente la situación política interna. En primer lugar, en 1852 se había manumitido toda la mano de obra esclava en la Nueva Granada; en segundo lugar, 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, también se había cambiado el nombramiento por parte del Ejecutivo de gobernadores y alcaldes, por la elección popular de los mismos; y por último, el cambio a una estructura política federal, en la cual Panamá fue pionera. Esta situación, había cambiado profundamente la balanza de poder al interior de Panamá y, las dinámicas de negociación entre los oficiales de la compañía, los trabajadores, el gobierno local y el nacional. A partir de estos cambios, lo normal era que los políticos panameños tomaran partido por los reclamos de los trabajadores por razones electorales, pero buena parte de las bases liberales en barrios como La Ciénaga, los miraba con profunda desconfianza²¹.

En los incidentes del 15 de abril, los políticos locales, incluido el gobernador encargado Francisco de Fábrega, intentaron disuadir a los manifestantes, pero estos no sólo no les prestaron atención, sino que incluso fueron agredidos por parte de los amotinados acusándolos de traidores por tomar partido a favor de los extranjeros²². El Departamento de Estado de los Estados Unidos nombró como investigador especial al ex cónsul Amos Corwine, quien difícilmente tenía una posición imparcial y, además, su hermano era empleado de la *Pacific Mail Steamship Co.* En su informe final, Corwine acusa a 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 ocurrido.

¹⁹ *Ibidem.* P. 129

²⁰ Eduardo Lemaitre. Panamá y su separación de Colombia. En: *Blaa Digital: Biblioteca virtual*. 2007. www.lablaa.org/blaavirtual/historia/panam/indice.htm (último acceso: 26 de junio de 2008).

²¹ *Ibidem.*

²² *Ibidem.* P. 143; y Fred J. Rippy. El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia. El Áncora Editores. Bogotá, 1981. P. 78

Lino de Pombo y Florentino González realizaron una defensa del país identificando 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 “Jack Oliver”. Además, culpan de la tensión social al Ferrocarril por haber dejado a los antiguos empleados la firma, utilizados durante la construcción, a su propia suerte. Esto había creado una población desempleada que agudizaba los problemas que ya existían en la zona de tránsito²³. 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 el desembarco el 19 de septiembre de 1856 de 160 marines para ocupar durante tres días la estación del ferrocarril. Esta acción, a más de 5 meses de haber ocurrido el incidente, hizo efectiva la cláusula 35 del tratado Mallarino-Bidlack. Este hecho exacerbó las ya duras críticas y discusiones al interior de Colombia sobre el contenido de este tratado²⁴.

Las exigencias del Secretario de Estado Marcy para solucionar el problema fueron desproporcionadas: primero, exigían que Panamá y Colón se convirtieran en ciudades libres cuyo gobierno tendría una jurisdicción de varias millas de ancho con la línea férrea como eje; segundo, la cesión de la isla de Taboga y otras en la bahía de Panamá a los Estados Unidos; tercero, la transferencia de los derechos sobre el ferrocarril de la Nueva Granada a los Estados Unidos; y cuarto, el pago de una indemnización de dos millones de dólares por las vidas perdidas.²⁵

Marcy acusó al gobierno Colombiano de no haber actuado con la suficiente diligencia y de no haber tomado las medidas para castigar a los culpables y, no podía *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 con descaro que existían *razones suficientes para creer que se habría 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

²³ Aims McGuinness. *Path of the empire: Panama and the California Gold Rush*. Cornell Press. Ithaca, 2008. P. 132

²⁴ Eduardo Lemaitre. Panamá y su separación de Colombia. En: *Blaa Digital: Biblioteca virtual*. 2007. www.lablaa.org/blaavirtual/historia/panam/indice.htm (último acceso: 26 de junio de 2008).

²⁵ *Ibidem.*; Gustavo Pérez. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Ediciones Cisnecolor. Colombia, 2007. P. 167; y Fred J. Rippy. *El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia 1981*. El Áncora Editores. Bogotá, 1981. P. 79 s.

esto, concluía 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 territorio²⁶

La propuesta de Marcy implicaba 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 tardó alrededor de diez años en ser solucionada, estaría 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, exagerando los peligros financieros que enfrentaba la empresa y, aprovechando la debilidad fiscal, forzó la firma de un nuevo contrato en 1867²⁷. 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 comisión²⁸.

