

10

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO



ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES "ACATLAN"

LA VISION DE LOS SUCECOS INTEROCEANICOS EN EL PORFIRIATO. DE LA SEPARACION DE PANAMA Y EL FERROCARRIL NACIONAL DE TEHUANTEPEC. (1894 - 1907)

294891

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN HISTORIA

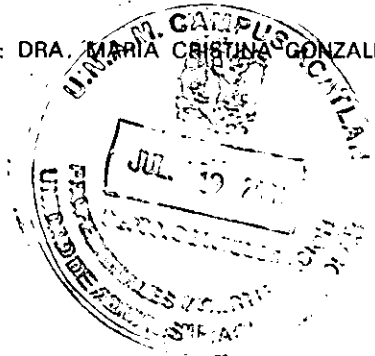
P R E S E N T A :

JOSE DE JESUS DAVID GUERRERO FLORES

ASESORA: DRA. MARIA CRISTINA GONZALEZ ORTIZ



CAMPUS ACATLAN MEXICO,



JULIO DE 2001.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A Cristina González

Si la sabiduría se me otorgase bajo esta condición, de mantenerla oculta y no divulgarla, la rechazaría: sin compañía no es grata la posesión de bien alguno.

Séneca, Epístolas morales a Lucilo.

Índice

Introducción	1
I. El atractivo de una vía interoceánica en el Nuevo Mundo	
1. El paisaje.....	11
2. La búsqueda del secreto estrecho.....	13
3. La época de los convenios o de los amagos bélicos y diplomáticos	18
4. Los Estados Unidos y el canal de Panamá	
A. El dilema.....	28
B. La negociación con Colombia.....	38
C. Una revolución en el emporio del universo	44
D. La hora nona o del tingo al tango	51
E. La hora de Phillipe Bunau-Varilla.....	63
5. Conclusión.....	74
II. El reconocimiento diplomático a la República de Panamá	
1. Reflejos del separatismo istmeño.....	75
2. El desenvolvimiento internacional.....	80
3. Una misión ingrata.....	89
4. La organización política de Panamá	94
5. Conclusión.....	100
III. La opinión pública y la separación de Panamá	
1. El invento y la sospecha.....	101
2. Las voces de afuera.....	113
3. El porvenir del nuevo país.....	122
4. Ecos de vocación hispanoamericana.....	130
5. Rumores y protestas mudas.....	135
6. Conclusión.....	143
IV. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y la competencia interoceánica americana	
1. La brecha tehuana.....	145
A. Años de proyectos transísmicos y de obstinación diplomática (1824 - 1878)	146
B. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1879 - 1907)	152
2. La competencia de las rutas	
A. En expectativa.....	160
B. Defensa y crítica o cómo nadie se pone de acuerdo	163
C. Un relato de la ceremonia de inauguración	171
D. La atribución del logro y los argumentos en favor de la competencia ...	182
3. Conclusión	187
Conclusión general	189
Epílogo	197
Bibliografía	209

Introducción.

Durante siglos la aspiración por edificar una vía interoceánica en la porción istmica del continente americano figuró como una expectativa prometedora, alimentada por el interés de incontables particulares y de potencias como España, la Gran Bretaña y los Estados Unidos de América. A fines del siglo XIX y principios del XX, una trama compleja de acontecimientos resolvió la edificación de dos sendas interoceánicas en los istmos de Panamá y Tehuantepec.

De noviembre de 1903 a marzo de 1904, los periódicos publicaron notas y comentarios sobre un suceso trascendente para la comunicación interoceánica del continente americano, a la vez que muy grave para la república de Colombia. Cablegramas, editoriales y artículos, informaron de un acto separatista ocurrido en el istmo de Panamá, seguido de la formación de una república independiente respecto a la nación colombiana. El hecho fue ampliamente debatido en vista del interés por abrir un canal en aquella región, al igual que por la presencia naval de los Estados Unidos en los puertos

istmeños de Colón y Panamá, y las anomalías que se advirtieron más tarde sobre el carácter premeditado y alevoso del movimiento separatista.

De forma paralela, entre 1894 y 1907, las publicaciones nacionales y extranjeras comentaron los avances de la ruta transístmica de Tehuantepec, ya con optimismo por el servicio que prestaría al comercio nacional e internacional, con enfado por la lentitud de los trabajos, con la atención fija en la obra competidora que se levantaría en Panamá, y al fin, con albricias y entusiasmo por la inauguración de un tránsito tan esperado como prometedor.

El estudio que presento a continuación, constituye un examen del interés y la discusión que generaron los acontecimientos istmeños de Panamá y Tehuantepec, en el medio diplomático internacional y en la prensa periódica mexicana. Ambos episodios se inscriben en la búsqueda secular de enlaces interoceánicos, y como tales integran un capítulo notable en las historias norteamericana, mexicana, colombiana, de la región ístmica en su conjunto, y en la de la vieja búsqueda de rutas y aproximación de mercados, que precede en siglos a la moderna globalización económica mundial. Ahora que los Estados Unidos han entregado las instalaciones del canal interoceánico al gobierno de Panamá, y a casi un siglo de la solemne inauguración del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, es provechoso recordar el pasado secular de tales obras, así como las peripecias ocurridas durante su transcurso y la percepción que tuvo entonces la sociedad mexicana y el mundo en general.

La investigación está orientada en función de cuatro supuestos fundamentales. En primer lugar, considero que las noticias sobre la separación de Panamá originaron diversas apreciaciones en la opinión pública mexicana, que pueden explicarse mediante el estudio de la información y las opiniones provenientes del extranjero, así como por la confluencia de ideas nacionalistas, positivistas, hispanoamericanistas y de rechazo contundente al imperialismo norteamericano. En segundo lugar, es un hecho que el gobierno mexicano tuvo a su disposición todos los detalles, informaciones oficiales y de prensa, que le permitieron definir su posición ante los acontecimientos de Panamá y el curso diplomático internacional; por lo que el reconocimiento mexicano a la nueva entidad panameña fue un acto con conocimiento de causa, al tiempo que una sanción pragmática de hechos consumados e irreversibles. En tercer lugar, es notorio que el interés de la opinión pública mexicana en relación con el avance de los trabajos de habilitación interoceánica del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, tuvo como elementos sustanciales la propaganda, el entusiasmo nacionalista, la alabanza al régimen porfirista y la esperanza de un gran tráfico comercial por el istmo mexicano. En cuarto lugar, me parece que la información colectada por la cancillería mexicana, en torno al interés de distintos gobiernos y corporaciones mercantiles por los servicios del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, influyó decisivamente en el apoyo que el gobierno porfirista brindó a ésta vía.

La inquietud inicial que motivó la investigación, fue la intriga separatista de Panamá. La intrepidez con la que se verificó la independencia del istmo, la

participación combinada de sus protagonistas financieros, panameños y norteamericanos, así como la incapacidad colombiana para evitar la segregación istmeña, representó para mí un episodio fascinante de la historia norteamericana y de la comunicación interoceánica continental. Ello me condujo a preguntar cuál había sido la apreciación de los contemporáneos al suceso, y la vitalidad con la que fueron escritos los artículos y editoriales de prensa relativos a esos acontecimientos, ejerció en mí una gran atracción, a la que poco después se sumó la curiosidad por el servicio interoceánico del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y el regocijo que produjo su apertura internacional.

Tuve a la vista dos temas relacionados con la comunicación entre mares y numerosos artículos de prensa que se referían a ellos individual y conjuntamente. Fue necesario que me dedicara a indagar la historia de la comunicación interoceánica, para fijar los antecedentes próximos y lejanos de la investigación. Lo que percibi tras la abundante producción historiográfica, fue que el conjunto de los proyectos interoceánicos se desarrollaban en medio de un proceso unificado, en el que la separación panameña de 1903, la edificación del canal interoceánico y la apertura del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, habían constituido una coyuntura fundamental en la transición de los siglos XIX a XX. De suerte que a los episodios de la separación panameña y de la inauguración del tránsito tehuano, precedía una historia secular, con un siglo XIX sumamente dinámico y atractivo.

Finalmente, la inquietud por saber cómo se había verificado el reconocimiento internacional a la república de Panamá y la existencia de varios volúmenes de correspondencia diplomática sobre el ferrocarril de Tehuantepec, ampliaron notablemente la investigación, y gracias a ello me encuentro en posibilidad de ofrecer una visión conjunta de la diplomacia y la opinión pública mexicana, en torno a los acontecimientos interoceánicos de los istmos de Panamá y Tehuantepec, entre 1894 y 1907.

Me he esforzado por presentar una síntesis histórica de la comunicación interoceánica (capítulo I), que parte del siglo XVI y dirige su atención a los acontecimientos internacionales que tuvieron lugar en la segunda mitad del siglo XIX, para mostrar las circunstancias en que tuvo lugar la separación política del istmo Panamá. El bosquejo sirve también para inscribir los avatares del tránsito por el istmo de Tehuantepec, en un contexto que rebase las fronteras nacionales y ponga de relieve las afinidades y la influencia que ejercieron entre sí las distintas brechas interoceánicas durante el siglo XIX. Los capítulos II y III están dedicados al desarrollo diplomático y al comentario de la prensa sobre la separación y el reconocimiento formal a la República de Panamá. En el capítulo IV, he procurado destacar las razones que tuvo el gobierno mexicano para fomentar el establecimiento de una vía interoceánica en el istmo de Tehuantepec, a la vez que describo la atención y las impresiones de la prensa en torno a los avances y la inauguración de la brecha tehuana. Asimismo, he intentado una lectura diferente de la hemerografía mexicana (capítulos III y IV), con el fin de evidenciar algunos

lineamientos ideológicos vigentes en el porfiriato, que figuraron como ingredientes sustantivos de las opiniones de prensa; entendiendo por ideología, un conjunto de ideas, representaciones, imágenes y conceptos de variada procedencia histórica, que permiten valorar y comprender la realidad en un momento determinado.¹ Me refiero a una ideología provista de elementos nacionalistas, positivistas, hispanoamericanistas y de repudio al imperialismo norteamericano, que si bien no fue expuesta de manera sistemática por las publicaciones periódicas, orientó en definitiva el camino de la reflexión pública.

El lector encontrará a manera de epílogo, una reseña sobre el reconocimiento colombiano a la independencia panameña, y el derrotero que siguieron las vías interoceánicas de Panamá y Tehuantepec hasta fines del siglo XX.

La investigación me llevó a consultar varios legajos referentes a la independencia de Panamá y al Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, en el Archivo Histórico Diplomático Mexicano de la Secretaría de Relaciones Exteriores. Por otra parte, examiné algunas publicaciones periódicas de la

¹ Cf. el examen de Mario Stoppino, sobre la definición de ideología, en Norberto Bobbio *et al.*, *Diccionario de política*, A-J, p. 755-770.

ciudad de México.² De una lista considerable, seleccioné aquellas de reconocida influencia nacional: un oficialista decidido es *El Imparcial* (1896-1913) de Rafael Reyes Spíndola. También adicto al régimen porfirista, y como reza su lema, partidario de la industria, la paz y el progreso, es *La Patria* (1877-1911) de Ireneo Paz. La voz de la reacción y la crítica se centró en los católicos *El Tiempo* (1883-1912) de Victoriano Agüeros, y *El País* (1899-1913) de Trinidad Sánchez Santos; asimismo, en el *Diario del Hogar* (1881-1911) de Filomeno Mata. La visión de Europa está atesorada en dos diarios, *El Correo Español* (1889-1914), "consagrado a la defensa de los intereses de España y de la colonia española", bajo la dirección del asturiano José Porrúa; y *Le Courier du Mexique et de l'Europe*, fundado en 1849, con J. L. Regagnon como director en la época que estudiamos.

En otro orden tenemos la *Revista Positiva*, órgano del positivismo en México a cargo de Agustín Aragón, con colaboraciones rumiadas pacientemente; de contenido científico, filosófico, social y político, se publicaba trece veces al año, los días 10 de cada mes positivista. La *Revista Latinoamericana*, fundada en 1885 por Francisco de la Fuente Ruiz, aparecía los días 10, 20 y 30 de cada mes, como portavoz de la *Unión Iberoamericana*,

² Florence Toussaint ofrece un estudio pormenorizado del número y tipo de publicaciones periódicas de la época, así como de las condiciones en que se imprimían y un valioso índice de lo conservado en las hemerotecas del Distrito Federal, *Escenario de la prensa en el Porfiriato*. La misma autora proporciona una periodización del ejercicio periodístico, en el contexto de la política mexicana y la transformación noticiosa e industrial del género, "La prensa y el Porfiriato", en Aurora Cano Andaluz (coord.), *Las publicaciones periódicas y la historia de México*, p. 45-51. Puede consultarse también a María del Carmen Ruiz Castañeda et al., *El periodismo en México. 450 años de historia*, p. 229-262; a Stanley Robert Ross, *Fuentes de la historia contemporánea de México. Periódicos y Revistas*, vol. I; y a Daniel Cosío Villegas, *Historia moderna de México. El porfiriato, vida social*, IV, p. 676- 682.

organización de la burguesía comercial catalana, establecida para crear un contrapeso al vigoroso empuje de la economía norteamericana en América Latina; *Unión* que contaba en 1889 con unas cuarenta filiales, entre las que sobresalían las de México, República Dominicana, Colombia y Chile.

Especializadas en los números y en las transacciones financieras, son las publicaciones *El Economista Mexicano*, semanario de asuntos económicos y estadísticos, fundado en 1886 por Manuel Zapata Vera, que dirigía la publicación al lado de Carlos Díaz Dufoo; *Semana Mercantil*, órgano oficial de las Confederaciones Industrial y Mercantil de la República y de la Cámara de Comercio de México, con la propiedad, edición y dirección de E. Hegewisch, y *México Industrial*, revista quincenal ilustrada, fundada en 1905 y dirigida por F. Blumekron y M. de Campo Mendivil.

Desde luego, no podían faltar las publicaciones deleitosas a la vista, con artículos sencillos y evocativas impresiones fotográficas. Nos referimos a los semanarios *El Mundo Ilustrado* (1894-1908?) de Rafael Reyes Spíndola; y *El Tiempo Ilustrado* (1900-1912) de Victoriano Agüeros.

En relación con la historiografía, abundan los estudios norteamericanos y panameños sobre la comunicación interoceánica continental. Dispuse de valiosos estudios sobre la historia de Panamá y la política norteamericana del canal, además de colecciones de protocolos, leyes, tratados y misivas diplomáticas entre los Estados Unidos, la Gran Bretaña, Colombia y Panamá, acerca de esta cuestión. Acerca del tránsito por el istmo de Tehuantepec, encontré descripciones de la región, informes de las exploraciones practicadas

a lo largo del siglo XIX, así como obras que abordan la controversia diplomática sobre el tránsito tehuano (1848-1859), y libros sobre la construcción, el funcionamiento, la explotación y la influencia regional del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec.

El estudio que presento a continuación dista de ser exhaustivo. Sólo he pretendido trazar un bosquejo del pasado interoceánico en su conjunto, para ubicar el examen de la separación panameña y la habilitación del ferrocarril de Tehuantepec, acorde con la información que me proporcionó la documentación diplomática y la hemerografía. Al ampliar mi conocimiento del tema y escribir la tesis, me aparté de los rencores o las simpatías que en algún momento habían definido mi percepción de los acontecimientos. Acaso lo más difícil fue la valoración de los protagonistas panameños, colombianos y norteamericanos presentes en la separación política de 1903; y asimismo, el entusiasmo nacionalista e hispanoamericano contenido en los periódicos mexicanos. En la medida de lo posible he tratado de hacer explícitas mis consideraciones, esperando contribuir con ello en la definición del pasado interoceánico americano, y en especial de los acontecimientos y las opiniones generadas a principios del siglo XX.

Estoy en deuda con personas que de una u otra manera hicieron posible la terminación de este trabajo. Cristina González ha sido quien más apoyo me ha brindado, aconsejándome suave y firmemente en asuntos concernientes a la tesis y a la dedicación que requiere el oficio del historiador. Agradezco también a Antonio Marino, por sus útiles y significativas enseñanzas; a

Eugenia Meyer, por abrirme nuevos horizontes en la investigación histórica, y a Alfredo Ávila, por la paciencia y el interés que tuvo hacia mi escrito. A Ana Lilia, a mamá y a mis hermanos, por el respaldo y el amor que siempre me han prodigado. A mis amigos Miguel Ángel Soto, Alma Delia Reyes y Miriam Solano, por sus innumerables votos de confianza, por las charlas y los momentos agradables que hemos pasado juntos. A todos dedico este trabajo, fruto de un interés genuino, que no habría sido posible sin el apoyo ustedes.

CAPÍTULO I

El atractivo de una vía interoceánica en el Nuevo Mundo.³

1. El paisaje.⁴

La región ístmica de América recibe diferentes nombres en cada una de sus porciones. Actualmente comprende la parte sur de México y el área de seis repúblicas centroamericanas. Además de las cordilleras que la atraviesan,⁵ un conjunto de ríos más o menos navegables y un clima eminentemente tropical, son factores que dan unidad a la zona. Se trata de una faja donde el

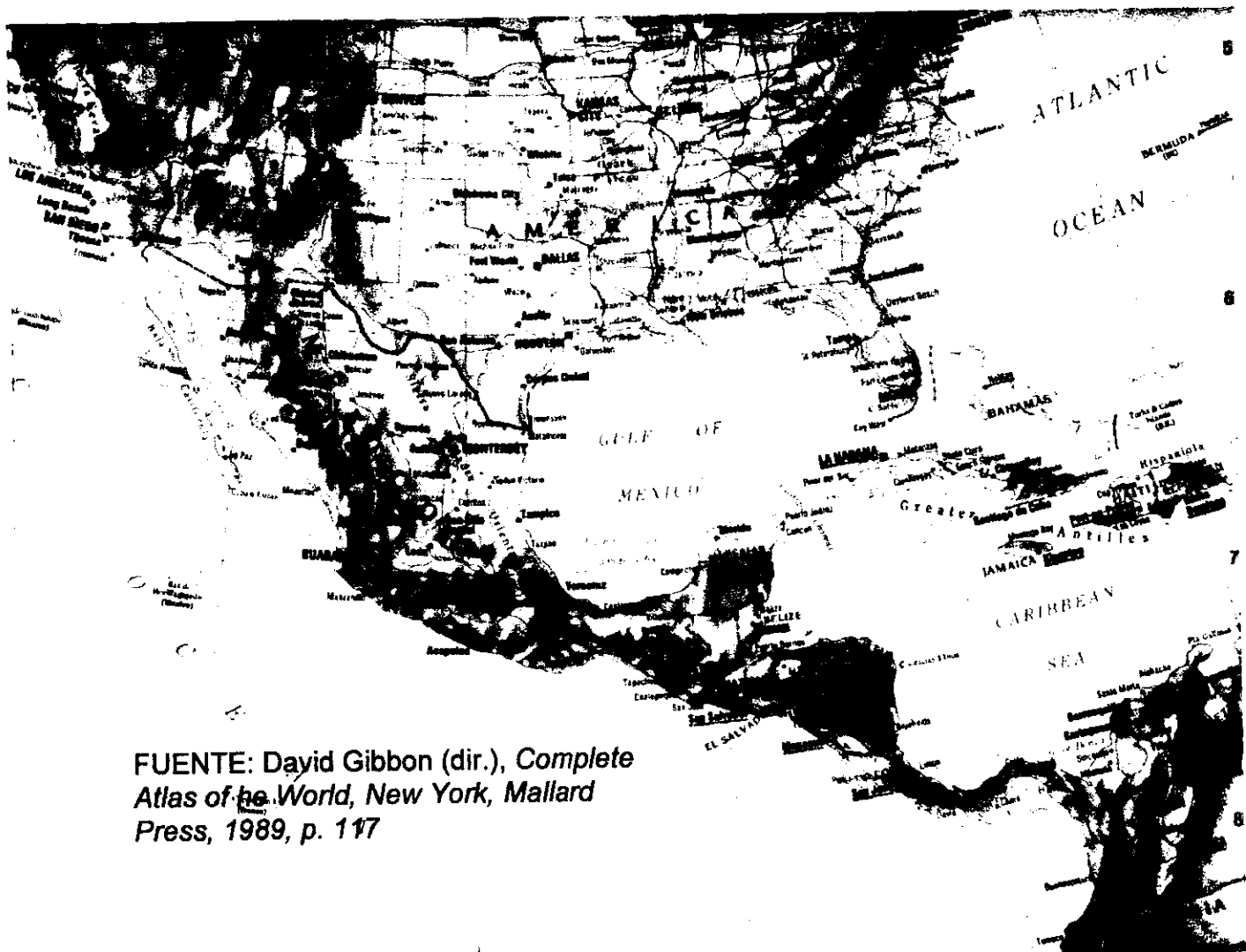
³ Los textos más completos del tránsito entre mares corresponden a Gerstle Mack, *La tierra dividida*; Miles P. Duval, *Cádiz a Catay*; y la magnífica obra de David Mc Cullough, *El cruce entre dos mares*. De los estudiosos panameños de la comunicación interoceánica y la incidencia de este fenómeno en el istmo de Panamá, sobresalen Ernesto de Jesús Castellero Reyes, *Historia de la comunicación interoceánica*; Álvaro Rebolledo, *Reseña histórico política de la comunicación interoceánica*; e Isaías Batista Ballesteros, *El drama de Panamá y América*. Aunque los tres intentan presentar una visión amplia del proceso, sus enfoques no abandonan el regionalismo y a menudo se limitan a describir las empresas acometidas con base en un repertorio considerable de datos. Véase la presentación más crítica de Gregorio Selser, *El raptó de Panamá*. Las publicaciones de Rubén Darío Cartes, *A través del istmo*, y de Ramón García Ruiz, *El Canal de Panamá: una epopeya de nuestro siglo*, son obras de divulgación sobre los proyectos de comunicación interoceánica entre los siglos XVI y XX. La descripción técnica de los proyectos y el trabajo invertido durante la apertura de la vía actual, en Delia J. Salinas, "El canal de Panamá". Finalmente, es orientadora la cronología ofrecida por el Equipo de Ediciones Especiales, *Canal de Panamá ¿Canal Zone?*, p. 7-33.

⁴ Sobre el aspecto geográfico de la región, puede consultarse a Roy Wilson McNeal, *La geografía del istmo de Tehuantepec*; Gustavo W. de Zahn, "El istmo de Tehuantepec", en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística* (en adelante BSMGE), 5ª época, T. II, 1907, p. 477-480, 495-503; Charles Etienne Brousseau, *Viaje al istmo de Tehuantepec*, p. 59-67; Juan José Arévalo, *Geografía elemental de Guatemala*, p. 24-66; Noe Pineda Portillo, *Geografía de Honduras*, p. 9.139; Jaime Incer, *Geografía ilustrada de Nicaragua*, Castellón, H. A., *Resumen de la geografía de Nicaragua*, p. 11-47; Tulia Quirós Amador, *Geografía de Costa Rica*, p. 13-84; Instituto Panamericano de Geografía e Historia, *El territorio del istmo de Panamá*; Noris Correa de Sanjur, *Geografía de Panamá*, p. 28-63; Ramón M. Valdés, *Geografía de Panamá*, p. 1-39; M. Alba, *Geografía descriptiva de la República de Panamá*, p. 5-56.

⁵ "Su relieve está constituido por alineaciones montañosas sin unidad claramente establecida, por lo que es impropia la denominación de Andes Centroamericanos que suele aplicárseles"; Jorge Hernández Millares, *Atlas del Nuevo Mundo*, p. 20.

continente se estrecha unos 210 kilómetros en Tehuantepec y en Nicaragua, 70 kilómetros en Panamá y hasta 50 kilómetros en el Darién.