Estos recursos representaban alrededor del 9% de los recursos fiscales de Colombia, que sumados con los ingresos por los impuestos de aduanas (54% aproximadamente) y el

²⁶ Fred J. Rippy. El capital norteamericano y la penetración imperialista en Colombia 1981. El Áncora Editores. Bogotá, 1981. P. 81 s.

²⁷ Eduardo Lemaitre. Panamá y su separación de Colombia. En: BLa Digital: Biblioteca virtual. 2007. www.lablaa.org/blaavirtual/historia/panam/indice.htm (último acceso: 26 de junio de 2008).

²⁸ Salomón Koppel. Comunicación al Poder Ejecutivo Nacional-Secretaría del Tesoro i crédito nacional. Diario Oficial, 3 de enero de 1871. P. 6

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 necesitara para la línea, puertos fluviales o marítimos, embarcaderos, etc., así como 64.000 hectáreas de tierras baldías en el Estado de Panamá a perpetuidad²⁹. En especial, las anualidades pactadas jugarían un papel central en el establecimiento y financiación del Banco Nacional durante la administración Núñez, pues para el establecimiento de buena parte del capital necesario para su puesta en marcha se contrató un préstamo por dos y medio millones otorgado al gobierno por la empresa *Morton, Blis & Co.* de Nueva York³⁰.

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 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 compañía³¹. 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 eran de \$998.000, para una ganancia de apenas \$286.000 lo que provocó una caída muy fuerte de las acciones en Wall Street, las cuales tras haberse cotizado en un pico de US\$369 por acción en 1874, pasaron a US\$52 en 1876³², 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 necesarios³³. Mientras se conocían los resultados de esta expedición, Ferdinand de Lesseps y otros socios fundaron en París la *Société Internationale du Canal Interocéanique* (luego *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*) con un capital de F214 millones. Una

²⁹ Malcom Deas. The fiscal problems of the nineteenth century Colombia. En: *Journal of the Latin American Studies*. 14, 2. Cambridge, November 1982. P. 311

³⁰ Antonio Hernández. *La Moneda en Colombia*. Villegas Editores. Bogotá, 2001. P. 63

³¹ Joseph L. Bristow. Report of the Special Panama Railroad Commissioner to the Secretary of War. Washington: Government Printing Office. Washington, 1906. P. 9; y Procuraduría General de la Nación. Demanda intentada por el Procurador General de la Nación contra la compañía del Ferrocarril de Panamá. Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos. Bogotá, 1885. P. 9

³² Panama Canal Railway. Panarail Historia. s.f. www.panarail.com/sp/historia/index.html (último acceso: 13 de junio de 2008).

³³ Ferdinand de Lesseps. The Panama Canal. En: *American Association for the Advancement of Science*. 8, 200. United States of America, December 1886. P. 517 s.

vez se supieron de los resultados favorables de la misión del Congreso de 1879, la empresa fue constituida el 3 de marzo de 1881, mientras de Lesseps acumulaba importantes cantidades de suministros en Panamá, con un efecto inesperado para la línea férrea al obtener un aumento importante de carga transportada³⁴.

Sin embargo, los dueños de ferrocarril vieron la oportunidad de aumentar los de tarifas de fletes, los cuales resultaron demasiado altos para la compañía francesa y de Lesseps decidió comprar el 98,41% de las acciones (68.887 de las 70.000 disponibles) de la *Panama Railroad Co.* Las acciones se dispararon de unos US\$60 por acción a US\$291 –pues se acordó que además de pagar a US\$250 por acción se obtuvo un acuerdo con los accionistas para liquidar todo el efectivo y el superávit acumulado, con lo que se pagó por acción un total de US\$291 para un total aproximado de US\$25 millones (93 millones de francos), que resultaba más barato que pagar los fletes³⁵.