En términos orográficos no constituye un segmento uniforme, su relieve está tachonado aquí y allá de serranías agrestes, infinidad de valles, volcanes, colinas, mesetas y llanuras, cuyo terreno es suave del lado del Atlántico, y duro, de piedra y roca volcánica del lado que mira hacia la costa del Pacífico. En ambos océanos se localizan numerosos archipiélagos, islas, peñascos y arrecifes de coral. Los ríos se cuentan por centenas y algunos de ellos, como el Coatzacoalcos, el Motagua, el San Juan, el Coco y el Chagres, así como los lagos nicaragüenses, permiten navegar tierra adentro en embarcaciones de poco calado. El paisaje es variado y contrastante, en una escala que va de la selva siempre verde en el Atlántico, al bosque de pinos y cedros en la serranía, y la sabana de matorrales y cactáceas en el Pacífico. La fertilidad de las tierras es asombrosa, y todavía a comienzos del siglo XX, la selva caribeña formaba un impenetrable macizo vegetal, que en poco tiempo recobraba el espacio que el hombre le arrebatava con grandes esfuerzos. La humedad es excesiva y el clima muy bochornoso; no es fortuito, por ello, que la región llegara a ofrecer numerosos obstáculos a la edificación de caminos interoceánicos.



FUENTE: Dayid Gibbon (dir.), *Complete Atlas of the World*, New York, Mallard Press, 1989, p. 117

2. La búsqueda del secreto estrecho.

Los que deseaban dar contento al Emperador, porque le vían en cuidado de buscar camino para las Islas de la Especiería, decían que pues no se hallaba el Estrecho que deseaban de la Mar del Norte á la del Sur, en la parte que más se havia pensado que le havia, que era desde el golfo de Urabá hasta el Desaguadero de Nicaragua...

Francisco de Castañeda al Emperador Carlos V⁵

A comienzos del siglo XVI, unos soldados españoles ejecutaron la proeza de vencer la espesura tropical y recorrer de norte a sur el cinturón ístmico americano. A esa primera vez y a esos primeros hombres, pronto le siguieron innumerables expediciones en pos de la brecha marítima que debía enlazar, en alguna parte, a los océanos Atlántico y Pacífico.⁶ Principiaba así la larga y decantada historia de los proyectos de comunicación interoceánica en este continente; proceso que no ha terminado todavía, aunque haya tenido una coyuntura fundamental en las dos primeras décadas del siglo XX, cuando los Estados Unidos construyeron el canal de Panamá.

⁵ Carta fechada en León de Nicaragua, el 30 de marzo de 1529, *apud* Modesto Pérez y Pablo Nougués, *Los precursores españoles del canal interoceánico*, p. 99-100.

⁶ En torno a los afanes y descubrimientos españoles, Gonzato Fernández de Oviedo, *Historia General y Natural de las Indias*. Berthold Seeman proporciona abundante información sobre los proyectos españoles de los siglos XVI a XVIII, con una ligera prolongación al decenio de 1840, *Historia del istmo de Panamá*; Mack también es acucioso en su exposición sobre este período, *op. cit.*, I, p. 3-114. Modesto Pérez y Pablo Nougués hacen la biografía de once soldados y dos cronistas españoles, relacionados con la descripción y exploración del secreto estrecho, *op. cit.*. Otros autores que tratan el punto son José J. March, *El mito del Darién*, p. 15-56; Rebolledo, *op. cit.*, p. 13-63; Selser, *op. cit.*, p. 9-24; Batista, *op. cit.*, p. 13-39; Duval, *op. cit.*, p. 1-23.

La idea de comunicar ambos océanos, tuvo en el siglo XVI el mismo fundamento que llevó a los europeos a explorar el mundo hacia el Oeste, a saber, el descubrimiento de una travesía expedita para llegar a los mercados orientales. Con ese afán se hicieron los primeros reconocimientos del *Novi Orbis*, y en particular de su porción más angosta; pero no tardó en descubrirse que en ninguna parte del Norte o del Sur existía el deseado estrecho por el que pudiesen pasar naves, y que la vuelta marítima por el estrecho de Magallanes era muy larga, desgastante y peligrosa. Así, pues, la solución hispana al nudo gordiano del tránsito entre mares, consistió en atravesar el continente por sus partes más estrechas, reparando siempre en la posibilidad de cortar un tajo de tierra lo suficientemente ancho para el movimiento de barcos. Por lo pronto, y en apremio al comercio entre las colonias americanas y la metrópoli española, se aprovecharon los ríos caudalosos hasta donde podían navegarse, siguiendo la travesía restante a pie o en mula. De especial atractivo fueron el lago Nicaragua y su desagadero el río San Juan, el río Chagres de Panamá y el río Coatzacoalcos en el istmo de Tehuantepec.

Desde la década de 1530 y hasta comienzos del siglo XVII, hubo recomendaciones para abrir un canal en la parte ístmica del continente americano. Sin embargo, el hostigamiento continuo de los piratas británicos, holandeses y franceses, sobre las posesiones ultramarinas españolas, crearon un ambiente inadecuado a la realización del enlace interoceánico. La corona española reparó en los beneficios comerciales que reportaría la apertura de un canal americano, pero también meditó en lo perjudicial de la obra si los

enemigos del imperio llegaban a apoderarse de ella. El temor a una agresión por dos flancos - Atlántico y Pacífico -, se elevó entonces como un factor disuasivo que perduraría hasta fines del siglo XVIII. Fue Felipe II quien prohibió todo plan de tender un puente entre mares, y su decisión real quedó sustentada en la sentencia bíblica, *lo que unió Dios, que no lo separe el hombre*.⁷

El camino real de Panamá fue desde entonces y por casi doscientos años, la única senda interoceánica en uso.⁸ A través de ella transitaron víveres, materias primas, artículos de manufactura prohibida en las colonias y los metales preciosos del Perú. Panamá era llamada con razón *la ruta de oro*, en tanto que otros cruces potenciales durmieron el sueño de los justos.

En la ruta colonial, los barcos de alta mar o de cabotaje partían de Cartagena en Nueva Granada, arribaban a Nombre de Dios en el siglo XVI y a Portobelo en los siglos XVII y XVIII; de ahí se dirigían a la desembocadura del Chagres, remontando el río hasta el fuerte de San Lorenzo, para proseguir el viaje en barcazas, sesenta y un kilómetros hasta Cruces, distante treinta y un kilómetros de la ciudad de Panamá. Además de esta vía, hubo un camino que

⁷ Mateo, 19: 6. En igual sentido, Diego Mercado afirmaba lo siguiente en la primera mitad del siglo XVII: "La voluntad de Dios, contraria a la realización del proyecto [de un canal] se halla bien manifiesta en el hecho de haber creado un istmo en vez de un estrecho, y sería impío tratar de unir las aguas de dos Océanos separados por la mano de la Omnipotencia." *Apud* Luis Híjar y Haro, "Panamá", en *BSMGE*, 5ª época, vol. 49, 1938, p. 246.

⁸ María del Carmen Mena García describe de manera muy completa las labores agrícolas, ganaderas y la fundamental actividad comercial del istmo, *La sociedad de Panamá en el siglo XVI*, p. 103-170. Omar Jaén Suárez proporciona en *La población del istmo de Panamá*, un excelente estudio sobre la organización espacial y la configuración de las estructuras económicas y sociales de la población istmeña; particularmente en las páginas 284-295, resume la evolución del paso transístmico, del siglo XVI a mediados del XIX.

partía de Portobelo, cruzaba el Chagres un poco más arriba de la confluencia con el río Pequení, y proseguía hasta Panamá. Era una travesía de ochenta kilómetros que demoraba cuatro días y se utilizaba durante la estación seca, cuando el bajo nivel del Chagres no permitía su navegación.

El posterior debilitamiento de España y Portugal, así como el ascenso marítimo de Francia e Inglaterra en el siglo XVIII, influyó de manera decisiva en el comercio por el istmo de Panamá. Durante el siglo XVII, España perdió posesiones a manos de sus rivales. En 1610, ingleses, franceses y holandeses tomaron posiciones en la Guyana; Inglaterra se apoderó de las Bermudas en 1609; en 1625, colonizadores ingleses se establecieron en Trinidad y Tobago; alrededor de 1628 en Nevis, y por 1630 en islas de la costa nicaragüense; al año siguiente, en Antigua, hoy Darién, y Montserrat; y en 1638, en Belice. Finalmente, ocuparon la isla de Jamaica en 1655. Por su parte, los franceses ocuparon las islas Tortuga, Guadalupe, Santa Lucía y Martinica, en 1626, y obtuvieron la posesión de Haití por el tratado de Riswick, en 1697. La isla de Curazao pasó a manos holandesas en 1634. En 1671, el bucanero Henry Morgan saqueó e incendió la ciudad de Panamá. En 1672, los daneses establecieron una colonia en Santo Tomás, y en 1679, William Patterson intentó fundar una colonia escocesa en el Darién.

La pérdida del control y seguridad en el Caribe desalentó la ruta de Portobelo a Panamá, y las flotas mercantiles se volvieron cada vez más escasas. Las últimas ferias comerciales de Portobelo tuvieron lugar en 1707, 1721, 1730 y 1736. Tras una guerra breve con Inglaterra, España tuvo que

conceder licencia a los ingleses para comerciar una vez al año en Cartagena de Indias y, finalmente, la Corona española decidió en 1746, que la trayectoria de los barcos del reino se haría en lo sucesivo por el cabo de Hornos.

En el siglo XVIII, junto al intento borbónico de reorganización de las colonias americanas y la apertura comercial entre la metrópoli y los puertos ultramarinos, volvieron a escucharse las propuestas de rutas interoceánicas en la porción ístmica del nuevo continente. Destacaron sobre todo las del barón Alejandro von Humboldt, quien hizo hincapié en la realización de exploraciones y mediciones exactas en todos los posibles sitios para un canal, pues, "desde el reino de la Nueva Granada hasta los alrededores de la capital de México, no hay ni siquiera una montaña, un llano o ciudad, cuya elevación sobre el nivel del mar nos sea conocida."⁹ Sus obras, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España y Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Continente*, avivaron el interés por un canal americano, merced al volumen de datos y estimaciones aducidas sobre nueve posibles rutas y comunicaciones fluviales. Como el resto del mundo, Humboldt apenas tenía noción de aquellas

⁹ Alejandro de Humboldt, *Ensayo político sobre el Reino de la Nueva España*, lib. I, cap. 2, p. 7-18, cita en la p. 10.

regiones; no obstante, supo renovar la inquietud por el cruce naviero artificial entre los océanos Atlántico y el Pacífico.

Si se hiciera una nivelación semejante [a la verificada dentro de la isla de Cuba] en el istmo de Coatzacoalcos, en el lago de Nicaragua, entre Cruces y Panamá, y entre Cupica y el río Naipi, se hallaría el hombre de estado en situación de escoger, y conocería si es en México o en el Darién donde debe ejecutarse una empresa que inmortalizaría al gobierno que así se ocupara de los verdaderos intereses del género humano.¹⁰

3. La época de los convenios o de los amagos bélicos y diplomáticos.¹¹

Apenas obtuvieron su independencia, México, Centroamérica y la Nueva Granada, ya fuera por insistencia extranjera o por iniciativa propia, se interesaron en la apertura de un camino o, mejor todavía, de un canal por su territorio. Para ello otorgaron innumerables concesiones, y casi no hubo año sin exploraciones científicas en los istmos.¹² Sin embargo, los proyectos se hicieron durante largo tiempo con más ensueños que investigaciones serias. Las numerosas concesiones a particulares jamás rindieron frutos, y algunas de

¹⁰ *Ibid.*, p. 17.

¹¹ Diógenes A. Arosemena reúne en su *Historia documental del canal de Panamá*, importantes protocolos, leyes, tratados y misivas diplomáticas de los Estados Unidos, la Gran Bretaña, Colombia y Panamá, relacionadas con la cuestión interoceánica en el siglo XIX y principios del XX.

¹² Mack denomina a este periodo "la batalla de las rutas", refiriéndose a la carrera de países, corporaciones y personalidades, por hacer realidad los proyectos interoceánicos de Panamá, Nicaragua, Tehuantepec, Atrato, Darién, San Blas y Chiriquí, *op. cit.*, I, p. 125-310. Cf. Duval, *op. cit.*, p. 25-76; Rebolledo, *op. cit.*, p. 63-69; Batista, *op. cit.*, p. 48-71; Carmen Collado Herrera, *Nicaragua*, p. 97-101.

ellas incluso originaron sendos embrollos diplomáticos.¹³ En realidad, las condiciones de algunas rutas sólo empezaron a conocerse en las últimas décadas del XIX, lo que no impidió la temprana proliferación de una literatura que proporcionaba a los visionarios toda clase de cifras y estadísticas prometedoras, aunque sólo fuesen referencias aproximadas.

A partir del decenio de 1840, la Gran Bretaña y los Estados Unidos de América se interesaron más en la cuestión. Sus razones pueden abreviarse en conveniencias de orden militar, y en el ahorro de capital, distancia y tiempo que conseguirían sus flotas al dejar de bordear toda la parte sur del continente. En diciembre de 1846, los Estados Unidos firmaron con Nueva Granada el tratado Bidlack-Mallarino, por el que se les otorgó el derecho exclusivo de tránsito por el istmo de Panamá, a cambio de garantizar la neutralidad del istmo, auxilio para que el tráfico no fuera interrumpido, y además, "los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio".¹⁴

¹³ En el caso de México, la concesión a José de Garay; véase las recopilaciones documentales y los comentarios de José Fernando Ramírez en torno a la controversia diplomática sobre el tránsito por el istmo de Tehuantepec, *Memorias, negociaciones y documentos y Memoria instructiva*, También la obra de Manuel Larrainzar, *Via de comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec*; y el *Análisis del dictamen de la Comisión de Negocios Extranjeros del Senado de los Estados Unidos sobre el negocio de Tehuantepec*.

¹⁴ El país que hoy conocemos como Colombia, se llamó Nueva Granada de 1831 a 1860; de 1861 a 1866, adoptó el nombre de Confederación Granadina; entre 1866 y 1886, Estados Unidos de Colombia; y después de 1886, República de Colombia.

¹⁴ Tratado Bidlack-Mallarino, en Ana Rosa Suárez Argüello, *Estados Unidos de América, II, Documentos de su historia política*, p. 248-250; en adelante se citará como *EUA*. Con este tratado, la Nueva Granada puso a resguardo su territorio istmeño de posibles intromisiones británicas. Cf. Manuel María Mallarino a Benjamín Bidlack, "Exposición de motivos que hacen aceptables y útiles para los Estados Unidos de América las estipulaciones del tratado propuesto", Bogotá, 1º de diciembre de 1846, *apud* Catalino Arrocha Graell, *Historia de la independencia de Panamá*, p. 101-105.

Por su parte, la Gran Bretaña ocupó la desembocadura del río San Juan del Norte en Nicaragua, argumentando que lo hacía con objeto de amparar a la tribu de los indios mosquitos, que irrisoriamente empezó a denominar *reino de Mosquitia*. La acción desde luego no era fortuita, ya que por su comunicación con el lago Nicaragua, este río se consideraba como la mejor ruta para un canal. Incapaz de defenderse, Nicaragua tuvo que admitir la situación, y por un tratado sancionado en marzo de 1848, reconoció que el dominio de los protegidos británicos abarcaba del Cabo de Gracias a Dios al río San Juan, es decir, todo su litoral caribeño.¹⁵

El encono entre británicos y norteamericanos iba en aumento, pero el deseo de mitigar la competencia por el dominio de las rutas, condujo a negociar el tratado Clayton-Bulwer, firmado en abril de 1850, por el que ambas potencias declararon,

Ni el uno ni el otro obtendrá ni sostendrá jamás para sí mismo ningún dominio exclusivo sobre dicho canal, y convienen en que ni uno ni el otro construirá ni mantendrá jamás fortificaciones que lo dominen, o que estén en sus inmediaciones, ni tampoco ocupará ni fortificará, ni colonizará a Nicaragua, Costa Rica, o la Costa de Mosquitos, ni asumirá ni ejercerá

¹⁵ Dexter Perkins observa con acierto, que, "la única potencia que extendió su control sobre el territorio del Nuevo Mundo en el siglo XIX, fue, precisamente, la Gran Bretaña"; *Los Estados Unidos y Latinoamérica*, p. 18. En este caso, los británicos argumentaron que el pueblo mosquito jamás fue sometido ni poblado por los españoles, y en su calidad de independiente establecieron relaciones amistosas con él, y luego le brindaron protección. Véase la comunicación de Abbot Lawrence a John M. Clayton, Londres, 19 de abril de 1850; en Arosemena, *op. cit.*, p. 49-54.

ningún dominio sobre esos países, ni sobre otra parte de la América Central...¹⁶

Asimismo estableció la igualdad de derechos para usar cualquier vía que llegara a construirse, declaró *a priori* su neutralidad, su uso internacional y la prohibición de fortificarla. Con tales garantías, la concordia entre ambos países se mantuvo por espacio de medio siglo, aunque los británicos no abandonaron su protectorado en Nicaragua, ni los norteamericanos dejaron de formalizar tratados con México, la Nueva Granada y las repúblicas centroamericanas, tendientes a asegurar el control de las codiciadas regiones.¹⁷

Junto al aspecto estratégico de la cuestión, la fiebre de oro en California avivó la atracción por los pasos interoceánicos. Debido a que el recorrido Este-Oeste de toda Norteamérica era largo y fatigoso, el tropel de buscadores de riquezas se dirigió al cinturón ístmico, para desplazarse más rápido al lado occidental del continente. El negocio de transportar emigrantes alentó por aquellos días el tendido de la primera línea ferroviaria de carácter interoceánico en el istmo de Panamá (1850-1855), cuyo recorrido, del puerto de Colón, en el Atlántico, a la ciudad de Panamá, en el Pacífico, duraba alrededor de cuatro horas. Por su parte, Cornelius Vanderbilt puso en marcha una línea de transporte en Nicaragua, combinando el servicio de barcasas de

¹⁶ Tratado Clayton-Bulwer, en *EUA, op. cit.*, II, *Documentos de su historia política*, p. 251-255. El examen jurídico sobre la neutralidad de una vía interoceánica, en Harmodio Arias, *El canal de Panamá*, p. 113-186.

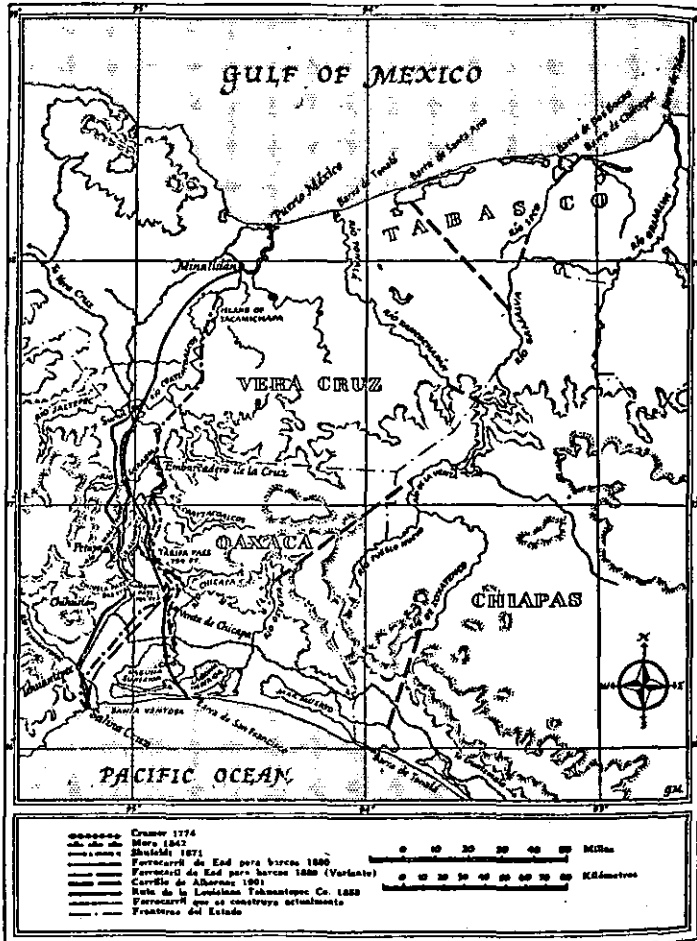
¹⁷ Duval, *op. cit.*, p. 106-121; Selser, *op. cit.*, p. 90-95.

vapor en el río San Juan del Norte, con vapores de mayor tamaño en el lago Nicaragua y diligencias para el trayecto restante hasta Brito. Y la Compañía Louisiana de Tehuantepec instauró un servicio de tránsito por el istmo mexicano, comprendiendo la parte navegable del río Coatzacoalcos hasta la población de Minatitlán, luego a Súchil en barcazas menores, para seguir en mula hasta Lachivela en la serranía, y descender a la bahía de la Ventosa en el Pacífico.¹⁸

En conjunto, los nuevos caminos resolvieron el pronto traslado de mercancías y gente, pero el desplazamiento de naves continuó sin solución por varias décadas. La proximidad con los Estados Unidos fue la ventaja que se adujo siempre en favor del tránsito por Tehuantepec, pero éste no tardó en ser descartado para edificar un paso de agua, debido a su anchura, a la elevación de su cordillera y a la insuficiencia de fuentes hidráulicas en la zona.¹⁹ Por el contrario, a Nicaragua con sus dos magníficos lagos y el río San Juan, se le tuvo durante cincuenta años como el lugar óptimo para un canal; y en el último cuarto del siglo, una compañía francesa intentó construir un canal interoceánico en el istmo de Panamá.

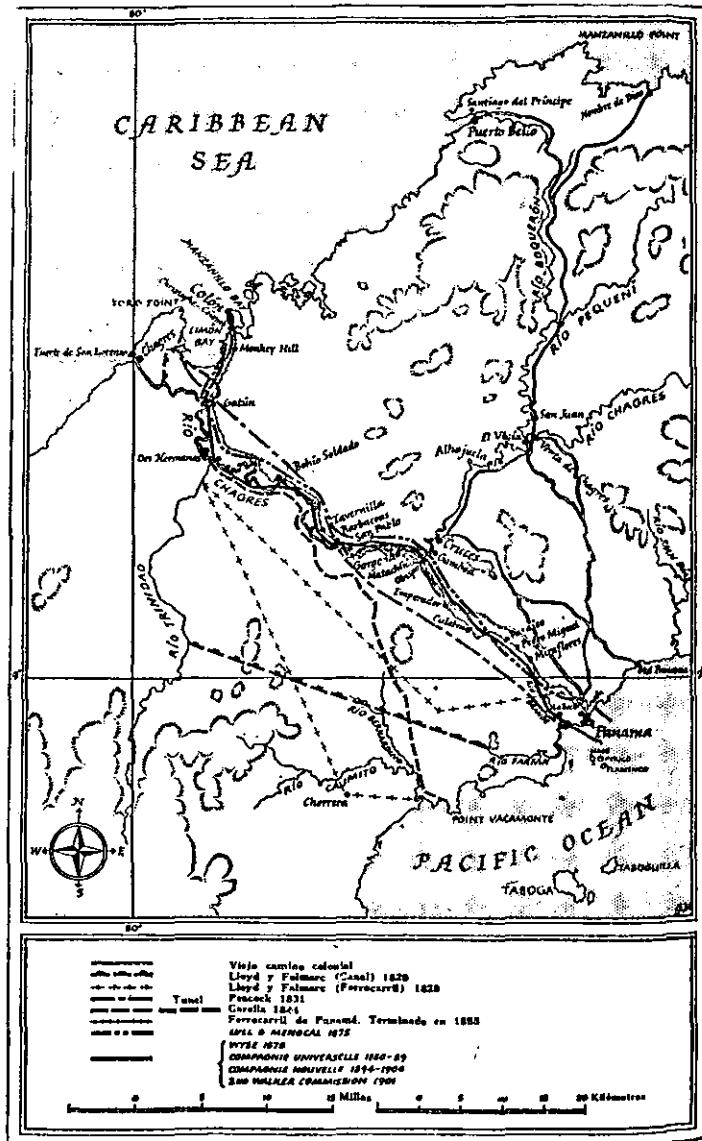
¹⁸ Para una descripción completa del itinerario de los tres caminos, José Miguel Arroyo, "Comparación relativa a las distancias en las vías de comunicación por los istmos de Tehuantepec, Nicaragua y Panamá", en *BSMGE*, 1a. época, tomo VIII, 1860, p. 201-205.

¹⁹ Conviene señalar que la simpatía norteamericana por la ruta de Tehuantepec era fundamentalmente sureña, y tenía su sede en la ciudad de Nueva Orleans, que aspiraba a arrebatar la importancia comercial y financiera de Nueva York, cuyos intereses privados alentaban las rutas de Panamá y de Nicaragua. Al respecto, Ana Rosa Suárez, "La batalla por Tehuantepec: el peso de los intereses privados en la relación México-Estados Unidos, 1848-1854", capítulo 2, apartado A, "Nueva Orleans frente a Tehuantepec".



Proyectos y exploraciones verificadas en el istmo de Tehuantepec.

FUENTE: Mack, *op. cit.*, II, p. 250.



Proyectos y exploraciones verificadas en el istmo de Panamá.

FUENTE: Mack, *op. cit.*, II, p. 139.

En todo el siglo XIX hubo pruebas constantes de cuán posible era edificar un paso acuático en el istmo centroamericano. Varios canales se habían abierto ya en América del Norte y en Europa, y los nuevos transportes de la era del vapor y el acero demandaban rutas más cortas y expeditas. Por otra parte, la invención de excavadoras capaces de mover grandes volúmenes de tierra, el uso de potentes explosivos como la dinamita, mayores conocimientos en ingeniería hidráulica y mecánica, así como la utilización de materiales de construcción más resistentes, favorecerían a fines del siglo XIX y principios del XX, un avance definitivo y trascendental en la comunicación interoceánica del continente.

En la década de los setenta, el presidente Ulises S. Grant ordenó siete exploraciones científicas en Tehuantepec y la América Central. Los equipos formados por oficiales de marina, médicos, geógrafos, geólogos y telegrafistas, examinaron cuidadosamente el terreno, provistos de toda clase de instrumentos científicos, de ingeniería y agrimensura. Las observaciones relativas a la altitud de las montañas, el volumen y profundidad de los ríos, el nivel de las precipitaciones pluviales, el clima, la vegetación y la geología, constituyeron el primer estudio detallado sobre las posibles rutas para el canal interoceánico.

Luego, en los años ochenta, los franceses emprendieron los primeros trabajos serios de excavación en el istmo de Panamá, bajo la iniciativa del emprendedor Fernand de Lesseps, a quien ya se debía la ejecución del canal

de Suez, cuyas obras comenzaron el año de 1854, para quedar terminadas en 1869.

A fines de 1875, la *Société de Géographie de Paris* anunció que patrocinaría un congreso internacional para evaluar la construcción de un canal interoceánico en América Central. Poco después, la *Société Civil International du Canal Interocéanique de Darién*, presidida por Fernand de Lesseps, organizó dos expediciones al mando de los tenientes navales Lucien Napoleón Bonaparte Wyse y Armand Réclus.²⁰ Luego de varios meses en el istmo, Wyse se dirigió a la ciudad de Bogotá, y en mayo de 1878 obtuvo del gobierno colombiano un privilegio exclusivo para la construcción de un canal por el istmo de Panamá. La obra debería quedar concluida y abierta al tráfico en un plazo no mayor de doce años, a partir de la organización de la compañía, y Colombia participaría de las ganancias del cobro de cruce, que no deberían ser menores a doscientos cincuenta mil dólares anuales, equivalentes a lo que obtenía de la compañía norteamericana del Ferrocarril de Panamá.

El *Congrès International d'Études du Canal Interocéanique* fue inaugurado en París el 15 de mayo de 1879, y en él se reunieron ingenieros, oficiales navales, geógrafos, científicos, financieros y exploradores, en delegación de gobiernos y asociaciones de la Gran Bretaña, Alemania, Holanda, Bélgica, Austria-Hungría, Suiza, Italia, España, Portugal, Suecia-

²⁰ Véase Armand Réclus, *Exploraciones a los istmos de Panamá y de Darién*.

Noruega, Rusia, China, Estados Unidos, México, Guatemala, Nicaragua, El Salvador, Costa Rica, Colombia, Perú y Hawai. De los 136 delegados al congreso, 73 eran de nacionalidad francesa, y de ellos, menos de 20 eran ingenieros. Muy pronto se supo que el congreso no tenía por objeto elucidar la mejor ruta para un canal, sino dar el visto científico a la concesión Wyse.

Más penetrada en la materia que cualquier otra, la delegación norteamericana se declaró en favor de un canal con esclusas en Nicaragua, destacando las dificultades de la ruta panameña, debidas principalmente al río Chagres, que atravesaba una docena de veces la línea de trazo. No obstante, los franceses defendieron su proyecto hasta el último momento.

La comisión técnica del congreso estudió catorce posibles rutas en el Atrato, San Blas, Panamá, Nicaragua y Tehuantepec. Tras descartar las vías de difícil realización, quedaron sobre la mesa las rutas de Panamá y de Nicaragua. El 23 de mayo se reunió el congreso en asamblea general, y Fernand de Lesseps declaró enfático que Panamá era el lugar indicado para abrir un canal. Cuatro días más tarde la comisión técnica determinó, en efecto, que aquella era la ruta del canal. En especial de uno a nivel del mar que sería construido en doce años, con un costo estimado de mil doscientos millones de francos.

De 1881 a 1888, la corporación conocida como *Compagnie Universelle du Canal de Panamá*, intentó sin éxito abrir una brecha entre mares.²¹ Los pequeños inversionistas constituyeron desde un principio el respaldo fundamental de la compañía, que obtuvo su incorporación oficial en marzo de 1881. La tarea por emprender no era nada fácil. La temporada de lluvias en Panamá comprendía las dos terceras partes del año, de mayo a diciembre, alcanzando hasta 30 decímetros anuales en el Caribe, y de 15 a 18 en el Pacífico. Además, hubo que enfrentar un terreno irregular de valles, colinas y montañas, el río Chagres y sus afluentes, los pantanos, la copiosa vegetación, el aire saturado de humedad, el sol abrasador, los mosquitos, las alimañas ponzoñosas y las enfermedades del trópico, principalmente la malaria, la fiebre amarilla, la disentería y la tuberculosis.

Agotada por la resistencia de la selva tropical, escasa de recursos para edificar un canal a nivel del mar - como en Suez - en lugar de uno de esclusas, y víctima de una corrupción desmesurada, la compañía francesa cayó abatida por la quiebra, y cerca de ochocientos mil franceses vieron perdida su inversión, en una obra que costó más de mil cuatrocientos millones de francos, es decir, doscientos ochenta millones de dólares de entonces.

²¹ Acerca del periodo francés del canal, puede consultarse a Mc Cullough, *op. cit.*, p. 48-273; Mack, *op. cit.*, II, p. 9-157; y Eduardo Le Maitre, *Panamá y su separación de Colombia*, p. 101-241. Una descripción de los días prósperos del proyecto francés, en Eliseo Sánchez y Basadre, *Una visita a las obras del canal de Panamá*. La obra de Alfred B. Hall y Clarence C. Chester, *Panamá y el canal*, contiene valiosas ilustraciones y fotografías de los periodos francés y norteamericano del canal.

Pero no todo se había perdido, al menos para los grandes inversionistas. La comisión liquidadora de la compañía inspeccionó las obras en el istmo, y volvió a París en 1894 con un informe alentador. La obra se conservaba en buen estado, y según sus estimaciones, el canal de esclusas podía quedar concluido en ocho años. En tal circunstancia, se formó la *Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá*, cuya junta directiva ya no estuvo interesada en terminar la obra, sino en vender sus privilegios, propiedades y obras al gobierno de los Estados Unidos, con objeto de rescatar algo del naufragio financiero.



Fernand de Lesseps a los 75 años de edad (1880).

4. Los Estados Unidos y el canal de Panamá.²²

La construcción de un canal interoceánico es más que nunca indispensable a las comunicaciones rápidas entre nuestras costas del oeste y las del oriente. Nuestra política nacional exige, ahora más que nunca, que este canal sea dominado por nosotros.

William McKinley

A. El dilema.

Durante la Guerra Civil y la Reconstrucción, los Estados Unidos mantuvieron fija la atención en sus asuntos internos; pero el acrecentamiento de su poderío

²² Harmodio Arias describe tres fases de la política norteamericana, en relación con el canal istmico centroamericano: de 1821 a 1847 hubo relativo desinterés; luego, en función de la expansión territorial, y de la preocupación por las constantes intervenciones británicas en el Caribe, se abogó por la apertura de un canal con carácter neutral, que no estuviese sujeto al control de una sola potencia. La tensión disminuyó gracias al tratado Clayton-Bulwer, y después de 1865, los Estados Unidos promovieron la anulación de este tratado, y la edificación del canal interoceánico bajo su control político y militar; *op. cit.*, p. 17-81. El interés norteamericano por modificar el tratado Clayton-Bulwer, se constata en la comunicación de James G. Blaine al ministro inglés James Russell Lowell, en noviembre de 1881: "Este convenio (Clayton-Bulwer) se celebró hace ya más de treinta años bajo condiciones excepcionales y extraordinarias que desde hace tiempo han dejado de existir, condiciones que a lo mejor fueron de carácter temporal y que jamás pueden repetirse"; en Arosemena, *op. cit.*, p. 95 ss. Cf. Arias, *op. cit.*, p. 58-73; Duval, *op. cit.*, p. 131-146. Albert K. Weimberg estudia la doctrina del interés superior como una variante del destino manifiesto aplicada al asunto del canal, *Destino Manifiesto*, p. 305-332. Véase también, Elihu Root, "La cuestión del Canal y la moral", discurso pronunciado en la Liga del Club Unión de Chicago, el 22 de febrero de 1904, en Ernesto de Jesús Castellero Reyes, *Documentos históricos sobre la independencia del istmo de Panamá*, p. 515-551. Acerca del papel esencial del canal de Panamá en la geopolítica del dominio norteamericano, Manuel Fraga Iribarne, *El canal de Panamá. Geopolítica, Diplomacia y Derecho Internacional*, p. 12-35. Observaciones sobre la política norteamericana del Caribe y el dominio del canal, Gordon Conell Smith, *Los Estados Unidos y la América Latina*, p. 108 ss; Paul B. Ryan, *La controversia del canal de Panamá*, p. 21-39; David Nelson Farsworth y James W. Mc Kenney, *Las relaciones Estados Unidos-Panamá*, p. 23-33; Roberto Llanas Fernández, "El canal de Panamá", p. 11-38; Ramiro Guerra, *La expansión territorial de los Estados Unidos*, p. 233-249, 393-418; y Manuel Medina Castro, *Estados Unidos y América Latina*, p. 586-638. *Apud* Isidro Fabela, *Los Estados Unidos contra la libertad*, p. 148.

industrial y comercial, los obligó a buscar una mayor injerencia en los asuntos internacionales, y a mirar con preocupación la defensa de su enorme territorio. En 1898, la guerra de Cuba y especialmente el largo viaje del acorazado Oregon - de 10,422 millas marinas,* en 67 días -, de San Francisco California al escenario bélico en el Caribe, fue el acontecimiento que avivó la preocupación por un paso que facilitara el movimiento naval de un océano a otro. La cuestión de la seguridad nacional, el comercio entre las costas del Este y el Oeste, así como el interés por los mercados de Oriente, fueron razones de peso para negociar la anulación del tratado Clayton-Bulwer y establecer con la Gran Bretaña un nuevo convenio que permitiera la edificación de un canal americano bajo control norteamericano.

El 18 de noviembre de 1901, el secretario de Estado John Hay y el embajador extraordinario de la Gran Bretaña en los Estados Unidos, Lord Julian Pauncefote, firmaron un tratado que abrogaba el de 1850, y se convenía,

que el Canal pueda ser construido bajo los auspicios del gobierno de los Estados Unidos, ya directamente o a sus propias expensas, o por donación o empréstito de dinero a individuos o corporaciones, o por suscripción o compra de bonos o acciones, y en que, con arreglo a las prescripciones del presente Tratado, dicho gobierno tendrá y disfrutará todos los derechos incidentales a dicha construcción, así como el derecho exclusivo de proveer a la reglamentación y administración del Canal.²³

La vía estaría libre en todo tiempo a la navegación de los buques mercantes y militares de todas las naciones, y por razones de seguridad, los

* Una milla marina equivale a 1,851.85 metros lineales; 10,422 millas marinas son aproximadamente 19,300 kilómetros lineales.

Estados Unidos tendrían el derecho a fortificarla. La Gran Bretaña comprendía que no era útil oponerse a los intereses norteamericanos, y en cambio le resultaría beneficioso aceptar la edificación del canal por los Estados Unidos, a cambio de ganar la neutralidad y el uso internacional de la vía. Debe destacarse, además, que en aquel tiempo las cavilaciones británicas se concentraban menos en América, que en la administración de sus colonias en la India y en Australia, y no menos en Sudáfrica por la guerra de los boers.

Resuelto el punto en materia diplomática, faltaba determinar dónde se ubicaría el canal.²⁴ Desde hacía tiempo Nicaragua era considerada la ruta norteamericana por excelencia, mientras que la de Panamá yacía sumida en el descrédito por el estruendoso fracaso del proyecto francés. El más ardiente defensor del canal de Nicaragua era el senador por Alabama John Tyler Morgan, que conocía en detalle los informes de todas las exploraciones que se habían enviado a la América Central, desde la época de Grant. Era un demócrata decidido, sureño de corazón, y su desprecio por la ruta de Panamá era enorme; opinaba que los bienes y franquicias de la compañía francesa valían muy poco, y que sus accionistas eran estafadores que pretendían vender una obra inservible a los Estados Unidos.

En junio de 1899, el presidente William McKinley organizó una comisión al mando del vicealmirante John Grimes Walker, encargada de dictaminar la

²³ Tratado Hay-Pauncefote, en Silvia Núñez García y Guillermo Zermeño Padilla, *Estados Unidos de América (EUA), op. cit.*, III, *Documentos de su historia política*, p. 411-413.

²⁴ Sobre la elección de la ruta interoceánica por parte del gobierno norteamericano, seguimos a Duval, *op. cit.*, p. 167-203; Mack, *op. cit.*, II, p. 161-192; y a Mc Cullough, *op. cit.*, p. 277-360.

ruta que por sus condiciones convendría más para construir un canal. Tras dos años de investigaciones, el 21 de noviembre de 1901, la Comisión Walker dio a conocer un dictamen técnico a favor de Nicaragua.²⁵ Es notable señalar que Panamá, la ruta opositora, no había sido descartada por inconvenientes de ingeniería, sino ante todo porque la *Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá*, pedía la elevada suma de ciento nueve millones de dólares por sus propiedades y obras.

Para diciembre de 1901, no sólo se había ratificado el tratado Hay-Pauncefote, sino que también se tenía listo un tratado con Nicaragua y el senador por Iowa, William Peters Hepburn, había presentado un proyecto de ley que autorizaba al presidente para organizar los trabajos de un canal nicaragüense.

Un canal atravesaría hoy el lago Nicaragua, de no haber sido por la evolución del debate político, así como por la incidencia de algunos acontecimientos naturales y la actuación de dos personajes que se encargaron de persuadir e interesar a la gente prominente de los Estados Unidos, por aquella ruta donde España fijó su camino real, ahí donde corría un ferrocarril transístmico desde 1855, en la región que reunía las condiciones para una obra de ese tipo y donde no casualmente los franceses intentaron realizarla. Estos hombres que urdieron innumerables intrigas y pusieron en juego todos

²⁵ "Informe de la Comisión ístmica del canal al presidente de los Estados Unidos (extracto)", en Rosemena, *op. cit.*, p. 143-145.

sus conocimientos e influencias para inclinar la balanza en favor de Panamá, fueron William Nelson Cromwell y Philippe Bunau-Varilla.²⁶

Cromwell era abogado general de la *Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá* en los Estados Unidos, y desde 1894, año en que asumió el cargo de director y consejero general del Ferrocarril de Panamá, emprendió una campaña tendiente a vender los valores de la corporación francesa al gobierno norteamericano; de ahí que continuamente proporcionara a los periodistas y legisladores, información sobre el istmo de Panamá, la compañía francesa y las deficiencias de la ruta de Nicaragua. Cromwell ingresó muy joven a la firma *Sullivan, Kobbé & Fowler* de Wall Street, cuyo socio principal era el abogado Algernon S. Sullivan. Con el tiempo, los socios se fueron separando, y Cromwell quedó a la cabeza de la firma *Sullivan & Cromwell*. Su experiencia en las finanzas y la contabilidad le proporcionaron una habilidad muy valiosa, y las sumas que cobraba por enderezar asuntos torcidos de alguna corporación, eran de las más altas que se pagaban en aquella época. Era un hombre elocuente que inspiraba viva simpatía y poseía una inteligencia que le permitía obrar con agilidad en todos sus asuntos. Le gustaba simular que tenía todas las cartas en la mano, e hizo de las influencias una profesión:

Bien está explicar aquí también que en más de treinta años de activa y dilatada carrera, la firma *Sullivan & Cromwell* se había creado íntimas relaciones, susceptibles de ser aprovechadas ventajosamente, con hombres colocados en posiciones de poder e influencia en todos los círculos y en todas partes de los Estados Unidos; y que no sólo se hallaban los socios de la firma en pie de estrechas e íntimas relaciones con sus colegas más distinguidos del todo el país sino que habían llegado

²⁶ Acerca de Cromwell y de Bunau-Varilla, Mc Cullough, *op. cit.*, p. 306-331; y Oscar Terán, *Del tratado Herrán-Hay al tratado Hay-Bunau-Varilla*, p. 10-14.

a conocer y a poder sobornar por la influencia a un número considerable de hombres públicos figurantes en la política, en los círculos financieros y en la prensa. Y todos estos prestigios y relaciones fueron de utilidad grande y a veces decisiva y un enorme auxiliar en el descargo de sus deberes profesionales para con el asunto de Panamá.²⁷

En agosto de 1899, Cromwell persuadió a John G. Walker que la comisión del canal debía iniciar sus estudios en las oficinas de la *Compagnie Nouvelle*, en París. Hacia allá se dirigieron los comisionados norteamericanos, y durante cinco semanas los franceses les proporcionaron toda clase de mapas, informes de ingeniería, estudios hidrográficos del Chagres, perfiles geológicos del istmo y planos de las represas y las esclusas que se pensaba construir. Gracias a esto, la comisión Walker tuvo una idea mejor definida del proyecto de la vía de Panamá.

Por su parte, Phillipe Bunau-Varilla era un ingeniero francés que había trabajado en el canal de Panamá, donde amasó una fortuna de más de dos millones francos, invertida en acciones de la *Compagnie Nouvelle*. En apariencia actuaba por iniciativa propia y a costa de su peculio, pero cabe pensar que también obraba a nombre de otros accionistas como él, cuyo dinero dependía de que los Estados Unidos continuaran el canal de Panamá. Era un hombre tenaz, inteligente y enérgico, que profesaba admiración a Fernand de Lesseps, y deseaba restaurar el honor de Francia, resucitando el proyecto del canal de Panamá.

²⁷ Declaración de William Nelson Cromwell rendida bajo juramento ante la Comisión de Canales Interoceánicos del Senado norteamericano, en 1906, *apud* Terán, *op. cit.*, p. 13.

A comienzos de 1901, Bunau-Varilla dictó una serie de conferencias sobre la ruta de Panamá en las ciudades de Cincinnati, Cleveland, Boston, Chicago, Nueva York, Filadelfia y Washington. También escribió un folleto titulado "¿Panamá o Nicaragua?", que distribuyó profusamente entre los miembros del Congreso, el Departamento de Estado, los gobernadores estatales, presidentes de bancos, dueños de barcos y líneas de navegación, cámaras de comercio, directores de periódicos y revistas. Su intención era destruir la mala impresión que el público norteamericano tenía del canal de Panamá, y destacar sus virtudes frente a la ruta nicaragüense.

Al conocer el motivo por el que la comisión Walker había descartado la vía de Panamá, los impulsores de esta ruta actuaron con suma rapidez y eficacia. El 21 de diciembre de 1901, la junta directiva de la compañía francesa se reunió, y el 4 de enero de 1902, anunció que el nuevo precio por sus privilegios, propiedades y obras quedaba reducido de ciento nueve millones a sólo cuarenta millones de dólares. Por su parte, el gobierno de Colombia declaró estar dispuesto a autorizar el traspaso de los bienes al gobierno norteamericano. Tales noticias presentaron las cosas de una manera tan peculiar y sugestiva, que el presidente Theodore Roosevelt decidió interrogar a cada miembro de la Comisión Walker, para indagar si con la nueva oferta, Panamá se volvía más ventajosa e igualmente conveniente que la ruta de Nicaragua. Enseguida solicitó un informe complementario, que vio la luz el día 20 de enero, y esta vez la comisión dio su voto aprobatorio a Panamá. Ocho días después, el senador republicano John Coit Spooner

presentaba una enmienda al proyecto Hepburn, para proceder a la apertura de un canal por el istmo de Panamá.

De febrero a marzo de 1902, los integrantes de la Comisión Walker comparecieron ante el Comité sobre canales interoceánicos, presidido por John Tyler Morgan. La mayor parte del tiempo se dedicó a Panamá, y no obstante su primer dictamen, Walker afirmó que la comisión había cambiado de parecer desde el punto de vista de la ingeniería, y en virtud de la nueva oferta presentada por la compañía francesa. La comparecencia terminó el 10 de marzo, y tres días después el comité Morgan votó a favor del proyecto Hepburn, por siete votos contra cuatro. Era evidente que se deseaba un canal por Nicaragua.

Sin embargo, el sentir público cambió de manera súbita, merced a un incidente natural. En abril, el Mont Pelé de la isla Martinica hizo erupción, sepultando por completo a la ciudad de Saint Pierre; los defensores de la ruta de Panamá aprovecharon la noticia y comenzaron a divulgar la naturaleza volcánica de Nicaragua. Para su fortuna, en mayo se anunció que el volcán Momotombo a orillas del lago Managua había hecho erupción, lanzando enormes lenguas de fuego y produciendo temblores de tierra.

Con estos antecedentes, el 4 de junio de 1902, iniciaron los debates en el Senado norteamericano. Morgan defendió la ruta de Nicaragua contra los rumores de la erupción del Momotombo y denunció la violencia política de Panamá, que en todo momento haría peligrar la zona del canal. A su vez, Mitchell senador por Oregon, dijo que Panamá era una cloaca, cuyos negocios

podían infectar al pueblo norteamericano. Del lado republicano, el senador por Ohio, Marcus Alonzo Hanna, pronunció un discurso que Nelson Cromwell ayudó a elaborar, y rodeado de grandes mapas de América Central y del Caribe, puso de manifiesto la intensa actividad volcánica del suelo de Nicaragua, que constituiría un peligro latente para la obra a construir; lo que no existía en el istmo de Panamá, cuyo canal sería dos tercios más corto que el de Nicaragua, con menos curvas y esclusas, dotado de mejores puertos y con un ferrocarril en funcionamiento; además, su costo de mantenimiento sería menor y era seguro en todos los aspectos de ingeniería.

Como un gesto adicional, Bunau-Varilla buscó en las tiendas de filatelia de Washington, ejemplares de la estampilla postal de un centavo de Nicaragua, en la que se apreciaba un volcán en erupción, y el 16 de junio las envió en tarjetas a cada uno de los senadores, como testimonio oficial de la actividad volcánica de la región. El senador Morgan denunció los turbios manejos y la exagerada propaganda que estaban haciendo de la actividad volcánica los que respaldaban la ruta de Panamá, y señaló en particular al abogado Cromwell, que pretendía introducir en el Congreso los nefastos intereses de la compañía francesa del canal.

El 19 de junio concluyeron los debates. Los republicanos al frente de Hanna cerraron sus filas, y la votación favoreció a Panamá, 42 votos contra 34. El 26 de junio la Cámara aprobó el proyecto Spooner por mayoría de 259 votos contra 98, y dos días más tarde se convirtió en ley, al ser ratificado por el presidente Roosevelt, quien quedó autorizado para adquirir los privilegios,

franquicias, propiedades y obras de la compañía francesa en el istmo de Panamá, por una suma que no excediera los cuarenta millones de dólares. También quedaba autorizado para iniciar negociaciones con Colombia a fin de obtener el dominio de la zona de tránsito; pero si en un tiempo razonable no obtenía nada, entonces procedería a entrar en convenio con las repúblicas de Costa Rica y Nicaragua para el mismo objeto.²⁸

Al margen de la actividad y la propaganda desplegada por Cromwell y Bunau-Varilla, la vía de Panamá triunfó en el Congreso norteamericano por razones estrictamente técnicas. El presidente Roosevelt creyó que se había elegido la ruta más ventajosa, y tal seguridad lo indujo posteriormente a no dejarla perder y a obtenerla a cualquier precio. Roosevelt era un hombre práctico y confiado en la grandeza de su país:

Quando una nación poderosa teme la expansión y renuncia a ella, puede asegurarse que su grandeza y su poder se aproximan al ocaso. ¿Vamos a conformarnos con figurar entre los débiles y los cobardes, cuando estamos todavía en nuestra primera y vigorosa juventud, en los albores de nuestra gloriosa virilidad? ¡No y mil veces no!²⁹

²⁸ Ley Spooner, en Arosemena, *op. cit.*, p. 149-155.