La participación francesa y la Doctrina Monroe

Durante la administración francesa estalló la guerra civil de 1885; el 16 de marzo del mismo año el general liberal Aizpuru atacó sin éxito durante 24 horas la ciudad de Panamá. A penas comenzó la operación militar, los Estados Unidos, al amparo de la mencionada cláusula 35 del tratado Mallarino-Bidlack, desembarcó 75 *marines* para defender 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 jamaíquino y mulato, logró someter la ciudad de Colón sin ejercer ningún comportamiento que pudiera considerarse como hostil contra los ciudadanos extranjeros³⁶.

Prestan había comprado unos días antes un cargamento de armas y municiones a los Estados Unidos. Sin embargo, cuando estas llegaron a Colón en el vapor *Galena* de la *Pacific Mail* William Connor, superintendente de la compañía, se negó a entregarlas. Prestan lo apresó junto a otros 5 estadounidenses, incluidos altos oficiales de la compañía y al cónsul Dow, y le

³⁴ Panama Canal Railway. Panarail Historia. s.f. www.panarail.com/sp/historia/index.html (último acceso: 13 de junio de 2008).

³⁵ Joseph L. Bristow. Report of the Special Panama Railroad Commissioner to the Secretary of War. Washington: Government Printing Office. Washington, 1906. P. 9; y Procuraduría General de la Nación. Demanda intentada por el Procurador General de la Nación contra la compañía del Ferrocarril de Panamá. Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos. Bogotá, 1885. P. 7

³⁶ Renán Vega. 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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 245

informó al capitán del Galena que ninguno de los rehenes sería liberado sino 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 Dow³⁷.

Debido a esta acción, Kane desembarcó una fuerza de 100 hombres y cañones, y dio un ultimátum de 2 horas para su liberación; la reacción de Prestan fue la de movilizar su artillería al puerto y 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 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 en impedir la propagación del mismo³⁸

Entretanto, el general Aizpuru asedió la ciudad Panamá poniendo 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 descarriló una locomotora para bloquear la ruta. Frente a esto, se desembarcaron tropas de los buques *Shenandoah*, del *Wachusset*, del *Tennessee* y del *Swatara* que se encontraban en la bahía bajo el mando del contraalmirante James Jouett, quien comandó directamente las tropas recuperando el control de las vías³⁹. 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 de los dos últimos era

³⁷ David McCullough. *The path between the seas: the creation of the Panama Canal, 1870-1914*. Simon & Schuster Paperbacks. United States of America, 1977. P. 176 s.

³⁸ Renán Vega. 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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 246 s.; y David McCullough. *The path between the seas: the creation of the Panama Canal, 1870-1914*. Simon & Schuster Paperbacks. United States of America, 1977. P. 177

³⁹ David McCullough. *The path between the seas: the creation of the Panama Canal, 1870-1914*. Simon & Schuster Paperbacks. United States of America, 1977. P. 177

natural de Colombia, aunque estaban comprometidos con la causa liberal⁴⁰. A los dos últimos se les hizo un juicio sumario y fueron condenados a muerte por ahorcamiento. La sentencia fue llevada 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 liberales 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. 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, la cual 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 hasta mayo de 1885 cuando el gobierno se había impuesto sobre los liberales⁴¹. Estas acciones militares violatorias de la soberanía militar, del debido proceso, incluso de la Constitución de 1863 que había prohibido la pena de muerte en Colombia, se hicieron al amparo, como ya se mencionó, de la cláusula 35 del tratado Mallarino-Bidlack y del temor tanto de liberales como del gobierno de provocar al gobierno de los Estados Unidos. Teniendo en cuenta además, que el ferrocarril era ya de propiedad de los franceses.

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 colombiana en este año⁴². Esto hacía claramente desiguales las relaciones bilaterales, y permite entender los temores tanto del gobierno como de los rebeldes liberales. La línea férrea dio unas ventajas competitivas de largo plazo sobre otros países en los cuales era factible construir un canal. En primer lugar, existía una infraestructura adecuada para apoyar las obras; en segundo lugar, brindó la posibilidad de conocer con mucho detalle las condiciones geográficas, climáticas y técnicas del probable lugar de construcción; y por último, entrenó en

⁴⁰ Renán Vega. 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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 248

⁴¹ *Ibidem*. P. 248-290

⁴² Walter LaFeber. *The New Empire: an Interpretation of American Expansion (1860-1898)*. Cornell University Press. New York, 1998. P. 42 s.

las habilidades necesarias a un importante grupo de ingenieros⁴³. Sin embargo, también generó un temor al interior de los Estados Unidos, pues la posibilidad de perder el control sobre un futuro canal interoceánico y el mismo hecho de haber perdido el control de la línea férrea generaba unas debilidades militares estratégicas que no podían dejar de tener en cuenta. No obstante, la compañía de construcción del canal se había declarado en bancarrota y había cesado trabajos para 1889, aunque la línea férrea seguía operando.