²⁹ Fragmento de un discurso pronunciado por Roosevelt en Akron, Ohio, en 1899, *apud* Richard Hofstadter, *La tradición política americana y los hombres que la forjaron*, p. 263.

B. La negociación con Colombia.³⁰

Los arreglos para un tratado del canal entre los Estados Unidos y Colombia, transcurrieron de manera lenta y con tropiezos. En octubre de 1899, estalló una revuelta contra el gobierno conservador del Dr. Manuel Antonio Sanclemente, y este conflicto conocido como guerra de los Mil Días se prolongó por tres años. En Colombia todos pensaban en la contienda armada, y el istmo de Panamá fue escenario de la guerra de guerrillas. No obstante, atendiendo los intereses de la ruta interoceánica, el presidente José Manuel Marroquín envió sucesivamente para ocuparse del negocio en los Estados Unidos, a los doctores Carlos Martínez Silva, José Vicente Concha y Tomás Herrán. Además de la guerra civil, la falta de instrucciones precisas, el deseo por obtener una compensación económica satisfactoria y el temor a ofrecer concesiones demasiado amplias al gobierno norteamericano, alargaron las conversaciones durante dos años. Finalmente, el 22 de enero de 1903, bajo una intensa presión diplomática y psicológica, Tomás Herrán firmó con John Hay el tratado del canal, cuyo texto fue enviado de inmediato al Senado norteamericano. Los partidarios de la ruta nicaragüense, sureños en su mayoría, propusieron más de sesenta enmiendas; no obstante, el tratado fue aprobado sin modificaciones, el 17 de marzo de 1903.

³⁰ Sobre la política colombiana del canal, véase Oscar Terán, *op. cit.*, p. 49-229; Le Maitre, *op. cit.*, p. 325-463; Antonio José Uribe, *Colombia y los Estados Unidos de América*, p. 47-98; Selser, *op. cit.*, p. 152-168; Duval, *op. cit.*, p. 259-324; y Mack, *op. cit.*, II, p. 193-201.

Al tenor de sus artículos, Colombia autorizaba a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, para vender y traspasar a los Estados Unidos, sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, así como también el Ferrocarril de Panamá. Los Estados Unidos tendrían el derecho exclusivo por cien años prorrogables, para excavar, construir, conservar, explotar, dirigir y proteger el canal marítimo, el Ferrocarril de Panamá y demás obras auxiliares. La zona arrendada tendría una anchura de diez kilómetros, y se concedía el derecho a usar y ocupar las islas necesarias en la bahía de Panamá, pero sin que se consideraran comprendidas dentro de la zona de arrendamiento. Esta concesión tampoco incluía las ciudades de Panamá y Colón, pero se mantenía vigente la disposición del artículo 35 del tratado Bidlack-Mallarino, por el que los Estados Unidos garantizaban la neutralidad de la zona y la soberanía colombiana en el istmo. "Los Estados Unidos reconocen en un todo esta Soberanía, y rechaza toda pretensión de menoscabarla de cualquier manera, o de aumentar su territorio a expensas de Colombia o de cualquiera de las Repúblicas hermanas de Centro y Sur América."³¹

Una vez construido el canal, los puertos que le darían entrada serían neutrales a perpetuidad, y quedarían sujetos a las estipulaciones del tratado Hay-Pauncefote, relativas al uso internacional y el carácter neutral de la vía. El gobierno de Colombia recibiría en compensación diez millones de dólares, y una renta anual de doscientos cincuenta mil dólares, a contar después de

³¹ Tratado Hay-Herrán, Archivo Histórico Diplomático Mexicano de la Secretaría de Relaciones Exteriores (en adelante se citará como AHDM), leg. 15-11-25, fs. 140-149.

nueve años del canje de ratificaciones. También tendría el derecho de transportar por el canal sus buques, tropas y municiones de guerra en todo tiempo, sin pagar por ello derecho alguno.

De manera adicional, Colombia concedía a los Estados Unidos el uso de todos los puertos de la república abiertos al comercio, como lugares de refugio y reparación para los buques empleados en la obra del canal, sin cobrar por ello derechos de tonelaje o anclaje. Tampoco cobraría derechos aduanales por la importación de materiales de construcción, maquinaria, herramientas, medicinas y bienes de consumo destinados al canal; permitiría la libre inmigración de personal y trabajadores destinados a la obra, y no cobraría derechos por el uso de recursos naturales, como tierras, minerales, greda, piedra y aguas que fueren de utilidad para la obra interoceánica.

El tratado Hay-Herrán fue recibido con indignación en Bogotá. La prensa afirmaba que el gobierno no tenía facultades para arrendar el territorio de Panamá a una potencia extranjera, y causaba malestar la idea de perder soberanía en la más valiosa posesión colombiana. Además, deseaban obtenerse mayores bonificaciones por la concesión, y que la *Compagnie Nouvelle* entregara a Colombia una parte de los cuarenta millones que iba a recibir por la venta de sus privilegios y obras.

En febrero de 1903, el gobierno colombiano invitó a las compañías del canal y del ferrocarril de Panamá, a acreditar agentes para negociar el traspaso de sus concesiones. Se pretendía obtener nada menos que diez millones de dólares por la autorización; pero la compañía francesa se negó a

ello, y anunció en París que declararía la invalidez de las cincuenta mil acciones de la corporación, que el gobierno colombiano tenía en su poder como accionista privilegiado.

En Washington, el abogado Cromwell acudió a John Hay y a los senadores Hanna, Spooner y Kittredge, para crear una atmósfera favorable a la compañía del canal y contraria a las demandas colombianas, argumentando que la aprobación del tratado no debía hacerse depender de la celebración de un arreglo previo entre la compañía francesa y el gobierno colombiano. Para tal efecto, el Departamento de Estado notificó a Bogotá el 7 de abril, que el tratado Hay-Herrán tenía previsto todo este asunto, y su gobierno no admitiría modificación alguna en este sentido.

El sentimiento adverso al tratado se mantuvo en Colombia, y antes de la apertura de sesiones del Congreso, se hablaba ya de la necesidad de enmendar el texto y de lo conveniente que sería esperar la expiración de la concesión francesa, para negociar directamente con los Estados Unidos la venta de las obras del canal. En vista de ello, Hay ordenó el 13 de junio al ministro norteamericano en Bogotá, Arthur M. Baupré, la transmisión de una nota enérgica y amenazadora, en la que se decía que el gobierno de Colombia no parecía sopesar la gravedad de la situación.

Las negociaciones del Canal de Panamá fueron iniciadas por Colombia y fueron enérgicamente solicitadas de mi Gobierno por varios años. Las proposiciones presentadas por Colombia, con pequeñas modificaciones, fueron finalmente aceptadas por nosotros. En virtud de este Convenio, nuestro Congreso revocó su decisión anterior y se decidió por la vía de Panamá. Si Colombia rechazara el tratado o indebidamente retardara su ratificación, las relaciones amigables entre los dos países quedarían tan

seriamente comprometidas, que nuestro Congreso en el próximo invierno podría tomar medidas que todo amigo de Colombia sentiría con pena.³²

A su vez, Cromwell y Bunau-Varilla alentaron la publicación de sendos artículos, en los que se afirmaba que si Colombia no sancionaba el tratado Hay-Herrán, lamentaría la irremediable separación del istmo. El Congreso colombiano fue inaugurado el 20 de junio, y en la sesión de 5 de julio se dio lectura al memorándum del ministro Baupré, fechado el 13 del mes pasado. El tratado pasó al estudio de una comisión especial el 14 de julio, y el 5 de agosto el ministro Baupré reiteró que su gobierno no aceptaría enmienda alguna al tratado, y que debía ser aprobado tal como había sido firmado en Washington. Pese a ello, los senadores colombianos criticaron a sus anchas el tratado, que a su juicio no era sino una abdicación en favor de los Estados Unidos. El senador por Panamá Juan B. Pérez y Soto, expresó lo siguiente en su descalificación al documento:

No hay una cláusula de este Tratado que no sea una abdicación de nuestra parte, todo es a la libre y absoluta opción del concesionario, hasta la obra misma del Canal, que viene a quedar en estado problemático. [...] El mundo comercial - y únicamente el comercial - necesita abrirse una vía más corta para ensanchar y simplificar su tráfico, y nosotros, pobrecitos, que en lo comercial pesamos poco, vamos a desprendemos del factor de comercio por donde nos puede venir la importancia en el mundo de los negocios. No poseemos sino el Istmo en la dotación comercial, y lo vamos a ceder para que las grandes potencias comerciales hagan sus negocios con más vuelo y ganancias, a nuestro costo: para que éstos hagan sus transacciones por vía corta y rápida y más cómoda, nosotros, no sólo ni exigimos retribución ninguna, sino que nos reducimos a mayor

³² *Apud Terán, op. cit., p. 189.*

mendicidad! Una mendicidad que no inspirará ni lástima, por ser voluntaria y espiritual, ¡vamos a esclavizarnos!³³

El 12 de agosto, el Senado colombiano rechazó el tratado por unanimidad en primer debate, advirtiendo que había sido convenido durante la guerra de los Mil Días, y, por lo tanto, sin consultar a las cámaras; además, su aprobación implicaría la ocupación de una parte del territorio por un país extranjero, lo que limitaría de inmediato la jurisdicción nacional. Lo anterior, desde luego, no significaba que el Senado se opusiera a la concesión de la zona del canal, y el 13 de agosto se acordó el nombramiento de una comisión integrada por tres senadores, encargada de estudiar la manera de satisfacer el anhelo del pueblo colombiano, tocante a la excavación del canal interoceánico, en armonía con los intereses nacionales y el respeto a la legalidad. Resolución que fue transmitida al gobierno norteamericano tres días después.

Dada la situación precedente, el rechazo del tratado no produjo sorpresa alguna en los Estados Unidos, y John Hay declaró el 28 de agosto en Oyster Bay, que al gobierno norteamericano se le presentaban tres posibilidades: prescindir de Colombia y proceder a la construcción del canal, declarando la guerra a este país si llegaba a oponerse, y alentando la formación de un gobierno independiente en el istmo; o iniciar acuerdos con Nicaragua, o bien, aplazar la obra del canal hasta que Colombia se resolviera

³³ Discurso del senador por Panamá Juan B. Pérez y Soto, contenido en *Canal de Panamá*, p. 26-64, cita en la p. 54-55.

en sentido favorable. De las tres opciones, se tomaba con mayor seriedad la que habría de comprometer al país en una guerra con Colombia.³⁴

C. Una revolución en el emporio del universo.³⁵

La influencia velada de William Nelson Cromwell también se desarrollaba en el istmo de Panamá. Durante la discusión del tratado Hay-Herrán en Bogotá, Cromwell aprovechó su amistad con varios colombianos y panameños, para suscitar opiniones favorables y peticiones en favor del tratado.³⁶ En junio de 1903, tuvo noticia de una junta secreta que hablaba de separar el istmo, y de inmediato se puso en contacto con ella, manteniendo informado de todo a John Hay y al presidente Roosevelt. Al parecer, la idea no era difícil de ejecutar y tampoco ofrecía gran riesgo; la región estaba poco protegida y la pequeña guarnición de la ciudad de Panamá podía atraerse con dinero, ya que los soldados no habían recibido paga en varios meses.

José Agustín Arango era senador por Panamá en 1903, y se había rehusado a asistir a las sesiones del Congreso colombiano, porque estaba seguro que el tratado del canal sería rechazado. Desde mayo tuvo esa

³⁴ Nota del *New York Herald*, apud Terán, *op. cit.*, p. 220-221.

³⁵ Dentro de la historiografía relativa a la separación panameña de 1903, destaca la crítica y bien documentada obra de Oscar Terán, *op. cit.* Testimonios de primera mano son los de Philippe Bunau-Variña, *Historia auténtica de la escandalosa negociación del tratado del canal de Panamá*; y José Agustín Arango, "Datos para la historia de la independencia del istmo proclamada el 3 de noviembre de 1903", en Castillero, *Documentos*, *op. cit.*, p. 215-237. Las obras que muestran la perspectiva colombiana, corresponden a Le Maitre, *op. cit.*, p. 467-546; Uribe, *op. cit.*, p. 199-244; y Luis Alfredo Otero, *Panamá*, p. 15-65. La visión norteamericana, en Duval, *op. cit.*, p. 325-408; Mack, *op. cit.*, II, p. 202-218; y Mc Cullough, *op. cit.*, p. 361-420.

³⁶ Sobre los contactos de Cromwell en Panamá y Bogotá, Le Maitre, *op. cit.*, p. 439-440.

convicción, y en adelante no vio otra manera de proteger al istmo de la ruina económica, que declarar la independencia del istmo respecto a Colombia. En la junta que decidió organizar con este propósito, participaron sus hijos Belisario, José Agustín y Ricardo Manuel, éste último miembro del ayuntamiento de la ciudad de Panamá; sus yernos Raúl Orillac, Ernesto T. Lefevre y Samuel Lewis, también concejal, y Carlos Constantino Arosemena. En mayo se agregaría el Dr. Manuel Amador Guerrero, médico de la compañía del Ferrocarril de Panamá, y en junio Nicanor A. de Obarrio, Ricardo y Tomás Arias, Federico Boyd y Manuel Espinosa; todos ciudadanos prominentes de Panamá. La realización del canal por los Estados Unidos, les convenía en virtud de las ganancias que obtendrían por la venta de tierras, de ganado y la prestación de servicios, sin mencionar los puestos públicos y las recompensas pecuniarias con que serían agraciados bajo el nuevo gobierno. Nunca comprometieron sus fortunas en la empresa, y esperaron en todo momento que el gobierno norteamericano les proporcionara los recursos que necesitaban. No fue, en suma, un movimiento popular como se afirmaría después, sino el lance de una docena de aventureros.³⁷

³⁷ Por varias décadas, en la historiografía panameña hubo una fuerte tendencia a omitir sucesos importantes de este episodio, presentando la separación istmeña como una revolución popular. Arrocha, por ejemplo, minimizó la participación naval norteamericana, atribuyendo por completo la realización de la independencia a los próceres de la junta conspiradora, *op. cit.*, p. 255-272; Juan Antonio Susto ni siquiera menciona la intervención norteamericana en *Panamá: centro del mundo*; y lo mismo Castillero en *Historia de la comunicación*, *op. cit.*, p. 117-135, y en el libro de texto *Historia de Panamá*, p. 148-157. Desde hace dos décadas, sin embargo, ha habido un cambio importante, con perspectivas más apegadas a los acontecimientos, sin dejar por ello de satisfacer las necesidades nacionalistas del país; ya no se trata de justificar los sucesos de 1903, sino de mostrar la existencia de una auténtica nacionalidad panameña. A este respecto, hay una extensa literatura sobre las aspiraciones autonomistas propias de la clase dirigente istmeña del siglo XIX. La sugerencia se funda en la configuración de una sociedad peculiar, en cuanto situada en una región de tránsito comercial y, así mismo, en la

La junta separatista se limitó en principio a fomentar el descontento en el istmo. En junio, el capitán J. R. Beers, agente de fletes del Ferrocarril de Panamá, viajó a Nueva York para entrevistarse con Cromwell. A su regreso, el 4 agosto, participó a José Agustín Arango, que en caso de una defección podían contar con el apoyo de Cromwell. Para entonces ya estaban al tanto del proyecto separatista, el coronel James R. Shaler, superintendente general del Ferrocarril de Panamá; Hebert G. Prescott, superintendente auxiliar del mismo; Hezekiah A. Gudger, cónsul general de los Estados Unidos en la ciudad de Panamá; el mayor norteamericano William Murray Black, y los ingenieros militares Mark Brooks y Austin C. Harper.

manifestación constante de anhelos autonomistas y en una serie de proclamas de separación temporal y reasunción de la soberanía, en momentos de furor revolucionario durante el siglo XIX. A partir de todo ello, se argumenta que la nacionalidad panameña no fue un invento del imperialismo norteamericano, sino la consecuencia de un proceso de maduración social que entró en contradicción con las estructuras políticas de Colombia; de manera que aún sin la intervención norteamericana, la separación habría devenido tarde o temprano. Esta idea tiene múltiples variantes y matices que son más o menos congruentes, aunque por un exceso de nacionalismo, el original autonomismo político a menudo se ha distorsionado, dando lugar a un incomprensible afán panameño de independencia absoluta. Quizá el testimonio más luminoso del autonomismo liberal istmeño, corresponde a Justo Arosemena, "El Estado Federal de Panamá", que data de 1855, en *Panamá y nuestra América*, p. 6-104. El filósofo que más ha tratado el tema es Ricaurte Soler, *Formas ideológicas de la nación panameña*, p. 53-125; *La invasión de Estados Unidos a Panamá*, p. 16-25; *Panamá, dependencia y liberación*, p. 39-53; y *Panamá: Historia de una crisis*, p. 11-36. Estudios sobre el origen, estructura y diferenciación de los grupos dominantes en el ámbito rural y comercial istmeño, paralelo a la formación de la nacionalidad panameña, son los de Jaén, *op. cit., passim*; Rodrigo Espino *et al.*, "La formación del Estado Nacional Panameño"; y Figueroa Nava Alfredo, "Dominio y sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903)", en Rodrigo Espino y Raúl Martínez, *Panamá. Textos de su historia*, II, p. 355-380. Otros textos corresponden a Selser, *op. cit.*, p. 182-203; Muñoz Pinzón, "Grandeza y desventura del 3 de noviembre", en Enrique Jaramillo Levi, *El canal de Panamá*, p. 12-19; Ismael Ortega, *La independencia de Panamá en 1903*, p. 19-55; Rebolledo, *op. cit.*, p. 205-223; Rubén Darío Souza, *et al.*, *Panamá (1903-1970)*, p. 23-37; Isidro A. Beluche, *Independencia y secesión de Panamá*; Diógenes de la Rosa, "Panamá, problema americano", en Diógenes de la Rosa, *El canal de Panamá*, p. 10-20; Julio Yau, *El canal de Panamá. Calvario de un pueblo*; Omel E. Uriola, *Dialéctica de la nación panameña*, p. 33-34; y el libro de texto *Compendio de historia de Panamá*, por Juan B. Sosa y Enrique J. Arce, en el que se percibe una saludable medida en la presentación del autonomismo istmeño.

A fines de agosto, el Dr. Manuel Amador Guerrero fue comisionado para entrevistarse con Cromwell en Nueva York; marchó provisto de una carta de presentación y de una clave telegráfica. Cromwell iba a presentarlo ante el presidente Roosevelt. El panameño llegó a Nueva York el 1º de septiembre de 1903, y de inmediato se dirigió a las oficinas de la compañía del Ferrocarril de Panamá. Aquella vez Cromwell le hizo mil ofrecimientos y le prometió costear la separación del istmo, pero el ministro Tomás Herrán se enteró de la misión de Amador, y sin pérdida de tiempo envió notificaciones a Colombia, manifestando que si el tratado del canal no era ratificado antes del 22 de septiembre, lo más probable era que ocurriera una revolución sostenida por el gobierno norteamericano. Agentes panameños se encontraban en los Estados Unidos buscando el apoyo necesario, y las compañías del canal y del ferrocarril también estaban comprometidas en el asunto. Herrán también se dirigió al consejo directivo de la *Compagnie Nouvelle* y a su representante legal en los Estados Unidos, advirtiéndoles que si persistían en mantener relación con intrigantes panameños, serían responsabilizados de cualquier acto que pusiera en riesgo la integridad del territorio colombiano, y sus concesiones quedarían anuladas de inmediato. Ante el aviso, Cromwell decidió romper la comunicación establecida con Amador, y en lo sucesivo se negó a recibirlo en las oficinas de la compañía. El 15 de octubre salió de Nueva York hacia París, deslindando de todo compromiso a su persona y a la firma que representaba.

El cambio repentino de la situación dejó perplejo a Amador, y el 8 de septiembre telegrafió a Panamá la palabra "Desalentado". No obstante, el enlace se restablecería nuevamente a través de Phillipe Bunau-Varilla, y dos semanas más tarde, el panameño envió un nuevo telegrama diciendo, "Espero".³⁸

Para estas alturas, el secretario de Estado declaraba que el gobierno estaba decidido a construir el canal, y no permitiría que Colombia se opusiera a este designio. Y si acaso llegaba a estallar un movimiento de independencia en el istmo, y éste conseguía apoderarse de las ciudades de Colón y Panamá, podía confiar en que Estados Unidos prohibiría el desembarco de tropas colombianas en suelo panameño.

Bunau-Varilla llegó a Nueva York el 22 de septiembre; los días restantes del mes y los de casi todo octubre se volvieron muy intensos para él. Se entrevistó con Amador, y luego de escuchar sus pretensiones - de un préstamo de seis millones de dólares para la compra de armas y buques de guerra - meditó un plan menos dispendioso. Hizo dos viajes a Washington, el 9 y el 17 de octubre, y sostuvo conferencias con el subsecretario de Estado Francis B. Loomis, con John Hay y con el presidente Roosevelt, a quienes enteró de lo que se fraguaba en el istmo, dando a entender que a cambio de auxilio, los revolucionarios estarían dispuestos a firmar de inmediato un tratado del canal.³⁹ Roosevelt se mantuvo atento a las conversaciones del ingeniero

³⁸ Terán, *op. cit.*, p. 241-242.

³⁹ "Panamá existe sólo por el canal", Hubert Herring, *Evolución histórica de América Latina*, p. 588.

francés, y aunque no dio ninguna seguridad de apoyo, Bunau-Varilla quedó convencido que la separación istmeña tendría el respaldo militar de los Estados Unidos. Y estaba en lo cierto. En carta privada al Dr. Albert Shaw, editor de *Reviews of Reviews*, Roosevelt escribió:

Doy la espalda a la proposición que se me ha hecho en estos días de fomentar la secesión de Panamá.... Privadamente puedo decir a Ud. con libertad, que me holgaría de que Panamá fuese un estado independiente o de que se independizase en estos momentos; pero el decir esto públicamente equivaldría a instigar una revuelta, y por consiguiente no puedo decirlo.⁴⁰

El 18 de octubre, Bunau-Varilla comunicó a Amador la manera de llevar a cabo la independencia del istmo con el respaldo norteamericano. Los panameños debían proclamar su independencia, a más tardar el 3 de noviembre. Entonces se declararía alterado el orden en la zona de tránsito, y los Estados Unidos intervendrían militarmente para proteger la vía del ferrocarril, en cumplimiento del tratado Bidlack-Mallarino de 1846. A partir de ese momento, ningún contingente armado podría hacer uso de los trenes, y las ciudades de Colón y Panamá gozarían de la protección naval norteamericana, contra las fuerzas colombianas que fueran a atacar. Enseguida se organizaría un gobierno provisional, que nombraría un ministro en Washington para convenir el reconocimiento diplomático y un tratado del canal que garantizara la independencia del nuevo país. Aprobado el tratado por ambas partes, el istmo de Panamá quedaría protegido de manera permanente por los Estados

⁴⁰ *Apud Terán, op. cit.*, p. 298.

Unidos, y luego se agregarían las demás provincias del istmo a la nueva entidad.

Para el financiamiento de la separación, Bunau-Varilla calculó que en lugar de los seis millones que pretendía Amador, cien mil dólares bastarían para los gastos inmediatos del movimiento. En cuanto a la representación diplomática del gobierno emergente, Bunau-Varilla convenció a Amador que no había nadie mejor preparado que él, porque nadie en el istmo conocía mejor la política de Washington. Por consiguiente, tomaría esa responsabilidad en sus manos, y en cuanto recibiera por cable su nombramiento de ministro plenipotenciario, se encargaría de gestionar el reconocimiento diplomático y de remitir los cien mil dólares acordados. Con este plan Amador zarpó rumbo a Panamá, el 20 de octubre de 1903.

Para Roosevelt, la posibilidad de una revolución triunfante en el istmo, se ofrecía como una alternativa con más posibilidad de éxito que la negociación con Colombia, y a fines de octubre ordenó apostar varios buques cerca del istmo, listos para entrar en acción. En el Atlántico se expidieron órdenes al *Nashville*, al *Dixie*, al *Atlanta*, al *Boston* y al *Baltimore*; y por el lado del Pacífico, a la escuadra compuesta por las naves *Wyoming*, *Marblehead* y *Concord*.⁴¹ La decisión que estaba tomando el presidente sin duda transgredía el compromiso contenido en el tratado Bidlack-Mallarino, de asegurar la

⁴¹ Editorial, *El Tiempo*, 5 de noviembre de 1903, p. 2. Ernesto Castillero Pimentel añade referencias al *Prairie*, en el Pacífico, y al *Maine*, el *Mayflower* y el *Hamilton*, en el Atlántico; sumando once embarcaciones; *Panamá y los Estados Unidos*, en Enrique Jaramillo Levi, *Una explosión en América*, p. 55.

neutralidad y la soberanía colombiana en Panamá, pero esto no pareció importarle, con tal de asegurar la zona del canal y dar una lección ejemplar a los colombianos.⁴²

D. La hora nona o del tingo al tango.

La situación en el istmo era del todo favorable a los conspiradores. Al batallón *Colombia*, destacado en la ciudad de Panamá, se le debían seis meses de sueldo, y la hacienda municipal carecía de fondos para liquidarlos. El sentir general era de malestar por la penuria subsecuente a la guerra de los Mil Días, y recientemente se habían organizado dos cuerpos de policía y uno de bomberos, que servirían muy bien para el movimiento separatista.

Más aún, en septiembre, Facundo Mutis Durán, hombre leal a Colombia, fue removido del cargo de gobernador de Panamá, quedando en su lugar el senador José Domingo Obaldía, abierto simpatizante del separatismo. Su nombramiento obedeció a cambios en la administración para favorecer la elección del general Rafael Reyes como presidente de la república, pero representaba también una concesión de Lorenzo Marroquín, hijo del

⁴² "Los historiadores han buscado con ahínco una explicación de la injustificable intervención de Roosevelt y el veredicto es casi unánime: todos están de acuerdo con James Truslow Adams en que Roosevelt 'ha carecido de la paciencia necesaria para hacer las cosas honradamente.'"; Federico Gil, *Latinoamérica y Estados Unidos*, p. 121. Sobre el carácter temperamental de Roosevelt, véase Hofstadter, *op. cit.*, p. 255-294. Cf. Mc Cullough, *op. cit.*, p. 277-294. Sendas reprobaciones al apoyo que Roosevelt brindó a la separación istmeña, en flagrante violación a las estipulaciones del tratado Bidlack-Mallarino, en Leander Trowbridge Chamberlain, *Un capítulo de deshonra nacional*, y Joseph C. Freehoff, *América y el título del canal*.

presidente José Manuel Marroquín, al senador Obaldía, por ciertos auxilios económicos que le brindara en el pasado. La designación se hizo a pesar de numerosas recomendaciones en contra y de advertencias relativas al separatismo istmeño. Apenas en agosto pasado, Obaldía había declarado en el Senado:

Yo no considero como pecado y mucho menos como crimen los esfuerzos separatistas de algunos panameños; Panamá, como cualquier otro pueblo de la tierra, tiene perfecto y legítimo derecho de aspirar a la independencia y a disponer por sí mismo de sus propios destinos.⁴³

No obstante, se argumentó que por ser panameño de nacimiento, Obaldía podría apaciguar el descontento de su departamento. Y apenas tomó posesión de su cargo, el 20 de septiembre, se hicieron más visibles los preparativos de la defección. A la junta conspiradora se sumaron varios ciudadanos prominentes, aunque ninguno de ellos sabía los arreglos que se gestionaban en los Estados Unidos, como se percibe en la carta de José Agustín Arango a Amador Guerrero, fechada el 20 de septiembre de 1903.

... todos impacientes... ignoran las medidas que hemos tomado para asegurar el éxito de nuestro bien combinado plan, conocido tan sólo de los que hemos jurado discreción absoluta y estamos investidos de la Jefatura. Como los demás no saben lo que gestionamos allá, tienen absoluta confianza en nosotros, se quejan de la lentitud para proceder. Según fue convenido antes de ausentarse Ud., nos limitamos a mantener la idea en completo estado de eferescencia... únicamente falta la seguridad que necesitamos del reconocimiento y protectorado, etcétera.⁴⁴

Cuando Amador volvió a Panamá los conspiradores se sintieron defraudados, ya que ingenuamente creyeron que traería consigo promesas

⁴³ *Apud* Terán, *op. cit.*, p. 268.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 254.

formales del gobierno norteamericano, y no solamente promesas de un particular. No obstante, los preparativos continuaron a la espera de ver llegar un barco de guerra norteamericano.

Corrió por entonces el rumor de una invasión nicaragüense al norte de Veraguas, y el gobierno colombiano despachó un batallón para resguardar la provincia y repeler a los invasores. El 29 de octubre, Amador comunicó a Bunau-Varilla que en cinco días llegarían las fuerzas colombianas, y se requerían con urgencia barcos norteamericanos en Colón. En atención al mensaje, Bunau-Varilla viajó a Washington y expuso al subsecretario Loomis la necesidad de enviar buques de guerra al istmo, obteniendo una promesa que después se vio cumplida con la presencia del *Nashville*. El 30 de octubre, Bunau-Varilla respondió a Amador que la nave arribaría a Colón dentro de dos días y medio.

El 2 de noviembre, el Departamento de Marina giró órdenes a los barcos *Nashville*, en Colón, *Dixie*, en Kingston, *Boston*, en San Juan del Sur, Nicaragua, y *Marblehead*, en Acapulco, para dirigirse a Colón y Panamá, respectivamente, con objeto de mantener libre y desembarazado el tránsito. Si alguna fuerza armada amenazaba con interrumpirlo, debían ocupar la línea del ferrocarril e impedir el desembarco de cualquier grupo hostil, si su presencia hubiera de precipitar un conflicto.⁴⁵

El *Cartagena* que transportaba al batallón *Tiradores*, ancló en Colón la noche del 2 de noviembre, y a las ocho de la mañana del día siguiente, el

general Juan B. Tovar saltó a tierra con sus oficiales. Como el comandante J. Hubbard del *Nashville* no veía que el grupo separatista hubiera hecho algo, y puesto que el gobierno colombiano estaba en posesión indisputada del istmo, no tuvo inconveniente en impedir el desembarco de los militares colombianos.

El general Tovar cruzó saludos con las autoridades políticas de Colón, y poco después se aproximó el superintendente del ferrocarril James Shaler, para ofrecerle transporte a la ciudad de Panamá, en un carro dispuesto especialmente por el gobernador Obaldía. Tovar quiso eludir el ofrecimiento, argumentando que debía atender primero el desembarco de sus tropas; pero como Shaler insistiera en su invitación, asegurando que las tropas serían despachadas en tren a la una de la tarde, el general ya no tuvo pretexto para resistirse. Shaler puso fin a las vacilaciones, y haciendo de despachador de trenes, dio un silbido anunciando que el tren podía partir. En Colón no quedó más oficial del batallón *Tiradores*, que el coronel Eliseo Torres.⁴⁵

Después de ver cómo se alejaba el convoy, Shaler entró en su oficina para informar a Hebert Prescott, en Panamá, que los generales colombianos llegarían a la ciudad alrededor del mediodía, y que él procuraría retener a las tropas en Colón. En esos momentos, el general Esteban Huertas del batallón *Colombia*, a quien se prometieron 65 mil pesos por unirse a la causa separatista, invitaba a sus oficiales a acompañarlo en aquel lance; mientras José Gabriel Duque, comandante del cuerpo de bomberos, avisaba a sus 287

⁴⁵ *Ibid.*, p. 331-332.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 330-335.

hombres, que por la tarde marcharían al cuartel militar para unirse al movimiento de la independencia.

En la ciudad de Panamá, Tovar fué recibido por el gobernador Obaldía; el general Huertas fue a rendirle honores, y lo mismo una parte del cuerpo de policía. Tales muestras de subordinación y respeto, dieron la apariencia de una perfecta tranquilidad. En la gobernación, Obaldía mostró varios telegramas desmintiendo la invasión procedente de Nicaragua, y poco después condujo a Tovar a la comandancia de policía, donde se les había preparado alojamiento.

Como a la una y media de la tarde se presentó el general José María Núñez Roca, para informar a Tovar que con motivo de su llegada había gran inquietud entre la población, y se preparaba un mitin con intenciones desconocidas. Inquieto, Tovar ordenó a dos de sus oficiales que avisaran al gobernador sobre los rumores que corrían y exigió el despacho del tren con la tropa estacionada en Colón. Tiempo después, el secretario de gobierno Julio Fábrega, informó que el superintendente Shaler se negaba a transportar al batallón, alegando que el gobierno debía algunas sumas a la compañía. El general Amaya urgió entonces al gobernador, y éste le aseguró que las tropas serían enviadas muy pronto; pero como las voces de alarma iban en aumento y la policía no tomaba ningún apresto, Tovar se dirigió al cuartel del batallón

Colombia, para ordenar que la tropa desbaratara los grupos de descontento. En este momento eran las cuatro y media de la tarde.⁴⁷

En el cuartel, Tovar informó a Huertas que el pueblo se dirigía hacia allá, por lo que debía situar alguna tropa alrededor del cuartel y enviar escoltas a la calle para preservar el orden. Con serenidad, Huertas dio la orden de sacar la primera escolta; los soldados salieron al mando del capitán Marco A. Salazar, y al pasar cerca de los generales Tovar y Amaya, se abrieron en dos alas y cruzaron sus bayonetas contra ellos. "Generales, dijo Salazar, daos presos".⁴⁸ Tovar alegó ser el comandante en jefe; llamó al capitán Salazar, al centinela en turno y a los soldados que lo cercaban, a preservar la lealtad y el honor militar, y después les echó en cara su abominable traición, llamando a Huertas con gritos e insultos.

Tan pronto como Tovar y Amaya fueron presos y reducidos a prisión en la comandancia de policía, la muchedumbre se reunió en la plaza Chiriquí, dando vivas al istmo libre, aclamando a Huertas y al Dr. Amador Guerrero, a quien se proclamaba ya presidente de la república. Se oyó un toque de corneta y Huertas ordenó la salida de la tropa, permitiendo que el cuerpo de bomberos, vestido de paisano, entrara al cuartel para armarse. El levantamiento ocurría de lleno a las seis de la tarde.

Los conspiradores que hasta entonces habían permanecido resguardados en sus casas, salieron para reunirse. José Agustín Arango,

⁴⁷ *Ibid.*, p. 336-342.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 343.

Tomás Arias y Federico Boyd constituyeron de inmediato la Junta de Gobierno Provisional; pero habiéndose enterado de la prisión de los generales colombianos, el coronel Jorge Martínez al mando del *Bogotá*, hizo saber a los de tierra que si en dos horas no eran liberados, llovería metralla sobre la ciudad. Así ocurrió, y durante media hora fueron arrojadas unas seis bombas, sin más víctimas que una persona y un borrico muertos. Poco después el *Bogotá* decidió alejarse, notando que su reserva de carbón apenas le alcanzaría para llegar a Buenaventura, donde esperaba abastecerse y embarcar tropas colombianas.

Pasado el susto se reunió el ayuntamiento de la ciudad, a efecto de reconocer el gobierno de facto de los señores Arango, Arias y Boyd, convocando a cabildo abierto para el día siguiente, al pueblo en general y a todas las corporaciones públicas, civiles, eclesiásticas y militares.

En la mañana del cuatro de noviembre, el Dr. Amador Guerrero se presentó en el cuartel militar, y el batallón *Colombia* juró lealtad a la junta de gobierno provisional. Acto seguido se mandaron traer de la Tesorería ocho cajas llenas de plata, y se pagaron cincuenta pesos a cada soldado, más las comisiones prometidas a los oficiales que se adhirieron al movimiento, a unos mil, a otros mil quinientos, seis mil, diez mil, y hasta treinta y cinco mil pesos al comandante del *Padilla*, Rubén Varón, quien entregó su nave en aras del movimiento. El dinero había sido prestado por los señores *Isaac Brandon & Brothers* y *Piza, Lindo & Co.*, comerciantes norteamericanos radicados en la

ciudad de Panamá, a petición de Nelson Cromwell, por medio de la *Bowling Green Trust Co.*, de Nueva York.

A las tres de la tarde se reunió el ayuntamiento de Panamá, para tomar juramento a los miembros del gobierno provisional y leer públicamente el acta de independencia.⁴⁹ Ese mismo día, se informó al departamento de Estado en Washington, que a consecuencia de un movimiento popular, se había proclamado la independencia del istmo, instaurando la República de Panamá y organizando un gobierno provisional. Igual notificación se hizo a los cónsules residentes en la ciudad.

Del lado del Caribe, el Departamento de Marina solicitó al comandante del *Nashville*, que hiciera lo posible por impedir que las tropas colombianas se pusieran en marcha para Panamá. Hubbard participó entonces al superintendente Shaler, que prohibiría el transporte de tropas en cualquier dirección, a fin de evitar un conflicto que pudiera interrumpir el tránsito.

A estas alturas, el coronel Eliseo Torres no sabía una palabra de lo que sucedía en la ciudad de Panamá. Porfirio Meléndez, partidario separatista, recibió la encomienda de entenderse con Torres. Para ello lo invitó a la cantina del Hotel Astor, y entre copa y copa le soltó la noticia del arresto de los generales, agregando que la independencia istmeña se verificaba con el

⁴⁹ "Nosotros los que el presente documento suscribimos de nuestra libre y espontánea voluntad declaramos, que nos adherimos sinceramente al movimiento político de separación del istmo de Panamá de la República de Colombia efectuado en esta ciudad de Panamá el día tres de los corrientes ..."; acta de adhesión popular suscrita por los asistentes al Cabildo abierto el día 4 de noviembre de 1903, en Ortega, *op. cit.*, p. 79-90. Son ochocientos cuarenta y ocho firmantes.

apoyo de los Estados Unidos, y la prueba estaba en el *Nashville* anclado en el puerto. De ahí que le recomendara embarcarse de nuevo en el *Cartagena* y tomar el dinero que en ese momento le ofrecía.

La indignación de Torres no tuvo límite. Llamó al prefecto de la provincia Pedro A. Cuadros, y le ordenó que fuera al consulado norteamericano para avisar que declararían la ciudad en estado de sitio y arremetería contra los patrocinadores extranjeros del movimiento separatista, si antes de las dos de la tarde no eran liberados los generales colombianos.

El cónsul norteamericano dijo alarmado al comandante Hubbard, que Torres amenazaba con incendiar la ciudad y matar a todos los norteamericanos que encontrase, si los generales Tovar y Amaya no eran puestos en libertad. Hubbard recomendó entonces a todos los ciudadanos norteamericanos, que se refugiaran en las oficinas de la compañía del ferrocarril, y luego ordenó desembarcar un cuerpo de marinos que guarneció el edificio, con órdenes de hacer fuego en caso de hostilidad. A su vez, el *Nashville* levó anclas y se puso a rondar de frente a la ciudad, presto a disparar fuego graneado. Momentos después los colombianos rodearon las oficinas del ferrocarril, y durante hora y media se mostraron de lo más amenazadores; pero ningún bando disparó un tiro.

Por su parte, el comandante del *Cartagena* huyó a todo vapor, al advertir que el *Nashville* se disponía para el combate. En tal situación, el coronel Torres decidió parlamentar. A eso de las tres de la tarde se dirigió al

campo enemigo, y solicitó el transporte a Panamá, de un comisionado que pudiera entrevistarse con los generales presos.

Para evitar la ruptura de hostilidades mientras la misión de Eleazar Guerrero se llevaba a cabo, se acordó que las tropas colombianas se retirarían al Cerro del Mono en las afueras de Colón, y Hubbard embarcaría las suyas, dejando la ciudad al cuidado de la policía local. El comisionado de Torres volvió a Colón el día 5, diciendo que Tovar se abstenía de girar órdenes en su condición de preso. Al saber esto, la entereza y valentía del vehemente Torres se vino abajo, y por la tarde aceptó embarcarse con su gente en el vapor *Orinoco* del servicio postal británico. En obsequio se le ofrecieron ocho mil dólares, el pasaje pagado y una caja de champagne. A las siete de la noche zarpó el *Orinoco* rumbo a Cartagena, en el momento preciso en que arribaba el *Dixie*.

Una vez que las tropas colombianas salieron del istmo, pudo presumirse que no había en aquel territorio ninguna autoridad leal a Colombia y, por tanto, que Panamá estaba perfectamente facultada para ejercer su autonomía. La mañana del 6 de noviembre fue izada la bandera de la nueva república en la prefectura de Colón, y Porfirio Meléndez dio lectura al manifiesto de la Junta de Gobierno Provisional y al acta de independencia. Después se enviaron notificaciones a los Estados Unidos, y por la tarde el presidente Roosevelt otorgó el reconocimiento de facto a la república de Panamá.⁵⁰

⁵⁰ En tomo al reconocimiento diplomático del nuevo país, Gregorio Selser, *Panamá, érase un país a un canal pegado*, p. 22-44.

En Bogotá, el levantamiento separatista vino a conocerse hasta el 5 de noviembre, pues, las comunicaciones telegráficas quedaron suspendidas desde el día dos.⁵¹ Por medio del ministro Baupré, el general Rafael Reyes propuso al gobierno norteamericano que desembarcara tropas en el istmo para preservar la soberanía colombiana y el tránsito ininterrumpido; y en atención a ello el gobierno colombiano declararía la ley marcial, e investido de poderes especiales aprobaría por decreto el tratado del canal, o bien convocaría a una sesión extraordinaria del Congreso en mayo próximo, con nuevos miembros que lo ratificarían. Sin embargo, la respuesta del departamento de Estado fue la siguiente:

Habiendo el pueblo de Panamá, por un movimiento aparentemente unánime, disuelto sus lazos políticos con la República de Colombia y reasumido su independencia, adoptando un gobierno propio, de forma republicana, con el cual ha entrado en relaciones el Gobierno de los Estados Unidos, el Presidente, de acuerdo con los vínculos de amistad, que por tan largo tiempo y tan felizmente han existido entre las respectivas naciones, recomienda muy encarecidamente a los Gobiernos de Colombia y de Panamá el pacífico y equitativo arreglo de todas las cuestiones entre ellos. El Gobierno de los Estados Unidos declara que está obligado no sólo por los tratados existentes, sino también por el interés de la civilización, a velar porque el tráfico pacífico del mundo a través del istmo de Panamá, no se vuelva a perturbar, como lo ha sido hasta hoy, por una sucesión constante de innecesarias y ruinosas guerras civiles.⁵²

⁵¹ Ignacio Arizmendi Posada refiere la siguiente anécdota sobre el presidente Marroquín y la serenidad con que asumió la separación del istmo: "En una habitación retirada se hallaba el Señor Marroquín entregado a la lectura. Cuando notó que alguien llegaba, se dirigió a su encuentro, [...] al reconocerlo exclamó: -Oh, Pedro Nel, no hay mal que por bien no venga. Se nos ha separado Panamá, pero tengo el gusto de volverlo a ver en casa. El general Ospina sintió curiosidad de saber qué libro embargaba la atención del presidente de Colombia en aquella hora de angustia mortal. Se fijó en el rótulo del lomo. Era una novela de Bourget." *Presidentes de Colombia*, p. 194.

⁵² AHDM, leg. 15-11-25, sin núm. de f.

La contestación airada del ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, Luis Carlos Rico, fue remitida a Washington al día siguiente de haber recibido este despacho, señalando que la sublevación del día tres no contaba con la simpatía de todo el departamento, sino con la de unos pocos habitantes, que necesariamente tuvieron que sobornar a la tropa acuartelada en la ciudad de Panamá. Además, un destacamento recién llegado a Colón, fue obligado a rendirse por las fuerzas del buque de guerra *Nashville*, cuya intervención en esos momentos resultó funesta para el restablecimiento del orden constitucional. A esto se agregaba que el gobierno de los Estados Unidos hubiera entrado tan rápidamente en relaciones con la revolución, que parecía haberlo hecho tan pronto como tuvo conocimiento de su existencia; lo que constituía un hecho sin precedentes en la historia del Derecho Internacional.

El inmediato reconocimiento del llamado gobierno de Panamá por el de los Estados Unidos, entrando en relaciones con él, casi coexistió con el acto inicial del movimiento separatista; y semejante circunstancia, agravada con la de que ese reconocimiento es violatorio del tratado de 1846, obliga al gobierno de Colombia a protestar como lo hace de la manera más solemne y enérgica contra esa medida y a considerar que su amistad con el de V.E. ha llegado a un grado tal de perturbación, que no es posible continuar las relaciones diplomáticas, sino en el caso de que el gobierno de V.E. manifieste que su intención no es impedirle al de Colombia el sometimiento del istmo, ni de reconocer la beligerancia a los rebeldes. Espero a la brevedad posible la respuesta de V.E., transcribiéndome la de su gobierno sobre estos puntos, porque el ejército está marchando para el istmo de Panamá.⁵³

Por decretos del 6 y 7 de noviembre, el presidente José Manuel Marroquín declaró perturbado el orden público en los departamentos de

⁵³ *Ibid.*

Panamá y Cauca, nombrando a Rafael Reyes generalísimo de un ejército de cien mil hombres. En Bogotá se percibía el enojo contra el gobierno nacional y lo mismo contra el gobierno de los Estados Unidos. El 8 de noviembre una multitud recorrió las calles gritando *¡Abajo Marroquín!*, y poco después se organizó la sociedad Integridad Colombiana, que desbordó el patriotismo en todos los departamentos, declarando que si la misión de Reyes no conseguía la reintegración de Panamá, Colombia sacrificaría todos los recursos y vidas que fuere necesario, con tal de defender el honor y la unidad nacional.

El 13 de noviembre se giraron instrucciones al general Reyes, en el sentido de procurar un arreglo amistoso con los panameños y con el gobierno de los Estados Unidos. En espera de los resultados, quedaron detenidas las operaciones militares contra el istmo.

E. La hora de Phillipe Bunau-Varilla.⁵⁴

En Washington, Bunau-Varilla esperaba con ansiedad su nombramiento de representante diplomático de la república de Panamá. En lugar de ello sólo había recibido dos despachos fechados el 4 de noviembre, anunciando la proclamación de independencia y solicitando los cien mil dólares acordados. Temía que la desconfianza de los istmeños y el recelo de ser representados

⁵⁴ En este punto seguimos al propio Bunau-Varilla, *op. cit.*, p. 34-70. En la obra *El dinámico e ingenioso Felipe Juan Bunau-Varilla y el canal por Panamá*, Plinio Cogley Quintero pretende revalorizar al astuto francés, quien ha sido severamente criticado por los historiadores panameños; no obstante, su argumentación es pobre e inconsistente, pues, se limita a hacer paráfrasis de los escritos de Bunau-Varilla.

por un extranjero, frustrara lo convenido con el Dr. Amador Guerrero; de manera que el 5 y 6 de noviembre, escribió a Amador que estaba listo para solicitar el reconocimiento diplomático y abrir un crédito a favor de la república, pero necesitaba que le manifestaran en lenguaje claro su nombramiento y sus facultades. En el istmo parecían estar vacilando a este respecto, pero al fin a las siete de la tarde del día 6, llegó un cable por el que la Junta de Gobierno Provisional lo nombraba enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de la República de Panamá ante el gobierno de los Estados Unidos, con plenos poderes para llevar a cabo acuerdos políticos y financieros.