El final de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique* no pudo ser más triste. 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, junto 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 Casación. Incluso Gustave Eiffel también 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, obligando a la caída del gabinete del presidente Sadi Carnot y afectando la reputación del importante político Georges Clemenceau⁴⁴

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 para proteger el consulado. De nuevo, esto se hizo al amparo del tratado Mallarino-Bidlack a pesar de no mantener la supuesta neutralidad a la que se comprometían, al apoyar nuevamente a las tropas gubernamentales; sin embargo, es importante anotar que esta zona de la provincia de Chiriquí había importantes inversiones de los Estados Unidos y, operaba una subsidiaria de la *United Fruit Co.*, y en Bocas del Toro vivían, además de ciudadanos estadounidenses, británicos, alemanes, franceses y chinos.⁴⁵

⁴³ Trainweb. History of the Panama Railroad. s.f. www.trainweb.org/panama/history1.html (último acceso: 13 de junio de 2008).

⁴⁴ Gustavo Pérez. Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo. Ediciones Cisnecolor. Colombia, 2007. P. 183

⁴⁵ *Ibidem*. P. 250-253

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 logró 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 necesidad de ampliar los mercados y la imperiosa necesidad de 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 la industria del acero y otras, además del control de mayores rutas comerciales en el mundo; dicho crecimiento recibió un impulso importante con la guerra Hispano-Americana a finales del siglo y se sostendría hasta el final de la presidencia de Theodore Roosevelt⁴⁶.

En 1901, los Estados Unidos firmaron el tratado Hay-Pouncefote con la Gran Bretaña, con el cual los segundos reconocían la supremacía absoluta de los Estados sobre un posible canal en cualquier lugar de Centro América. La firma de este tratado y la renuncia final a lo contenido en el 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 Boers⁴⁷. 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 a lo largo de 1901 dilató constantemente cualquier respuesta y, Marroquín como vicepresidente le hizo una oposición permanente a cualquier iniciativa en este sentido. Actitud que se veía en los Estados Unidos como una muestra de la corrupción reinante en Bogotá. Además, el embajador en Washington Carlos Martínez Silva fue retirado por el gobierno debido a su posición política. Su reemplazo fue José Vicente Concha, quien no sólo no hablaba inglés, sino que no había salido del país. Como directriz del canciller Abadía Méndez, Concha

⁴⁶ Anders Stephanson. *Manifest Destiny: American Expansion and the Empire of Right*. Hill and Wang. United States of America, 1996.

⁴⁷ Renán Vega. *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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 241

exigió al gobierno estadounidense la suma de veinte millones de dólares por rescindir el contrato con los franceses.

Para los Estados Unidos y sus intereses en Panamá, esta situación se hizo más preocupante en la medida que ocurría en medio de la guerra de los Mil Días (1899-1902) en Colombia. Durante el inicio del conflicto, rumores de un movimiento separatista no se hicieron esperar, en particular se hizo eco en Colombia de uno que acusaba a las autoridades municipales de Colón, con mayoría regeneracionista, que presuntamente estuvieron promoviendo una anexión a los Estados Unidos⁴⁸.

Debido a todas estas situaciones, el *Naval War College*, durante el curso de verano de 1901, practicó un “escenario hipotético” en el Caribe bajo los supuestos que, primero, Alemania había tomado el control de la mayoría de las acciones en la compañía que poseía los derechos de construcción del canal y de manejo del ferrocarril de Panamá; segundo, que se encontraba en construcción un canal en Nicaragua por parte de los Estados Unidos; y tercero, que una insurrección había estallado en Colombia y los insurgentes habían tomado control de la provincia de Panamá. Los juegos de guerra consistían entonces en diseñar las mejores estrategias para evitar la toma de lugares estratégicos para los Estados Unidos, que incluían además de Panamá, a Cuba y a Puerto Rico⁴⁹.

Terminadas las operaciones militares, las conclusiones iniciales del Almirante Hay fueron que la fuerza naval estadounidense debía tomar el istmo de Panamá, Cartagena, y la zona en la frontera entre Panamá y Costa Rica. En previsión de lo que pudiera suceder, y se comisionó al capitán Thomas Perry del *USS Iowa* para evaluar la mejor manera de proteger los intereses estadounidenses en Panamá, en especial la forma más expedita para proteger y retener el control del ferrocarril. Así mismo, el Departamento de Estado solicitó sin éxito a Colombia, a través de su canciller, la cesión de un territorio en el Istmo para construir una base militar⁵⁰.

Durante la guerra, los liberales tomaron el 20 de noviembre de 1901 la ciudad de Colón 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 *Machías* y se apostaron en los depósitos de propiedad de la *Panama Railroad Co.*;

⁴⁸ La Idea. Lo del Istmo. 20 de mayo de 1899.

⁴⁹ Richard Turk. The United States Navy and the "Taking" of Panama. En: *Military Affairs*. 38, 3. United States of America, Octubre 1974. P. 2

⁵⁰ *Ibíd*em

el 27 de noviembre desembarcaron otros 400 *marines* y se asignaron a las estaciones del ferrocarril y, 200 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 ningún soldado, oficial o insurrecto, ingresara a ningún tren portando armas. Más tarde se prohibió cualquier acceso a personal militar colombiano; lo cual era violatorio a los acuerdos de la concesión que explícitamente garantizaba el transporte de personal y mercancías oficiales sin costo y sin ninguna restricción.⁵¹

El 15 de septiembre arribó al puerto de Colón el buque *Cincinnati* e inmediatamente ordenó la militarización del ferrocarril ordenando la inclusión de un destacamento de 25 hombres por tren que se movilizara, además del mencionado vagón blindado. El 22 de septiembre arribó el *Phanter* y desembarcó 380 soldados adicionales que fueron acuartelados en las estaciones de Panamá y de Colón y, se dio inicio a una fuerte campaña mediática en los Estados Unidos para influir en la opinión pública exagerando las noticias de los que ocurría en el Istmo.⁵²

No contentos con lo anterior, 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 desproporcionada probablemente estuvo orientada a exacerbar las tensiones y 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 Panamá. 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 *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 Congreso colombiano lo recibió con una actitud negativa y dilató las discusiones sobre el tema, a pesar de las vehementes reclamaciones que realizaron las autoridades de la ciudad de Panamá.

⁵¹ Renán Vega. 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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 252 s.

⁵² *Ibidem*. P. 254

Debido a esta actitud, el embajador estadounidense en Colombia, el señor Baupré, envió una amenazante comunicación al Congreso para instar que se aprobara el tratado o Colombia sufriría las consecuencias. Bajo la bandera de un nacionalismo a ultranza, tanto Marroquín como Caro se opusieron con éxito a que el Congreso aprobara el tratado.⁵³

Este resultado fue recibido con gran molestia en los Estados Unidos y, tras la experiencia obtenida en los juegos de guerra de 1901 y en 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* fueron movilizadas para ubicarse entre Colombia y Panamá sobre las dos costas⁵⁴. Aunque no existe evidencia sólida que indique un plan premeditado del gobierno de Roosevelt con Philippe Bunau-Varilla, los testimonios de la época sugieren lo contrario (Información política 1903). Bunau-Varilla era miembro de la junta secesionista y uno de los grandes accionistas de la *Compaigne Nouvelle du Canal* y su representante en Washington.⁵⁵

Un artículo de *El Colombiano* de 1903, que reproduce apartados de otro publicado en los Estados Unidos por *The World*, muestra que tras las acciones de Bunau-Varilla estaban las acciones de un “sindicato de especuladores” de París y Nueva York que crearon un fondo para negociar con las acciones y otros valores de la *Compaigne Nouvelle du Canal*. El mencionado sindicato reunió \$100.000, suma usada por el partido secesionista en Panamá para realizar el movimiento, de los cuales \$8.000 fueron destinados al soborno de las tropas colombianas.⁵⁶