Para fortuna de Bunau-Varilla, los periódicos vespertinos del día 6 anunciaron el reconocimiento de Panamá como gobierno de facto, así como el despacho de John Hay al gobierno colombiano, informando que los Estados Unidos habían entrado en relaciones con el nuevo país. Así, pues, el flamante ministro pudo adornar su mensaje de agradecimiento por la alta misión que se le confiaba, notificando el reconocimiento de la república de Panamá.

Al día siguiente, Bunau-Varilla transmitió su nombramiento al Departamento de Estado, y dos días más tarde fue recibido por John Hay. Sabía que tenía que obrar con rapidez, ya que se anunciaba que una comisión panameña se dirigía a los Estados Unidos para negociar el asunto del canal. Y en efecto, las instrucciones que llevaban para él, Amador Guerrero y Federico Boyd, eran las de ajustar un tratado del canal, examinando con ellos cada una de las cláusulas.

En Nueva York, Bunau-Varilla ofreció a J. Pierpont Morgan la representación financiera de la República de Panamá, solicitando un préstamo inmediato de cien mil dólares, y confiriendo a esta firma la facultad exclusiva para cobrar la indemnización que los Estados Unidos pagarían a Panamá, en virtud del tratado del canal.

El viernes 13 de noviembre, el ministro de Panamá fue recibido oficialmente en la Casa Blanca por el presidente Roosevelt, y el 15 de noviembre, John Hay le remitió un proyecto de tratado, cuyo texto era similar al Hay-Herrán, pero con ligeras modificaciones y un espacio en blanco donde había de fijarse el monto de la indemnización a Panamá. Para Bunau-Varilla, dos amenazas se alzaban en el horizonte, por un lado la delegación panameña, por otro la misión colombiana de Rafael Reyes; y la única manera de afrontarlas, era procediendo con celeridad, para que al llegar a Washington no se encontraran con arreglos en curso, sino con hechos consumados y definitivos. El precio del éxito dependía de la rapidez para actuar.

Bunau-Varilla meditó, asimismo, cuán difícil iba a ser la oposición del Senado norteamericano al tratado en ciernes; y concluyó que era condición indispensable redactar un texto tan bien adaptado a las exigencias norteamericanas, que desafiara las críticas de los senadores más puntillosos. De lo contrario, el convenio sería rechazado y esto traería complicaciones sin cuento para sus intereses financieros, para la compañía del canal y para el gobierno emergente de Panamá. Con ayuda de su amigo el abogado Frank D. Pavey, redactó un nuevo proyecto, y la mañana del 17 de noviembre lo puso

en manos del secretario de Estado, manifestando que estaba listo para firmar el tratado, según el texto que había recibido anteayer, o con base en el proyecto que ahora presentaba.

El 17 de noviembre de 1903 también arribó la comisión panameña a Nueva York, y lo mismo William Nelson Cromwell. Bunau-Varilla recomendó a Amador entrevistarse con Cromwell, para no hacer de él un enemigo en la delicada situación en que se encontraban. Merced a esta conferencia, Cromwell aseguró la validez de todos los contratos de la compañía francesa. Por la tarde, Bunau-Varilla esperaba ansioso una llamada del departamento de Estado; pero como ésta no llegó, a las diez de la noche le escribió a Hay, que no deséaba apremiarlo en su determinación, pero quería cerrar la negociación cuanto antes, y firmar el tratado al día siguiente, ya que presentía una intriga por parte de la comisión panameña que había llegado a Nueva York. John Hay le respondió que lo recibiría esa misma noche, o si prefería mañana a las nueve mañana. Bunau-Varilla corrió a entrevistarse con él, y le expuso con franqueza que tenía facultad para negociar el tratado, provisto de poderes absolutos, pero una vez que llegara la comisión panameña, ya no estaría solo, y probablemente ya no estaría más ahí.

La mañana del 18 noviembre, Hay tuvo un almuerzo con los otros secretarios de Estado, a efecto de mostrarles el proyecto de Bunau-Varilla, que mereció la aprobación de todos. Después se dirigió a su oficina y puso a todo mundo a trabajar en la redacción e impresión del texto definitivo. En la tarde dirigió una nota breve al ministro de Panamá, invitándolo a su casa a las

seis de la tarde. Bunau-Varilla llegó a la hora indicada, y John Hay lo recibió con inusitada solemnidad, llamándolo Excelencia. Luego le manifestó que lo había hecho venir para firmar el tratado del canal, y Bunau-Varilla se declaró dispuesto a firmar cualquiera de los dos proyectos, a lo que Hay repuso que le parecía mejor el proyecto que su Excelencia le había presentado. Examinaron juntos el tratado y lo firmaron a las seis cuarenta de la tarde.

Se despidieron con emoción, y el francés fue a notificar de inmediato el gran suceso al gobierno de Panamá, diciendo que el tratado prescribía las mismas condiciones políticas y financieras que el Hay-Herrán, pero con las simplificaciones necesarias en lo referente a jurisdicción. Poco después recibió un despacho de Nueva York, anunciando que la comisión istmeña llegaba esa misma noche. Al arribo del tren, Bunau-Varilla saludó a los panameños diciendo, "La República de Panamá está desde hoy bajo la protección de los Estados Unidos. Acabo de firmar el tratado del canal."⁵⁵ En ese momento, el Dr. Amador casi se desmaya, y la consternación de Federico Boyd no era menos grave. Una demora de varias horas había sido suficiente para firmar el convenio, sin necesidad de haberlos consultado.

Una vez repuestos, Amador y Boyd recriminaron a Bunau-Varilla su precipitación, declarando que al día siguiente intentarían abrir nuevas negociaciones. Pero el ministro de Panamá les dijo que el tratado era asunto

⁵⁵ Bunau-Varilla, *op. cit.*, p. 61.

terminado, y en adelante correspondería al Congreso norteamericano y al gobierno de Panamá resolver el asunto.

El 20 de noviembre, Bunau-Varilla, Amador y Boyd se entrevistaron con el secretario de Estado, quien pensó que los comisionados panameños venían con autoridad para ratificar el tratado; pero ellos respondieron que carecían de esa facultad y era necesario enviar el documento a la ciudad de Panamá. Al término de su visita, Bunau-Varilla censuró a los panameños su falta de tacto, diciendo que habían causado muy mala impresión en Mr. Hay, y les exigió que solicitaran poderes especiales para ratificar de inmediato el tratado; pero Amador y Boyd se rehusaron tajantes.

Bunau-Varilla resolvió entonces obtener la ratificación del gobierno de Panamá. En Nueva York, envió un largo despacho el 21 de noviembre, informando que la comisión había sido recibida cordialmente por el Secretario de Estado, pero se pensaba que la comisión venía con atribuciones para ratificar el tratado del canal. En función de ello, prometieron a Hay que enviarían el documento por correo el martes 24, para llegar a Colón el primero de diciembre. Este sistema, no obstante, había causado una mala impresión, porque al gobierno norteamericano lo acusaba la prensa y sus enemigos políticos, de haber obrado con precipitación en el reconocimiento de Panamá, mientras que la nueva república se demoraba, deseando cumplir con todas las formalidades para sancionar la convención. El resultado de esta herida moral se notaba ya en la decisión de no remitir el documento al Congreso, antes de su ratificación por Panamá. Además, como las noticias de la aprobación no

llegarían hasta el dos o tres de diciembre, y el mensaje del presidente debía quedar terminado el día primero, iba a ser deplorable que no se hablara en él de la cuestión de Panamá, colocando al gobierno en una posición difícil. Por todas estas razones, solicitaba el envío de poderes especiales para que la comisión pudiera ratificar el tratado.

La respuesta del ministro Francisco V. de la Espriella llegó el lunes 23, y fue negativa. No obstante, Bunau-Varilla decidió enviar el tratado en el vapor *City of Washington*, aclarando en una carta que permanecería en su puesto solamente hasta el día de la ratificación. Pese al distanciamiento existente, Amador y Boyd acompañaron al ministro de Panamá durante el envío del tratado.

El miércoles 25 de noviembre, Bunau-Varilla envió un cable a Panamá, diciendo que la indiferencia mostrada por el gobierno panameño, estaba originando enorme indignación en las altas esferas de Washington; por lo que solicitaba un mensaje diciendo que el tratado sería firmado y ratificado tan pronto como fuese recibido en Panamá.

Si el gobierno no piensa que es posible tomar esta pequeña decisión, yo no quiero aparecer como responsable de las calamidades que seguramente van a resultar de esta situación; lo más probable será la suspensión de la protección acordada y la firma de un tratado con Bogotá, de acuerdo con la constitución de Colombia en caso de guerra. En ese caso yo le pido a Vuestra Excelencia presentar mi renuncia al Gobierno.⁵⁶

Esta vez, Bunau-Varilla dio en el blanco. El temor a ver suspendida la protección militar norteamericana, produjo una respuesta favorable e inmediata

⁵⁶ *Ibid.*, p. 69.

a la solicitud del ministro en Washington, que al día siguiente recibió un telegrama, autorizándolo a notificar de manera oficial al gobierno norteamericano, que el tratado sería ratificado tan pronto como llegara a manos del gobierno provisional. Y este programa fue cumplido al pie de la letra. El 2 de diciembre fue aprobado por decreto el tratado Hay-Bunau-Varilla, considerando que garantizaba la independencia de la república y con él se veía cumplida la aspiración de los pueblos del istmo, cual es la apertura del canal. En ese momento la sociedad panameña no conoció el tratado, ni hubo tiempo para discutirlo siquiera.⁵⁷

Al tenor de sus estipulaciones, los Estados Unidos garantizaban la independencia de la República de Panamá, y ésta concedía a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una zona de 10 millas de ancho a través del istmo, para la construcción del canal, así como el uso, control y ocupación de cualesquiera otras tierras y aguas fuera de la zona descrita, que pudieran ser necesarias y convenientes para la obra interoceánica. Los Estados Unidos tendrían, además,

todos los derechos, poder y autoridad que los Estados Unidos poseerían y ejercerían si ellos fueran soberanos del territorio dentro del cual están situadas dichas tierras y aguas, con entera exclusión del ejercicio de tales derechos soberanos, poder o autoridad de la República de Panamá.⁵⁸

⁵⁷ Sobre la apresurada negociación del tratado Hay-Bunau-Varilla, véase Selser, *El rapto de Panamá*, *op. cit.*, p. 211-258. Una crítica a este tratado y a las calamidades que trajo su precipitada ratificación, en Castillero Pimentel, *op. cit.*, p. 55-102. Por su parte, Augusto Vasconcelos peca de ingenuidad en su descalificación política y económica del tratado Hay-Bunau-Varilla; "El derecho de los débiles", p. 55-67.

⁵⁸ Tratado Hay-Bunau-Varilla, en *EUA*, *op. cit.*, III, *Documentos de su historia política*, p. 418-429.

La República de Panamá autorizaba a la Compañía Nueva del Canal de Panamá, para vender y traspasar a los Estados Unidos, sus derechos, privilegios, bienes y concesiones, así como el Ferrocarril de Panamá. Las ciudades de Panamá y Colón no quedaban comprendidas dentro de la zona del canal, pero el gobierno de los Estados Unidos se encargaría de todos los trabajos de saneamiento, recolección y desagüe de inmundicias, así como de la distribución de agua en dichas ciudades, con facultad para establecer y cobrar las contribuciones de agua y albañales necesarias para proveer al pago de los intereses y la amortización del capital invertido en las obras, durante un periodo de cincuenta años, al término del cual pasarían al dominio de cada ciudad. Colón y Panamá acatarían todos los reglamentos sanitarios y de policía dictados por los Estados Unidos, que tendrían el derecho y la autoridad para hacerlos efectivos.

La República de Panamá no impondría contribuciones sobre el canal, los ferrocarriles, instalaciones, obras auxiliares y naves empleadas en su servicio, ni impuestos de carácter personal a sus jefes, empleados y obreros. Permitiría la libre inmigración de personas contratadas para trabajar en la zona, y la importación libre de derechos aduanales en todo tiempo, de maquinaria, materiales de construcción, provisiones, ropa, medicinas y demás artículos necesarios para el canal, sus empleados y trabajadores.

Como compensación por los derechos, poderes y privilegios otorgados, los Estados Unidos pagarían a la República de Panamá, la suma de diez millones de dólares al verificarse el canje de ratificaciones, y una anualidad de

doscientos cincuenta mil dólares, a contar después de nueve años de esta misma fecha.

Una vez construido, el canal sería neutral a perpetuidad y estaría abierto a la navegación de los buques de todas las naciones, según lo estipulado en el tratado Hay-Pauncefote. Asimismo, los Estados Unidos tendrían el derecho a establecer fortificaciones, y a emplear fuerzas armadas para la seguridad y protección del canal, en todo tiempo y a su criterio. Ningún cambio en el gobierno o las leyes y tratados de la República de Panamá, afectarían derecho alguno de los Estados Unidos, sin su consentimiento previo.

En el Senado norteamericano inició el debate poco después de la apertura de sesiones, el 7 de diciembre, con John T. Morgan a la cabeza. Los discursos de la oposición atacaron con dureza el tratado, los medios por los que se había llegado a la independencia del istmo, la agresión cometida contra Colombia, la conducta presidencial observada en esta cuestión, y el hecho de haber negociado el tratado con un gobierno provisional. También se increpó a Bunau-Varilla, calificándolo de aventurero desvergonzado, capaz de todas las infamias y objeto de escandalosas demostraciones de amistad por parte del presidente Roosevelt.

Los debates fueron largos y acalorados, pero a pesar de todo fueron pocas las deficiencias que pudieron encontrarse al texto. Incluso los enemigos más recalcitrantes de la ruta de Panamá, se declararon incapaces para atacarlo, confesando que contenía todo lo que los Estados Unidos pudieran

desear. El senador por Mississippi Hernando de Soto Money, admitió el 20 de enero de 1904,

ese tratado nos viene lo más liberal en sus concesiones para nosotros y nos da más de lo que nadie en esta Cámara hubiera soñado tener. Nosotros hemos aprobado repetidamente tratados con Costa Rica, Nicaragua y otros países, para un canal, pero nunca habíamos tenido una concesión de carácter tan extraordinario como ésta. En realidad parece que hubiera sido escrita por nosotros mismos.⁵⁹

El 23 de febrero de 1904, después de una sesión violenta y encendida, el Senado ratificó el tratado con 66 votos a favor y 14 en contra. El 25 de febrero Roosevelt firmó el tratado, y al día siguiente John Hay y Phillipe Bunau-Varilla hicieron el canje de ratificaciones. La compra de las posesiones francesas en Panamá, constituyó la mayor transacción financiera verificada hasta entonces por el gobierno de los Estados Unidos. La orden de pago por cuarenta millones de dólares, fue girada por el Departamento del Tesoro a *J. Pierpont Morgan & Company*, en Nueva York, y el 2 de mayo se firmaron las escrituras en París. El 4 de mayo el gobierno norteamericano entró en posesión de la zona del canal, y se pagaron los diez millones de dólares a la República de Panamá, por el arriendo territorial.

⁵⁹ Bunau-Varilla, *op. cit.*, p. 90.

5. Conclusión.

El proceso de la comunicación interoceánica continental puede rastrearse desde el siglo XVI y encuentra una de sus fases más interesantes al iniciar el siglo XX, cuando los Estados Unidos se decidieron a construir un canal marítimo por el istmo de Panamá. La confluencia de sendos intereses comerciales, financieros, políticos y estratégicos, resolvió al fin la elección de la ruta para el tránsito entre mares, y de manera circunstancial la formación de una nueva entidad estatal panameña.

La separación del departamento colombiano de Panamá fue una operación delicada, que triunfó gracias a una serie de circunstancias favorables, cuya mínima alteración habría complicado el curso de los acontecimientos. No se trató de un movimiento popular, sino de un plan urdido especialmente para separar el istmo de Panamá e instaurar un gobierno con el que los Estados Unidos habrían de convenir el tratado del canal.

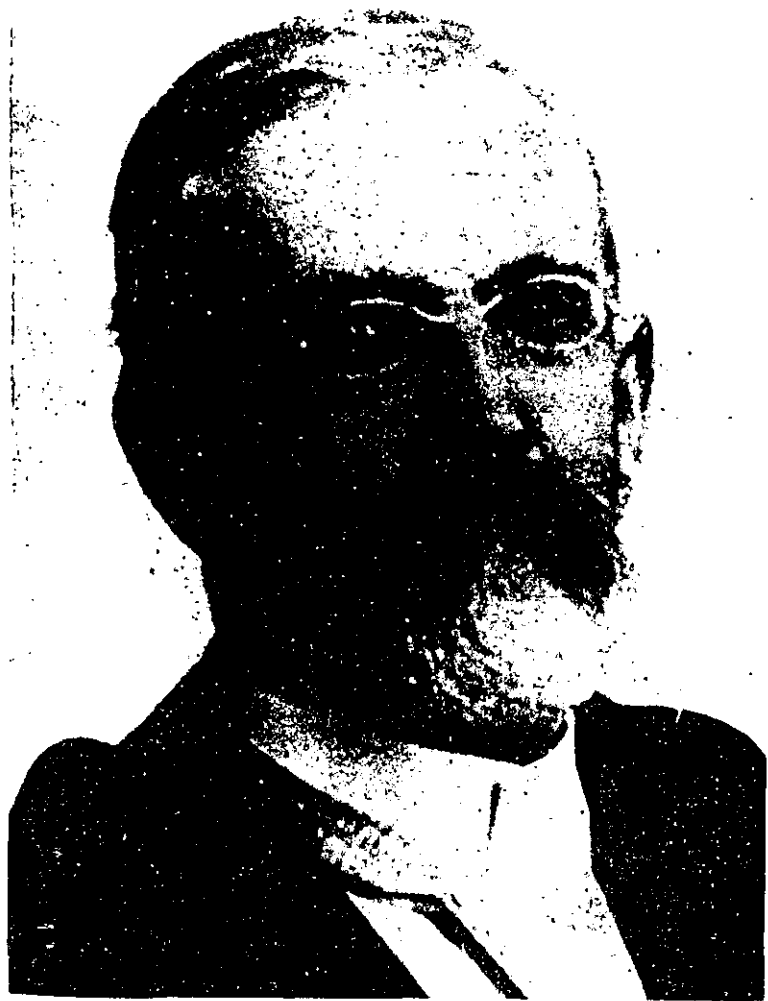
Una vez proclamada la independencia, los panameños no tuvieron mejor alternativa que procurar la subsistencia de su república. Roosevelt y Bunau-Varilla sacaron provecho de esta situación, y por el tratado firmado en noviembre de 1903, garantizaron el traspaso de los bienes de la compañía francesa al gobierno norteamericano y las condiciones más ventajosas para la construcción, explotación, dirección, protección y seguridad de la vía interoceánica. A raíz de la aventura separatista, los Estados Unidos obtuvieron el control absoluto de la zona del canal, mientras que Panamá abrazaba la independencia en calidad de protectorado norteamericano.



Theodore Roosevelt



John Hay



José Manuel Marroquín



Tomás Herrán



Grupo de senadores colombianos que rechazaron el tratado Hay-Herrán. Aparecen sentados de izquierda a derecha: Marcelino Arango, Miguel Antonlo Caro, Guillermo Quintero Calderón, Joaquín F. Vélez y José Ma. Uricoechea y Rovira. Atrás: Enrique de Narváez, Luis F. Pacheco, Pedro Nel Ospina, Antonio Gómez Restrepo, Luis M. Meza y Fernando de Angulo. En la última fila: José Ma. Rivas Groot, Rodolfo Zárate, Eduardo B. Gerlein, Miguel Peñarredonda, Indalecio Saavedra y Rudesindo Gómez. Fotografía tomada en diciembre de 1903.



La junta separatista de Panamá en 1903. Aparecen sentados de izquierda a derecha: José Agustín Arango, Dr. Manuel Amador Guerrero y Federico Boyd; de pie: General Nicanor A. de Obarrio, Manuel Espinosa Batista, Carlos Constantino Arosemena, Tomás Arias y Ricardo Arias.

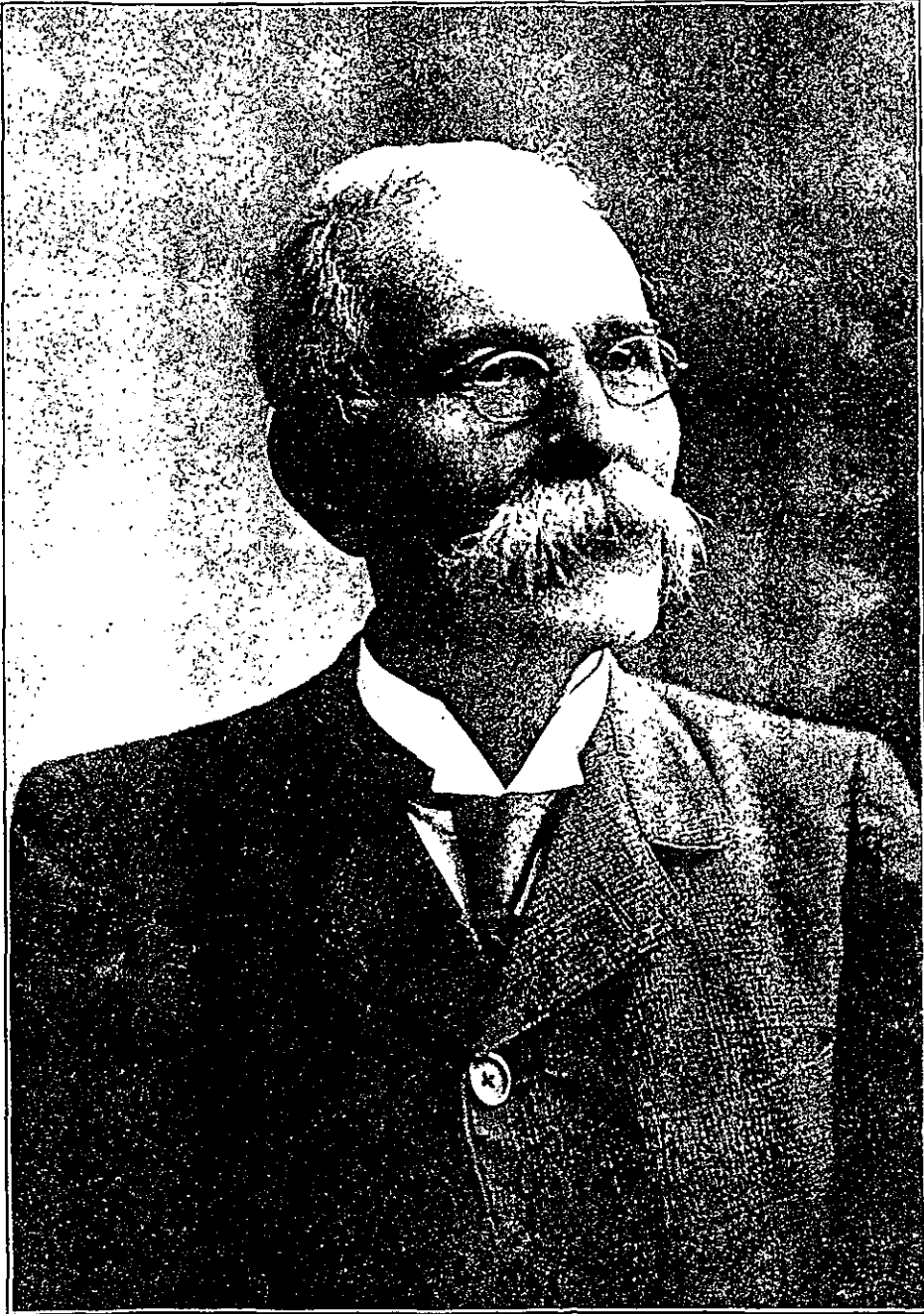
EL MUNDO ILUSTRADO

Registrado como artículo de segunda clase, en 3 de Noviembre de 1894.—Impreso en papel de las Fábricas de San Rafael.

Año XIV—Tomo II

México, 18 de Agosto de 1907

Número 7



Señor Don Manuel Amador Guerrero.
Presidente de la República de Panamá.

El Progreso realizado por México es sorprendente, y sólo encuentra paralelo en la Historia Moderna con el del Japón. Durante la administración Díaz se ha transformado esa República hermana, de un país sin orden y sin garantías, en una Nación próspera, seria y respetable.

Manuel Amador Guerrero

CAPÍTULO II

El reconocimiento diplomático a la República de Panamá.

1. Reflejos del separatismo istmeño.

Pobre nación la que se atreviese á provocar á ese Adamastor, levantado hoy sobre todos los mares del planeta. Seamos prudentes ya que no podemos ser conquistadores, y ya que la galvanoplastia civilizadora ha dorado con reflejos de prudencia la vieja y desacreditada cobardía.

Diario de la Marina de Cuba

El seis de noviembre de 1903, el gobierno mexicano recibió la notificación del reconocimiento norteamericano a la República de Panamá, así como el aviso dirigido a Colombia, de no permitir agresión alguna contra el istmo.⁶⁰ Ocho días después, el presidente José Manuel Marroquín hizo saber al de México,

que en el departamento de Panamá se ha dado el grito de separación, no ya por las razones de orden superior que han motivado siempre las guerras de independencia, sino por un sentimiento de impaciente codicia, que no han tenido obstáculo en valerse de medio tan reprochable, como el de sobornar la guarnición del istmo, induciéndola a traiciones a la patria. Como la causa de la soberanía e integridad de los países de la América latina es solidaria, pues, todo lo que tienda a desmembrarla labra su debilidad y los expone a ser víctimas de los más fuertes, haciendo así infructuosa la magna obra de los que les dieron autonomía e independencia, mi gobierno espera fundadamente que los pueblos

⁶⁰ Recorte del *Diario de la Marina* remitido por el ministro de México en la Habana, Gilberto Crespo y Martínez, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, Ignacio Mariscal, 5 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 124-126.

⁶⁰ Telegramas del cónsul de México en Panamá, B. Méndez, 4 y 7 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 1, 4.

hermanos de la América española cooperaran con sus "muestras de simpatía" a la labor patriótica que he emprendido de mantener la unidad de Colombia, y darán su improbación elocuente a los actos de lesa patria que se están cumpliendo en el istmo de Panamá. Si estos llegan a consumarse, constituirán el más peligroso antecedente para el porvenir de estos países. Mi gobierno y la nación que me acompaña en esta hora suprema, tienen el inquebrantable propósito de conservar la integridad sin ahorrar en la contienda ni los recursos del país ni la sangre de sus hijos.⁶¹

En la misiva destaca la valoración de ese "sentimiento de impaciente codicia", que presumiblemente alentaba el separatismo istmeño y merecía el repudio de los pueblos hermanos de la América española, por tratarse un acto de lesa patria y no de un movimiento justo. Marroquín esperaba por ello las muestras de simpatía latinoamericana en favor de Colombia, dispuesta a preservar su integridad territorial y a anular el precedente funesto del despojo territorial de países débiles bajo pretextos revolucionarios. No obstante, Porfirio Díaz se limitó a responder que tomaría en cuenta la postura del gobierno colombiano al decidir la línea de conducta mexicana en esta cuestión, que en todo momento se ajustaría a los principios y prácticas del Derecho Internacional.⁶² De manera que no habría arrebatos de indignación, ni votos de solidaridad hispanoamericana, sino ante todo circunspección.⁶³

⁶¹ Telegrama del presidente colombiano José Manuel Marroquín al presidente de México, Porfirio Díaz, 13 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 31-33.

⁶² Telegrama de Díaz a Marroquín, 15 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 35.

⁶³ Jürgen Buchenau da cuenta de la política exterior del porfiriato, tendiente a equilibrar la influencia de Estados Unidos en América Central, donde los presidentes José Santos Zelaya de Nicaragua, Tomás Regalado de El Salvador y Manuel Estrada Cabrera de Guatemala, procedieron de igual modo. Por razones especiales, esta política no se confirma en el reconocimiento diplomático a la república de Panamá, pero es evidente en otros hechos referidos por Buchenau; *In the Shadow of the Giant*, p. 49-79. La cuestión del canal interoceánico es abordada en las p. 56-58.

De acuerdo con las voces llegadas del istmo, el pueblo panameño había resuelto deshacer el lazo espontáneo que lo unía con Colombia, en respuesta a toda una serie de desaciertos.

Larga es la relación de los agravios que los habitantes del istmo hemos sufrido de nuestros hermanos de Colombia; pero esos agravios hubieran sido soportados con resignación en aras de la concordia y de la unión nacional, si su reparación hubiera sido posible y si hubiéramos podido abrigar fundadas esperanzas de mejoramiento y de progreso efectivos bajo el sistema á que se nos tenía sometidos por aquella república. Debemos declarar solemnemente que tenemos el convencimiento sincero y profundo de que era vana toda esperanza é inútil todo sacrificio de nuestra parte.⁶⁴

Arriba es franca la acusación de abandono y perjuicio en que se decía tener al istmo; y también lo es el razonamiento, que a partir de la indignación originada por una serie de agravios, desprendía la declaración solemne de no tener esperanza de mejoramiento futuro bajo el régimen colombiano, por lo que la separación del departamento de Panamá era justa y necesaria para la prosperidad de sus habitantes. Empero, México se enteraba también que el gobierno norteamericano había desempeñado un papel decisivo en el triunfo de la empresa separatista, y estaba al tanto de las circunstancias que la envolvían. Sabía, por ejemplo, que la separación istmeña tenía su razón de ser en el interés norteamericano e internacional por edificar un canal interoceánico; que los gobiernos de Colombia y Estados Unidos habían firmado el convenio Hay-Herrán, cuyo rechazo dio pie al levantamiento separatista; que el gobierno norteamericano impedía el desembarco de tropas

⁶⁴ "Independencia del Istmo de Panamá. Su separación de Colombia", texto publicado en el periódico *Estrella de Panamá*, remitido por el cónsul de México en Panamá, 5 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 117-118.

colombianas en el istmo; que los Estados Unidos habían transgredido el tratado de 1846, por el que garantizaban los derechos de soberanía y propiedad que Colombia tenía sobre el territorio panameño, y de paso violaron el Derecho Internacional, al intervenir en un asunto interno de Colombia, impidiéndole sofocar una rebelión y entablado relaciones diplomáticas con la facción disidente, sin esperar la demostración de su fuerza para resistir el intento de reincorporación nacional.

Amén de lo anterior, la cancillería mexicana supo que oscuros intereses financieros se encontraban inmiscuidos en la separación panameña, por cuanto correspondía a las propiedades y obras del canal francés y del ferrocarril de Panamá, cuya venta al gobierno norteamericano estaba prevista en el convenio Hay-Herrán. Intereses que por sí solos eran capaces de fomentar la separación, como apreciaba el embajador mexicano Manuel de Azpiroz.

En efecto, los empresarios particulares, tanto de este país como de Francia, eran por sí solos bastante poderosos para maquinar y sostener con dinero e influencia el movimiento, sin que el Gobierno de los Estados Unidos tenga que hacer más que dejar obrar y, a título de interventor como garante de la neutralidad del ferrocarril, como protector de los intereses de este pueblo radicados en el Istmo y de su responsabilidad para mantener el orden en el trayecto de la vía férrea, ocuparlo militarmente: con lo cual presta un apoyo decisivo a la naciente república y la protegerá de todo ataque armado que pudiese emprender el gobierno de Colombia.⁶⁵

⁶⁵ Carta reservada del embajador de México en Washington, Manuel de Azpiroz, al Subsecretario de Relaciones Exteriores de México, José Algara, 10 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 94-98.

Se trataba, por consiguiente, de un acontecimiento con múltiples apariencias de movimiento popular, de mañosa tentativa para separar Panamá de Colombia y de astucia norteamericana para obtener la zona del canal. ¿Cómo iba a proceder la cancillería mexicana en vista de tan compleja situación y en medio del movimiento diplomático internacional?

Tras la notificación del reconocimiento oficial de la República de Panamá por parte del gobierno norteamericano, la cancillería mexicana sondeó a través de sus legaciones en Francia, Gran Bretaña, Alemania, Italia, Rusia, Bélgica, Chile, Argentina, Guatemala y Cuba, cuál iba a ser la actitud de los gobiernos europeos y americanos.⁶⁶ En tanto, mantuvo una actitud silenciosa y reservada, recomendando al embajador en Washington evitar el recibimiento de Phillipe Bunau-Varilla, pues ello habría significado el reconocimiento tácito de la pretendida república istmeña.⁶⁷

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

⁶⁶ Acuerdo de la cancillería mexicana transmitido a sus legaciones en Chile, Argentina, Guatemala, Cuba, Inglaterra, Francia, Rusia, Italia, Alemania y Bélgica; 16 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 41.

⁶⁷ Telegrama del embajador de México en Washington, 13 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 25; y telegramas del Subsecretario de Relaciones Exteriores de México al embajador en Washington, 14 y 16 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 26, 29.

2. El desenvolvimiento internacional.

La cuestión del canal le da grandes proyecciones internacionales, de modo que los resultados definitivos más que de Colombia y de los istmeños, dependerán de la actitud de las naciones más poderosas, y en especial de la de los Estados Unidos.

La Nación de Buenos Aires

En Europa, los gobiernos de Francia, Gran Bretaña, Alemania, Austria-Hungría, Italia, Bélgica y Rusia, recibieron la noticia de la separación istmeña sin sobresalto ni ánimo de protesta, y antes bien, asumiendo una actitud simpática hacia el esfuerzo de los Estados Unidos por mantener el orden y la libertad de tráfico en el istmo.⁶⁸ Era sabido que el gobierno norteamericano estaba decidido a construir el canal de Panamá, y en general se estimaba que tarde o temprano todos los gobiernos europeos reconocerían al nuevo Estado.⁶⁹ Francia, Alemania, Gran Bretaña e Italia, con intereses financieros en el istmo de Panamá, se mantuvieron en espera de la notificación oficial de independencia y de las garantías que el gobierno provisional les ofrecería a cambio de su reconocimiento diplomático. Por su parte, los gobiernos de Austria-Hungría, Rusia, Dinamarca, Bélgica, Suecia-Noruega y Suiza, sin una presencia directa en la región, pero conscientes de los beneficios futuros del

⁶⁷ "El conflicto de Panamá", recorte de *La Nación* remitido por el ministro de México en Buenos Aires, F. L. de la Barra, 8 de noviembre de 1903, AHDM, Leg. 15-11-24, fs. 37-38.

⁶⁸ El embajador de México en Berlín, M. Covarrubias, al Subsecretario de Relaciones Exteriores de México, 11 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 250.

⁶⁹ El ministro de México en Londres, Pedro Rincón Gallardo, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 19 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 162.

canal interoceánico, se sumaron a la tendencia general para no constituir una excepción embarazosa, y en atención a la gestiones norteamericanas, cuya influencia según el ministro mexicano en Roma, se dejaban sentir en Italia como en toda Europa.⁷⁰

Como era de esperarse, el 24 de noviembre Francia dio el primer paso después de los Estados Unidos. M. Delcassé, ministro francés de asuntos extranjeros, informó a la Cámara de diputados que el reconocimiento a Panamá se haría en vista de las garantías que el nuevo país ofrecía a los intereses franceses en el istmo.⁷¹ El embajador mexicano en París advirtió que el reconocimiento se debía a intrigas de la compañía del canal y a la gestión apremiante del embajador norteamericano.⁷² Enseguida de Francia, Austria-Hungría y China emitieron su voto a favor de la nueva república. El 26 del mismo mes, el gobierno alemán reconoció a Panamá, luego de haber sondeado la opinión de la Gran Bretaña, de Francia e Italia, y atendiendo a las gestiones del agente de gobierno de Panamá en Washington, que garantizaba los derechos concedidos al gobierno alemán en la región del istmo, por convenios firmados anteriormente con Colombia.⁷³ Del 9 al 14 de diciembre,

⁷⁰ Cartas del ministro de México en Roma, G. A. Esteva, al Secretario de Relaciones Exteriores, 18 y 20 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 231-233.

⁷¹ Recorte del *Journal Oficial* remitido por el ministro de México en París, Gustavo Baz, al Secretario de Relaciones Exteriores, 24 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 228.

⁷² Telegrama del embajador de México en París, 22 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 113.

⁷³ Telegrama del embajador de México en Berlín, 27 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 133.

Rusia, Suecia-Noruega, Dinamarca y Bélgica emitieron su reconocimiento.⁷⁴ Gran Bretaña lo hizo unos días antes de la Navidad,⁷⁵ e Italia el día 26.⁷⁶ Suiza y Japón se sumarian a la tendencia ratificadora en enero de 1904,⁷⁷ y Holanda a mediados de febrero.⁷⁸ Así, pues, al iniciar 1904, la naciente república de Panamá tenía carta de aceptación en una decena de países europeos y en los dos más importantes del Oriente.

En América Central, los gobiernos de Nicaragua, Guatemala, Honduras y El Salvador, buscaron orientar su política diplomática, consultando para ello al gobierno mexicano, que desde un principio se declaró en actitud expectante, pero prometiendo notificar su resolución con toda oportunidad. Al presidente de El Salvador se le informó en particular, que México esperaba el reconocimiento de Panamá por otras naciones americanas, "deseando no ser de las primeras ni la última en hacer ese reconocimiento".⁷⁹

En opinión del ministro guatemalteco, la cuestión era de suma gravedad e implicaba una amenaza latente para el resto de las repúblicas centroamericanas, pues, una vez afianzados en el istmo, los Estados Unidos

⁷⁴ Telegrama del embajador de México en Washington, 10 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 219; y telegrama del embajador de México en Bruselas, 14 de diciembre de 1903, AHDM, 15-11-24, fs. 152-153.

⁷⁵ El ministro de México en Londres al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 16 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, f. 11.

⁷⁶ Carta reservada del ministro de México en Roma al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 28 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-24, f. 176.

⁷⁷ El cónsul de México en Panamá al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 10 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, f. 28.

⁷⁸ El cónsul de México en Panamá al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 15 de febrero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, f. 133.

⁷⁹ El ministro de México en Guatemala, José F. Godoy, al Subsecretario de Relaciones Exteriores de México, 4 de diciembre de 1903; y mensaje del Secretario de Relaciones Exteriores de México al ministro en Guatemala, 28 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 51-52.

podrían comenzar la conquista territorial de América Central; de ahí que su gobierno preferiría no reconocer al nuevo Estado, hasta conocer las resoluciones de México y de las principales repúblicas sudamericanas.⁸⁰ No obstante esa aprensión, la actividad desplegada en la región por la Junta de Gobierno Provisional de Panamá, dio frutos en el corto plazo de dos meses. El 30 de diciembre, Costa Rica reconoció a la nueva república, alentada por la necesidad de convenir los límites fronterizos entre ambos países.⁸¹ Por su parte, el gobierno nicaragüense extendió su reconocimiento en los primeros días de enero de 1904, a fin de erradicar los focos de conspiración organizados desde suelo panameño, y además porque el presidente Santos Zelaya tenía enemistad declarada con el de Colombia.⁸² Guatemala también dio su reconocimiento en el mes de enero,⁸³ mientras que para eludir la presión panameña, Honduras y El Salvador anunciaron que sus gobiernos obrarían de acuerdo con México.⁸⁴

En Cuba la presión ejercida por la legación norteamericana fue constante. El 13 de noviembre, al verificarse el reconocimiento oficial de los Estados Unidos a Panamá, el ministro Squiers manifestó al presidente Palma, que su adhesión diplomática vendría a confirmar la amistad entre su gobierno

⁸⁰ Telegrama del embajador en Washington, 13 de noviembre de 1903, y del embajador en la Habana, 20 de noviembre de 1903; así como la carta reservada del embajador en Guatemala al Subsecretario de Relaciones Exteriores, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 23, 84, 135-137.

⁸¹ El cónsul de México en El Salvador, Tomás Ugarte, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 1º de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 252-255.

⁸² *Ibid.*

⁸³ Telegrama del ministro de México en Guatemala, 21 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-24, f. 231.

⁸⁴ El cónsul de México en El Salvador al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 1º de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 252-255.

y el de los Estados Unidos; a lo que Palma respondió que por tratarse de la menos importante de las repúblicas americanas, Cuba debería esperar a que otras de mayor prestigio aceptaran la existencia del nuevo Estado.⁸⁵ Squiers, sin embargo, no dio importancia a la tímida razón cubana, y aprovechó cualquier oportunidad para insistir en su recomendación. Finalmente, la ratificación de un tratado de reciprocidad comercial con la isla, y el hecho de tener pendiente un convenio sobre la posesión de la isla de Pinos, constituyeron elementos persuasivos que Squiers supo aprovechar; y tan eficaz resultó, que en la víspera de Navidad el consejo de ministros cubano decidió obsequiar la solicitud enviada desde Washington por Bunau-Varilla.⁸⁶

En el sur del continente, los ministros de Chile y Argentina tuvieron una impresión de sorpresa y desagrado al conocer la actitud del gobierno norteamericano en el asunto de Panamá. No obstante, sus gobiernos se abstuvieron de hacer declaraciones contrarias a los elementos separatistas del istmo, manteniendo una actitud observante, aunque no exenta de comunicaciones, pues, según informaba el ministro mexicano en Buenos Aires, "lo que se desea es que las cancillerías hispanoamericanas conozcan mutuamente el plan de conducta que cada una de ellas se proponga adoptar".⁸⁷

⁸⁵ Carta reservada del embajador de México en Washington al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 23 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 135-142.

⁸⁶ Comunicaciones del embajador de México en La Habana al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 14, 17, 19 y 24 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 40, 44, 46, 147.

⁸⁷ El ministro de México en Buenos Aires al Subsecretario de Relaciones Exteriores de México, 28 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-25, fs. 4-6.

El 7 de diciembre, en su mensaje anual al Congreso norteamericano, Theodore Roosevelt expuso su versión sobre los acontecimientos del istmo. Tras una minuciosa exposición histórica, que partía de 1846 y comprendía todas las negociaciones tendientes a abrir un canal marítimo en América Central, Roosevelt aseguró que los Estados Unidos, obrando con paciencia y buena fe, habían cumplido con las obligaciones estipuladas en el tratado de 1846; sin embargo, cuando Colombia tuvo la oportunidad de corresponder a los servicios prestados por el gobierno norteamericano, procedió contrariamente, rechazando la convención Hay-Herrán, no obstante que la edificación del canal iba a redundar en su provecho y en el de la región ístmica de su territorio. Roosevelt afirmó que durante los cincuenta y siete años de vigencia del tratado de 1846, Colombia había sufrido revoluciones continuas, sin que el gobierno constituido hubiese podido dominarlas o celebrar convenios de paz con los rebeldes; y según estimaba, todo parecía indicar que esas perturbaciones, lejos de terminar, continuarían; por lo que la soberanía colombiana en Panamá, sólo podía sostenerse merced al auxilio armado y la intervención oportuna de los Estados Unidos. El gobierno colombiano, aunque incapaz de mantener el orden en el istmo, había rechazado un tratado que le ofrecía los medios económicos para alcanzar su propia estabilidad, y con ello la paz permanente en la zona del canal. Además, el curso de los acontecimientos había demostrado que la vía interoceánica no podía ser edificada por una empresa privada o por otro país que no fuera el de los Estados Unidos, de manera que a éste le correspondía emprenderla. Durante

mucho tiempo los panameños estuvieron descontentos con el gobierno central de Bogotá, y únicamente los mantenía en calma la celebración del tratado del canal, asunto que para ellos era de vital importancia. Cuando el tratado fue rechazado por el Senado colombiano, el pueblo de Panamá se levantó como un solo hombre, disolviendo sus lazos políticos con Colombia y reasumiendo su independencia. Los buques norteamericanos marcharon entonces al istmo, para proteger la vía del ferrocarril y mantener ininterrumpido el tránsito, de acuerdo con lo estipulado en el tratado de 1846. Como la naciente república ofreció al gobierno norteamericano convenir de inmediato un tratado del canal, éste decidió otorgarle protección y reconocimiento diplomático. Para Roosevelt, el gobierno norteamericano habría pecado de negligencia, si no hubiese seguido la conducta que observó al efectuarse la revolución de Panamá.

El Gobierno de los Estados Unidos ha hecho todos los esfuerzos posibles para persuadir a Colombia a que siguiese una conducta que resultaba esencial, no sólo a los intereses americanos y del mundo entero, sino en primer término a los de Colombia misma.

Nuestros esfuerzos han fracasado y Colombia por su persistencia en rechazar las indicaciones amistosas que se le han hecho, nos ha obligado, por nuestro propio honor y por los intereses no sólo de nuestro pueblo, sino de los habitantes del istmo de Panamá y de todos los países civilizados de la tierra, a tomar medidas que pusiesen término a un estado de cosas que resultaba intolerable. La nueva República de Panamá nos ofreció inmediatamente entrar en negociaciones para la apertura del canal. El tratado con ella concertado queda sometido a la consideración del Congreso. Por ese tratado nuestros intereses se hallan más protegidos aún que por el tratado con Colombia, sancionado por el Senado en anterior Legislatura. Resulta que por sus estipulaciones es más ventajoso que los tratados con Nicaragua y Costa Rica. Al fin, el derecho para abordar la magna empresa se nos facilita. Panamá ha hecho de su parte cuanto le correspondía hacer. Resta solo, que el Congreso Americano haga por la suya lo que le corresponde; y por virtud de su determinación ésta República emprenderá la ejecución del proyecto

colosal en sus proporciones y de incalculables beneficios para la civilización.⁸⁸

Con el mensaje del presidente Roosevelt, quedó claro que el gobierno norteamericano estaba determinado a sostener a la República de Panamá, con quien ya tenía convenido el tratado para la edificación del canal interoceánico; y aunque el documento estaba por discutirse en el Senado norteamericano, se dio por hecho que la República de Panamá subsistiría gracias al reconocimiento diplomático norteamericano y europeo. La cancillería mexicana consultó entonces a su embajador en Washington, sobre la conveniencia de negociar con otras repúblicas americanas el reconocimiento conjunto a la República de Panamá, tan pronto como fracasara la gestión colombiana de Rafael Reyes.⁸⁹ Manuel de Azpiroz aceptó la propuesta, y agregó que los ministros americanos estaban dispuestos de antemano a solicitar instrucciones en este sentido, y que la mejor forma de hacerlo era respondiendo la nota del ministro plenipotenciario de Panamá.⁹⁰

El 18 y 19 de diciembre, Manuel de Azpiroz aprovechó dos recepciones del Honorable Cuerpo Diplomático en la Casa Blanca y en la embajada de Alemania, para participar a los representantes americanos el plan de su gobierno, relativo al reconocimiento de Panamá. La mayoría manifestó su

⁸⁸ Recorte de periódico enviado por el ministro de México en La Habana al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 12 de diciembre de 1903, leg. 15-11-24, f. 18.

⁸⁹ Acuerdo de la cancillería mexicana transmitido al embajador en Washington, 9 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 212.

⁹⁰ Telegrama del embajador de México en Washington, 15 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-24, f. 2.

conformidad y prometió solicitar instrucciones con este propósito. Las dos excepciones al consenso provinieron de los ministros del Perú y de Cuba; el primero, porque justo el día 18 había recibido instrucciones de su gobierno para reconocer a Panamá; y el representante de Cuba porque las constantes presiones del ministro norteamericano, seguramente adelantarían el reconocimiento diplomático de la isla.⁹¹

Sin embargo, el reconocimiento sugerido por México no llegó a verificarse, en virtud de otro plan gestado en el cono sur del continente. En lugar de responder a Bunau-Varilla, los gobiernos de Argentina, Chile y Brasil, acordaron que reconocerían a la nueva entidad hasta el envío de un agente diplomático debidamente acreditado, o hasta la recepción de una carta autógrafa del presidente istmeño, notificando el establecimiento de un gobierno regular. De igual manera habían procedido en el caso de Cuba, y según instrucciones del gobierno chileno a su representante en Washington, "porque no queremos precipitarnos sin conocer la actitud que Colombia asuma y el resultado de la negociación de Reyes."⁹² La cancillería mexicana abandonó entonces su proyecto original, y se mantuvo atenta al desenvolvimiento diplomático en Washington y en Sudamérica.⁹³

⁹¹ Carta reservada del embajador de México en Washington al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 23 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 135-142.

⁹² Telegrama del embajador de México en Washington, 2 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-24, f. 89.

⁹³ Telegrama del embajador de México en Washington, 16 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-24, f. 210.