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 a 67 francos en la Bolsa de París a 115 francos. Las utilidades del Sindicato, para enero de 1903, se estimaron en \$4.000.000⁵⁷. El 2 de noviembre

⁵³ Gustavo Pérez. Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo. Ediciones Cisnecolor. Colombia, 2007. P. 189

⁵⁴ Richard Turk. The United States Navy and the "Taking" of Panama. En: *Military Affairs*. 38, 3. United States of America, Octubre 1974. P. 93

⁵⁵ Germán Cavalier. La política internacional de Colombia (1903-1959). Vol. III. Editorial Iqueima. Bogotá, 1960. P. 11

⁵⁶ 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 consejera de los más importantes magnates de la época. Uno de sus más fuertes aliados en el sindicato fue J. P. Morgan, quien desempeñó un papel fundamental en el complot para la separación de Panamá. *El Colombiano*. Panamá: revelaciones importantes. En: *El Colombiano*. Medellín, 12 de marzo de 1903.

⁵⁷ *Ibidem*.

de 1903 el capitán del *Nashville* recibió un cable del cónsul estadounidense Oscar Malmros, que lo instaba a mantener un tránsito libre a través de Colón y que previniera el desembarco de cualquier fuerza armada con intenciones hostiles, fuera del gobierno colombiano o insurgente, en Colón, Portobelo o en cualquier otro punto y, 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 inmediaciones de Panamá, pues los otros buques arribarían después del 5 de noviembre⁵⁸.

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 el 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 dicha movilización del batallón *Tiradores*.⁵⁹

El 6 de noviembre el gobierno de los Estados Unidos reconoció la independencia de Panamá. Es importante anotar que el Superintendente del Ferrocarril, un tal Mr. Spaller, pertenecía al movimiento secesionista y logró, mediante engaños, que sólo unos cuantos hombres del coronel Torres lo utilizaran para dirigirse a la ciudad de Panamá, mientras el resto permanecía en Colón. También indujo a los generales colombianos Tovar y Amaya, Jefes del Ejército del Atlántico, a continuar en la ciudad de Panamá, negando luego el paso a las tropas que debían mantener la soberanía colombiana en el Istmo. El resultado final no pudo ser más lamentable: la prisión temporal de los militares mencionados y otros magistrados leales al gobierno central por parte del general Huertas.⁶⁰

El presidente Roosevelt ordenó al ejército y a la fuerza naval preparar los planes necesarios para evitar que Colombia lograra evitar la secesión de Panamá, para lo cual se estableció una

⁵⁸ Richard Turk. The United States Navy and the "Taking" of Panama. En: *Military Affairs*. 38, 3. United States of America, Octubre 1974. P. 94

⁵⁹ Thomas Fischer. 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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 33 s.

⁶⁰ El Colombiano. El silencio del Sr. Baupré. En: *El Colombiano*. Medellín, 26 de noviembre de 1903.

directiva mediante la cual se establecería un bloqueo efectivo sobre las costas del Pacífico y el Caribe colombiano y, se preparan para ocupar los puertos de Cartagena, Santa Marta, Sabanilla y Buenaventura. En todo caso, para evitar el inicio de cualquier hostilidad se evitó que el contraalmirante y comandante en jefe de las escuadras en el Caribe, J. B. Coghlan, realizara una “visita” planeada dos años antes al puerto de Cartagena.⁶¹

El presidente Roosevelt ordenó que el *USS Praire* partiera el 11 de diciembre de 1903 con un batallón de *Marines* para fortalecer la seguridad en Colón y la línea férrea. Poco tiempo después, arribaron dos batallones de *Marines* del *USS Dixie* para reforzar las tropas desembarcadas a lo largo del ferrocarril. Una vez estuvieron desplegadas se formó oficialmente una brigada provisional en Panamá para defender los intereses del gobierno de los Estados Unidos⁶².

Tras el reconocimiento de la independencia de Panamá el gobierno de los Estados Unidos, gracias a la aprobación de la Ley Spooner del 28 de junio de 1902, adquirió en 1904 por US\$40 millones de dólares los derechos, privilegios, franquicias, concesiones, cesiones de tierras, derecho de tránsito, obras inconclusas, maquinaria y bienes raíces, que la *Compaigne Nouvelle du Canal*, de nacionalidad francesa, poseía en Panamá, con todos sus mapas, planos, dibujos y archivo en el propio Istmo y en París (Novoa 1903). Además, se firmó el tratado Bunau Varilla-Hay, mediante el cual se dio vía libre a la construcción del canal en territorio panameño. Así, el sindicato había cumplido con sus planes y el gobierno de los Estados Unidos garantizaba el control de la vital ruta transoceánica y obtenía el control de la propiedad de la compañía⁶³.

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

⁶¹Richard Turk. The United States Navy and the "Taking" of Panama. En: *Military Affairs*. 38, 3. United States of America, Octubre 1974. P. 94

⁶² Henry J. Hendrix. TR's Plan to invade Colombia. En: *Naval History*. 20, 7. United States of America, December 2006. P. 36-42.

⁶³ Greg Grandin. *Empire's Workshop: Latin America, the United States, and the rise of the New Imperialism*. Henry Holt and Company. New York, 2010

Consideraciones finales

La participación de los Estados Unidos en la separación de Panamá fue una fuente de tensiones que sólo se solucionarían 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, la crisis financiera de 1920-21, pero sobre todo, a la oposición del partido Republicado 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 en comparación con los ciudadanos estadounidenses. En caso de estar bloqueado el canal, estas mismas condiciones serían válidas para el Ferrocarril de Panamá.

El segundo artículo del tratado contenía el compromiso por parte de los Estados Unidos de pagar 25 millones de dólares en oro. Esta indemnización comenzó a pagarse en 1923 y, tuvo un impacto enorme sobre las finanzas públicas colombianas, las cuales vivieron un período de auge sustentado en este pago y en dos cambios estructurales mayores: el cambio en las condiciones de crédito externo y en la bonanza cafetera. El período comprendido entre 1923 y 1928 es conocido como la Danza de los Millones y significó unas importantes tasas de crecimiento económico. El tercer artículo contenía el reconocimiento final por parte de Colombia a Panamá como una república independiente y, aceptó sus fronteras como estaban determinadas para el departamento según la Ley 9 de 1855 y, se comprometió bajo la supervisión de los Estados Unidos a establecer las relaciones diplomáticas y económicas con Panamá. La historiografía sobre la separación de Panamá suele girar en torno a dos posiciones extremas: una revolución espontánea y una 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, que iniciaría lo que para muchos autores es 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 con grandes réditos para su gobierno y, por supuesto, para los inversionistas de Wall Street que no sólo velaron porque esto sucediera, sino que sacarían provecho en las décadas siguientes de la creación de este nuevo país. No puede olvidarse la posición del influyente almirante Alfred Thayer Mahan, para quien la expansión naval y territorial de los Estados Unidos era inaplazable y, por esto, el control del canal interoceánico y el del mar Caribe como un mar interior era decisivo en el proyecto nacional para proyectar su hegemonía en el continente y en el mundo⁶⁴. En este sentido, los intereses colombianos eran una simple molestia que no podía ser un obstáculo para este propósito y, él poseía el suficiente peso político para apoyar a Roosevelt.

No obstante, la participación de las élites locales fue muy activa y se benefició 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 que debe comenzar a estudiarse como un caso de múltiples grupos al interior de América Latina que aceptan, se resisten, moldean y adaptan una situación de acuerdo a sus intereses.

Bibliografía

Achile Loria. The Monroe Doctrine. En: *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 54. United States of America, July 1914. P. 130 s.

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

Alfred Thayer Mahan. The strategic features 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. Rowman & Littlefield Publishers, Inc. United States of America, 2004 (1897). P. 249-266.

Anders Stephanson. *Manifest Destiny: American Expansion and the Empire of Right*. Hill and Wang. United States of America, 1996.

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

⁶⁴ Alfred Thayer Mahan. The strategic features 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. Rowman & Littlefield Publishers, Inc. United States of America, 2004 (1897). P. 252-259

Armando Martínez Garnica. 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. Universidad Nacional de Colombia y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 37-91

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

David McCullough. *The path between the seas: the creation of the Panama Canal, 1870-1914*. Simon & Schuster Paperbacks. United States of America, 1977.

Eduardo Lemaitre. Panamá y su separación de Colombia. En: *Blaa Digital: Biblioteca virtual*. 2007. www.lablaa.org/blaavirtual/historia/panam/indice.htm (último acceso: 26 de junio de 2008).

El Colombiano. El silencio del Sr. Baupré. En: *El Colombiano*. Medellín, 26 de noviembre de 1903.

El Colombiano. Información política. En: *El Colombiano*. Medellín, 12 de noviembre de 1903.

El Colombiano. Panamá: revelaciones importantes. En: *El Colombiano*. Medellín, 12 de marzo de 1903.

Ferdinand de Lesseps. The Panama Canal. En: *American Association for the Advancement of Science*. 8, 200. United States of America, December 1886. P. 517-520.

Fessenden Nott Otis. *History of the Panama Railroad and of the Pacific Mail Steamship Co*. Harper & Brothers. New York, 1867.

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

Germán Cavalier. *La política internacional de Colombia (1903-1959)*. Vol. III. Editorial Iqueima. Bogotá, 1960.

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

Gustavo Montañez. 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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 125-154

Gustavo Pérez. *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Ediciones Cisnecolor. Colombia, 2007.

Harry T. Collings. Misinterpreting the Monroe Doctrine. En: *Annals of the American Academy of Political Science*. 111. Philadelphia, January 1924. P. 37 ss.

- Henry J. Hendrix. TR's Plan to invade Colombia. En: *Naval History*. 20, 7. United States of America, December 2006. P. 36-42.
- Joaquín Posada. *El Ferrocarril de Panamá*. Imprenta de Ruíz e Hijo. Cartagena, s.f.
- John Bassett Moore. The Monroe Doctrine. En: *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 96. United States of America, July 1928. P. 31 ss.
- Joseph L. Bristow. *Report of the Special Panama Railroad Commisioner to the Secretary of War*. Washington: Government Printing Office. Washington, 1906.
- La Idea*. Lo del Istmo. 20 de mayo de 1899.
- Malcom Deas. The fiscal problems of the nineteenth century Colombia. En: *Journal of the Latin American Studies*. 14, 2. Cambridge, November 1982. P. 287-328.
- Oran. Panama Railroad. En: *The United States discovers Panama: the writings of soldiers, scholars, scientist, and scoundrels, 1850-190*, de Michael LaRosa y Germán R. Mejía. Rowman & Littlefield Publishers, Inc. United States of America, 2004 (1858). P. 15-40
- Ovidio Díaz Espino. *How Wall Street created a nation: J. P. Morgan, Teddy Roosevelt, and the Panama Canal*. Four Walls Eight Windows. New York, 2001.
- Panama Canal Railway. *Panarail Historia*. s.f. www.panarail.com/sp/historia/index.html (último acceso: 13 de junio de 2008).
- Pillet, A. The Monroe Doctrine. En: *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. 54. United States of America, July 1914. P. 131 ss.
- Procuraduría General de la Nación. *Demanda intentada por el Procurador General de la Nación contra la compañía del Ferrocarril de Panamá*. Imprenta de Vapor de Zalamea Hermanos. Bogotá, 1885.
- Renán Vega. 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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 239-290
- Richard Turk. The United States Navy and the "Taking" of Panama. En: *Military Affair*. 38, 3. United States of America. Octubre 1974. P. 92-96.
- Robert S. Platt. Central American Railways and the Panamerican Route. En: *Annals of the Association of American Geographers*. 16, 1. United States of America, March 1926. P. 12-21.
- Robert Tomes. *Panama in 1855. An account of The Pana Rail-Road and the cities of Panama and Aspinwall with sketches of life and character of the Isthmus*. Harper and Brothers. New York, 1855.

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

Thomas Fischer. 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. Universidad Nacional y Convenio Andrés Bello. Bogotá, 2003. P. 333-352.

Trainweb. *History of the Panama Railroad*. s.f. www.trainweb.org/panama/history1.html (último acceso: 13 de junio de 2008).

_____. *The Panama Railroad and the US Mail*. s.f. www.trainweb.org/panama/mail.html (último acceso: 24 de junio de 2008).

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