3. Una misión ingrata.

Tras haber protestado por la flagrante violación que el gobierno norteamericano hizo contra el Derecho de Gentes y el tratado de 1846, al impedir que fuerzas colombianas restablecieran el orden en el istmo, y al entablar nexos diplomáticos con los separatistas, el presidente José Manuel Marroquín dispuso el envío de una comisión de paz al istmo de Panamá, integrada por los generales Rafael Reyes, Jorge Holguín, Pedro Nel Ospina y Lucas Caballero.

La mañana del 20 de noviembre se reunieron a bordo del vapor *Canadá*, las comisiones de la Junta de Gobierno Provisional y del Gobierno de Colombia, para determinar si había algún medio honorable de evitar la separación definitiva del istmo. Los colombianos aseguraron que el gobierno estaba decidido a otorgarles una autonomía similar a la del estado federal de 1855, así como la plena disposición de sus rentas y los diez millones de dólares que corresponderían a Colombia por el tratado Hay-Herrán.⁹⁴ Pedro Nel Ospina llegó hasta proponer la unión de Colombia al istmo, bajo la forma de una confederación cuya capital residiera en la ciudad de Panamá. No obstante, los representantes panameños declararon que la separación constituía un acto irrevocable, que contaba con la sanción unánime de los pueblos del istmo y que había sido reconocida ya por potencias de este

continente y de Europa; de suerte que no había medio de procurar la reintegración.

Ante el fracaso de la reconciliación, el general Reyes informó al Departamento de Estado norteamericano, que Colombia no ejercería ningún acto de hostilidad contra la nueva república.⁹⁵ La comisión marchó entonces rumbo a los Estados Unidos, y de paso en puerto Limón, Costa Rica, Reyes solicitó a los gobiernos de México, de América Central, Ecuador, Perú, Bolivia, Chile, Argentina y Brasil, que recomendaran a sus representantes en Washington reunirse con él, para ejercer una acción amistosa ante el gobierno norteamericano, "tendiente a arreglar esta delicada cuestión que considero solidaria para todos los pueblos de nuestra raza".⁹⁶ Anotemos a propósito de esto último, que el 8 de noviembre Reyes se dirigió al presidente de México, solicitando el apoyo para Colombia.

El movimiento separatista en Panamá es amenaza para toda la América española. Colombia pide a vuestra excelencia que encabece acción para ayudarle a salvar su integridad dirigiéndose al gobierno de Washington y a todos los países de la conferencia panamericana para que apoyen a nuestro ministro en Washington en sus gestiones en este mismo sentido.⁹⁷

⁹⁴ Cf. Ernesto Castellero Pimentel, "Panamá y los Estados Unidos", en Enrique Jaramillo, *Una explosión en América*, p. 94-95.

⁹⁵ Relación de sucesos contenida en *El Cronista* y la *Estrella de Panamá*; recortes enviados por el cónsul de México en Panamá, 23 de noviembre 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 173-174.

⁹⁶ Telegrama del general colombiano Rafael Reyes al presidente de México, Limón, Costa Rica, 21 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 100-103.

⁹⁷ Telegrama del general Reyes al presidente de México, Bogotá, 8 de noviembre de 1903, leg. 15-11-23, f. 6.

Pero don Porfirio respondió que no podía resolver nada, en espera de minuciosos informes.⁹⁸ El 28 de noviembre Reyes llegó a Washington, mientras en Nueva York, Pedro Nel Ospina y Lucas Caballero iniciaron una campaña de prensa en favor de la causa colombiana. El 30 de noviembre, en entrevista con el embajador mexicano, Reyes explicó que su misión consistía en procurar que el gobierno norteamericano se aviniera a una solución pacífica y honrosa sobre la separación de Panamá y el precipitado reconocimiento a su independencia. En este sentido, solicitaba la mediación mexicana entre Colombia y los Estados Unidos, para que Panamá, en calidad de estado independiente, formara una confederación con el resto Colombia.⁹⁹ La petición fue rechazada al día siguiente por la cancillería mexicana, explicando que no podía asumir esta posición, ni comprendía cómo iba a mediar sin la solicitud expresa de los Estados Unidos.¹⁰⁰ De manera que Colombia no contaría para su causa, con los buenos oficios del gobierno mexicano.

El 4 de diciembre, Reyes y el ministro Tomás Herrán se entrevistaron con el Secretario de Guerra Elihu Root, llevando consigo las siguientes bases para un acuerdo: 1.- Que los Estados Unidos y Colombia firmaran un nuevo tratado del canal, que sería ratificado por el gobierno colombiano en un determinado plazo, o el país quedaría en idéntica situación a la actual respecto de los Estados Unidos. 2.- La organización de un plebiscito en territorio

⁹⁸ Telegrama de Díaz a Reyes, México, 9 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 7.

⁹⁹ El embajador de México en Washington al Subsecretario de Relaciones Exteriores de México, 5 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 235-244.

¹⁰⁰ Telegrama del Subsecretario de Relaciones Exteriores de México al embajador en Washington, 1º de diciembre de 1903, leg. 15-11-23, f. 153.

istmeño, referente a la independencia o la reintegración de Panamá a Colombia. Si el plebiscito resultaba adverso para Colombia, ésta reconocería la independencia del istmo, previo ajuste y distribución de las deudas interior y exterior. 3.- En tal caso, los Estados Unidos ofrecerían a Colombia una indemnización de diez millones de dólares, y se firmaría una convención que otorgaría al comercio colombiano en su tránsito por el canal, derechos similares a los establecidos en el tratado Hay-Herrán.

Las conversaciones fracasaron ante la indisposición norteamericana para discutir las solicitudes colombianas, y como refiere el embajador mexicano en Washington:

Lo que he llegado a comprender es que [Reyes] está desengañado de que la pérdida de Panamá para Colombia no tiene remedio; que los Estados Unidos nada aceptarán que no sea el formal reconocimiento de la improvisada República, y que no encuentra el modo de salir airoso de su misión tan ingrata como irrealizable, de alcanzar un arreglo pacífico y honroso al propio tiempo.¹⁰¹

Cerrado el camino de la negociación, Reyes intentó promover una controversia sobre la interpretación y el cumplimiento del tratado de 1846, que pudiera dirimirse en el Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya,¹⁰² pero esto tampoco prosperó, y a fines de diciembre no le quedó otro recurso que presentar una nota de agravios al gobierno norteamericano.¹⁰³

¹⁰¹ El embajador de México en Washington al Subsecretario de Relaciones Exteriores de México, 5 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 235-244.

¹⁰² Telegrama del embajador de México en Washington, 10 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, f. 219.

¹⁰³ Telegrama del embajador de México en Washington, 25 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-24, f. 77.

El 8 de enero Reyes escribió a sus compañeros en Nueva York, que habría sido un milagro llegar a un acuerdo con los Estados Unidos, teniendo presente la situación desesperante del asunto, y el que Colombia estuviera abandonada y despreciada por los otros pueblos de la tierra. "Considero que hemos perdido la única esperanza que teníamos de salvar el decoro del país, y lo que pudiera de sus intereses presentes y futuros en relación con Panamá."¹⁰⁴ En cuanto a la campaña bélica de reincorporación, Reyes advirtió que si el gobierno decidía llevarla a cabo, debería emprenderla de inmediato, ya que el tratado Hay-Bunau-Varilla pronto sería sometido a la consideración del Senado norteamericano. Aclaraba, sin embargo, que la guerra no sería tan sólo contra los panameños, sino contra innumerables aventureros de todo el mundo, y principalmente contra los Estados Unidos; de ahí que considerara inútil y hasta contraproducente el envío de fuerzas colombianas al istmo. Lo mejor, en todo caso, "es procurar que se nulifique el traspaso de la concesión francesa al gobierno americano y si esto no se consigue, esperar mejores tiempos para recuperar el Istmo".¹⁰⁵ Así, pues, el 11 de enero de 1904, el ministro Tomás Herrán cerró la legación colombiana en Washington, y Reyes partió a Francia el mes siguiente, con la idea de anular por vía legal el traspaso de las propiedades y obras de la *Compagnie Nouvelle* al gobierno norteamericano.¹⁰⁶

¹⁰⁴ Documento contenido en carta reservada del ministro de México en la Habana al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 30 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, fs. 30-42.

¹⁰⁵ *Ibid.*

¹⁰⁶ El embajador de México en Washington al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 12 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 203-206.

4. La organización política de Panamá.

La tiranía ha dejado su puesto a la libertad.
¡Panamá sabrá disfrutarla y difundirla
hermosamente entre sus hijos, laboriosos,
nobles, valientes y dignos de toda felicidad!

La Discusión de La Habana

Con el aliciente de la tranquilidad impuesta por la presencia naval norteamericana, los panameños se dieron a la tarea de organizar un gobierno provisional que atendiera los asuntos administrativos más urgentes. En los meses que siguieron a la declaración de independencia, la *Gaceta Oficial de la República de Panamá* dio a conocer numerosos decretos relativos al cumplimiento de las leyes vigentes antes de la independencia, a la organización y administración del territorio nacional en los ramos de justicia y recaudación de impuestos, a la conformación de los ministerios de Gobierno, al nombramiento de autoridades y a la permanencia de los empleados previo juramento de lealtad.¹⁰⁷ Fue así como el istmo pudo reflejar una imagen de perfecta tranquilidad y buen desempeño gubernamental, al tiempo que sus agentes confidenciales solicitaban el reconocimiento diplomático internacional.

En el lapso de afianzamiento, dos actos de suma trascendencia fueron sancionados por la Junta de Gobierno Provisional, en primer lugar, la

¹⁰⁷ *La Discusión*, recorte enviado por el ministro de México en La Habana, 5 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 124-126.

¹⁰⁷ Recortes de la *Estrella de Panamá*, enviados por el cónsul de México en Panamá, 5 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 117-118; y seis números de la *Gaceta Oficial de la República de Panamá*, remitidos por el vice cónsul de México en Colón, Panamá, 31 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-24, f. 181.

ratificación sin enmiendas del tratado Hay-Bunau-Varilla por decreto de 2 de diciembre, y segundo, la convocatoria expedida el 12 de diciembre para la Convención Nacional Constituyente, que comenzó sus trabajos el 15 de enero de 1904.

Durante la apertura de la Convención Nacional Constituyente, la Junta de Gobierno Provisional dirigió un mensaje a los diputados, subrayando la legitimidad de la independencia. Se afirmó que la transformación del departamento de Panamá en república, había tenido lugar sin sacrificio de vidas ni derroche de la riqueza nacional, en virtud del sentimiento unánime que la impulsó y del esfuerzo tenaz para sostenerla. Varias razones justificaban la separación respecto a Colombia. Al declararse independiente de España, el istmo se incorporó voluntariamente a Colombia, confiado en que esa determinación garantizaría su prosperidad. Sin embargo, la falta de comunicaciones, el recalcitrante centralismo de las últimas décadas y las guerras civiles, tornaron desventurada aquella unión. Por casi medio siglo, la patria neogranadina vivió regímenes de federalismo (1858-1885) y centralismo (1886-1903), en medio de cruentos episodios de lucha civil.

Bajo ninguno de esos regímenes progresó el Istmo en proporción a sus capacidades industriales y a sus capacidades comerciales notorias; el centralismo le fue funesto por las circunstancias que antes hemos enunciado; la federación también lo fue por una concurrencia de causas complejas que la historia estudiará con mayor serenidad.

Así, pues, el mal se ha revelado a los ojos de todo observador sagaz, y consisten en la dependencia directa o indirecta de un poder extraño que jamás se puso en contacto con las necesidades del país o que las desatendió de modo voluntario, persistente y criminal.

El hecho actual, elocuente y de consecuencias irrevocables, es que la República de Panamá existe, que para constituirla definitivamente en forma que garantice los bienes del orden y de la libertad habéis sido elegidos por el pueblo istmeño en elecciones realizadas con la mayor

pureza y con absoluta libertad. Sois, pues, los representantes genuinos de la voluntad popular, y poseéis los poderes del soberano sin más limitaciones que las que la opinión pública os ha impuesto al elegiros.¹⁰⁸

La separación istmeña encontraba, por tanto, su mejor y más radical fundamento en la dependencia infortunada, “de un poder extraño que jamás se puso en contacto con las necesidades del país”. Es por ello que los autores del mensaje decidieron olvidar que la época federalista de 1858 a 1885 fue benigna para el istmo, y es por ello, también, que darían particular realce a la libre y espontánea unión de las provincias del istmo a la Nueva Granada.

La Convención Nacional Constituyente trabajó con presteza, y el 16 de febrero promulgó la Constitución, eligiendo por voto unánime al Dr. Manuel Amador Guerrero, como primer presidente constitucional.¹⁰⁹ Panamá adoptó una forma de gobierno republicana y democrática, con la división de los poderes públicos en Legislativo, Ejecutivo y Judicial. El legislativo residiría en una asamblea nacional, con representación proporcional de un diputado por cada diez mil habitantes, a reunirse cada dos años el 1º de septiembre, sin necesidad de convocatoria. El cargo de diputado tendría una duración de cuatro años, lo mismo que el de la presidencia. Cada provincia tendría un gobernador, que sería designado por el presidente de la república, y habría un Concejo municipal cuyos miembros serían elegidos por voto popular. Por lo

¹⁰⁸ *Mensaje de la Junta de Gobierno Provisional a la Convención Nacional Constituyente. 1904*, remitido por el cónsul de México en Panamá, 18 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, fs. 44-51.

¹⁰⁹ El cónsul de México en Panamá al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 17 de febrero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, f. 108.

demás, la constitución definía a la nación y el territorio, la nacionalidad y la ciudadanía, los derechos individuales, el sufragio, la conformación de las Secretarías de Estado, del poder Judicial, el Ministerio Público, la Hacienda Nacional y la fuerza pública.

Los artículos 115 y 136 sobresalen del conjunto; el primero, porque estipulaba como pertenecientes a la república, los bienes existentes en el territorio y que pertenecieron a Colombia, así como los derechos y acciones que ésta poseyó en ejercicio de su soberanía sobre el territorio istmeño; lo que apuntaba claramente a la expropiación de bienes raíces y a las acciones de la compañía francesa del canal en poder colombiano. En tanto, el artículo 136 prescribía lo siguiente:

El Gobierno de los Estados Unidos de América podrá intervenir en cualquier parte de la República de Panamá, para restablecer la paz pública y el orden constitucional si hubiere sido turbado, en el caso de que por virtud de Tratado Público aquella Nación asumiere, o hubiere asumido, la obligación de garantizar la independencia y soberanía de esta República.¹¹⁰

La nueva entidad estatal se constituía así, formalmente libre, independiente, soberana, republicana y democrática, pero en la práctica hizo derivar su independencia de la protección del gobierno norteamericano, en cuya compensación cedió derechos ilimitados sobre la zona del canal y la prerrogativa de intervenir en cualquier parte del país, a efecto de restablecer la paz y el orden público.

¹¹⁰ Texto de la constitución política publicado en la *Gaceta Oficial* de la República de Panamá; ejemplar enviado por el cónsul de México en Panamá, 22 de febrero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, f. 121.

Al término de 1903, las cancillerías participantes en el plan de reconocimiento sudamericano, fijaron como horizonte de su actividad la realización de la Convención Nacional Constituyente. No obstante, en el lapso intermedio se generaron iniciativas particulares que hicieron trastabillar el acuerdo informal de reconocimiento. Hasta enero de 1904, la cancillería brasileña se declaró varias veces por reconocer de inmediato al nuevo estado; y en febrero, el ministro argentino García Mérou aconsejó a su gobierno el pronto reconocimiento de Panamá, en función de la desconfianza que empezaba a mostrar el gobierno norteamericano hacia la política amiga de la Argentina.¹¹¹

La cancillería mexicana tampoco estuvo exenta de requerimientos por parte de Phillipe Bunau-Varilla,¹¹² de la Junta de Gobierno Provisional¹¹³ y del Departamento de Estado norteamericano,¹¹⁴ sin embargo, pudo diferir la respuesta a las solicitudes presentadas por la naciente república, mientras el

¹¹¹ El ministro de México en Buenos Aires al Subsecretario de Relaciones Exteriores de México, 22 de febrero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, sn/f.

¹¹² Carta de Philippe Bunau-Varilla al embajador de México en Washington, 18 de noviembre de 1903, y la respuesta correspondiente del embajador mexicano, 21 de noviembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 203-205, 207. Posteriormente, la carta de Bunau-Varilla al embajador de México en Washington, 14 de enero de 1904, así como la respuesta del embajador mexicano fechada el mismo día, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 221, 223, 225, 228.

¹¹³ Solicitud de reconocimiento dirigida por el ministro de Relaciones Exteriores del Gobierno Provisional de la República de Panamá, F. V. de la Espriella, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, en *Boletín Oficial de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México*, 15 de abril de 1904, p. 325. Nueva solicitud de reconocimiento de la Junta de Gobierno Provisional de la República de Panamá al presidente de México, Panamá, 2 de enero de 1904, remitida por conducto del embajador de los Estados Unidos en México, Powell Clayton, 27 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, fs. 86-87.

¹¹⁴ Carta reservada del embajador de México en Washington al Subsecretario de Relaciones Exteriores de México, 5 de diciembre de 1903, AHDM, leg. 15-11-23, fs. 235-244; así como la nota del embajador de los Estados Unidos en México al ministro de Relaciones Exteriores, 27 de enero de 1904, y la respuesta correspondiente del ministro mexicano, 30 de enero de 1904, AHDM, leg. 15-11-24, fs. 244-245.

embajador mexicano en Washington eludió las insinuaciones del Secretario de Estado, argumentando la falta de instrucciones por parte de su gobierno.

Con todo, el acuerdo prosperó, y una vez organizada la República de Panamá, el ministro de Relaciones Exteriores del Brasil informó al de México, que el 1º de marzo, tanto su gobierno, como el de Chile y acaso el de Argentina, extenderían su reconocimiento diplomático al nuevo país.¹¹⁵ El día señalado, México se unió al movimiento conjunto de sanción sudamericana,¹¹⁶ en el que también participaron Bolivia, Uruguay, Honduras y El Salvador.¹¹⁷

El gobierno mexicano reconoció a la nueva entidad estatal panameña, dotada de una constitución republicana; y al igual que éste, numerosos países americanos y europeos admitieron la situación existente en el istmo, teniendo la certeza que este cambio en el mapa político de América Central, traería consigo la próxima apertura de un canal interoceánico edificado por los Estados Unidos, para beneficio principal de ese país, pero también para el comercio de las naciones en general.

¹¹⁵ Telegrama del embajador de México en Washington, 29 de febrero de 1904, con traducción del telegrama recibido por el representante del Brasil en los Estados Unidos, AHDM, leg. 15-11-25, f. 91.

¹¹⁶ Telegrama del ministro de Relaciones Exteriores de México al ministro de Relaciones Exteriores de Panamá, 1º de marzo de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, f. 94.

¹¹⁷ Telegrama del embajador de México en Washington, 4 enero 1904, AHDM, leg. 15-11-24, f. 91; así como la nota del cónsul general de México en Honduras, José Manuel Zamora, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, Tegucigalpa, 5 de marzo de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, sn/f.

5. Conclusión.

De igual manera que la celeridad de las acciones aseguró el triunfo separatista del istmo de Panamá, el reconocimiento inmediato de los Estados Unidos al nuevo país, determinó desde un principio la actitud diplomática internacional. Ni el llamado colombiano a la solidaridad hispanoamericana, ni el temor y desagrado por la intervención de los Estados Unidos en suelo centroamericano, ni tampoco la flagrante violación al tratado de 1846 y al Derecho Internacional, fueron suficientes para modificar el camino trazado por la voluntad y los buenos oficios del gobierno norteamericano. El reconocimiento a la República de Panamá, fue un éxito definitivo de la diplomacia estadounidense en Europa y en América Latina.

El naciente país subsistió en virtud del despliegue naval y la persuasión diplomática de los Estados Unidos, al igual que por la adición paulatina de los reconocimientos y la capacidad política de los istmeños para constituir una nueva entidad estatal. En tanto, Colombia se quedaba sin aliados, ultrajada en su derecho y mutilada en su territorio. No hubo, ni para muestra, un gesto de simpatía hacia el infortunado país. Ante todo se impuso el temeroso respeto a los Estados Unidos, y México no fue la excepción.

CAPÍTULO III

La opinión pública y la separación de Panamá.

1. El invento y la sospecha.

... ese jirón de tierra colombiana, que tiene el triste privilegio de atraer las miradas del mundo...

*El Tiempo**

El 3 de noviembre de 1903 tuvo lugar una astucia separatista, cuyo éxito quedó bien asegurado antes de concluir el mismo mes. El alumbramiento de la república de Panamá fue tan veloz como las noticias lo permitieron y de la noche a la mañana se inventó una "revolución istmeña" y un nuevo país. Miremos los destellos de aquella argucia, dando cuenta de las opiniones que un mismo hecho suscitó y alimentó a la sombra de los artilugios del cable y del escepticismo anidado en sectores amplios de la opinión pública de adentro y de fuera.

En México, el primero en dar detalles extensos del levantamiento panameño fue *El Imparcial*, que, no en vano, constituía la avanzada informativa del país. A decir de este periódico, la novedad había causado en México y seguramente en toda América, una sensación indescriptible. No porque se tratase de una revolución de grandes dimensiones, ni tampoco

* Editorial, *El Tiempo*, 5 de noviembre de 1903, p. 1.

porque hubiese sucedido de manera completamente inesperada. No era, para aclarar su carácter, otro pronunciamiento que viniese a alargar la lista de las convulsiones colombianas; tampoco un golpe de mano para derrocar a un gobierno pobre y debilitado. Se trataba del prólogo de un drama que terminaría tarde o temprano con la escisión definitiva de una república hispanoamericana, cuya inestabilidad era por demás lamentable.

Colombia, para decirlo sin demora, era un país sumido en el atraso y en la anarquía. Por lo mismo, su economía no adelantaba como había de ser y sus riquezas permanecían sin explotar. Una de ellas, acaso la más preciosa, era "una delgada faja de terreno de algunas leguas, [que] se opone á la libre comunicación entre el Atlántico y el Pacífico". Nada menos que el punto designado por la naturaleza, para abrir una brecha adecuada a la navegación de océano a océano.¹¹⁸

Absorbida como estaba en las discrepancias políticas, Colombia no supo prestar la atención suficiente al asunto del canal y no calculó como era debido los intereses circundantes. El Senado de Bogotá rechazó el tratado Hay-Herrán y en esta decisión se encontraba "indudablemente" la causa de la revolución panameña. La gente del istmo se había rebelado al ver amenazada su ilusión de prosperidad cifrada en el canal americano. Por consiguiente, la culpa recaía en Colombia y en nadie más. Eso estaba claro, ¿pero cuál sería el desenlace del drama? A juzgar por la situación y en vista de su debilidad,

¹¹⁸ Editorial, *El Imparcial*, 4 de noviembre de 1903, p. 1.

Colombia tenía el juego perdido de antemano, ya que los Estados Unidos, deseosos de arreglar la concesión de la senda interoceánica, seguro que reconocerían al gobierno emergente y tal acción cortaría de una vez y para siempre, "el lazo de unión entre esa región y el resto de Colombia".¹¹⁹

Colombia, pues, sufría y era culpable de su desventura, en tanto que los rebeldes panameños recibían la absolución por el derecho legítimo de los pueblos, a proteger sus vidas, sus intereses y su felicidad. Esto, a la mañana siguiente de los acontecimientos.

Sorprende que lo verificado la tarde del día anterior, figurase tan pronto y con tal certidumbre en las planas de un periódico mexicano de venta matinal. A la luz de este indicio parece indiscutible que alguien - como los confabulados en Panamá, el sagaz Bunau-Varilla, el abogado Cromwell, la administración de Theodore Roosevelt y los intereses de la *Compagnie Nouvelle* en Francia - deseaba que los sucesos fueran conocidos en todo el mundo, y que se considerase la separación como algo consumado e irreversible, y a más de eso, que el levantamiento fuera comprendido como un acto de autodeterminación istmeña, en respuesta a un daño inferido por la administración colombiana. El cable era contundente y revelador en este sentido. Una nota fechada en la ciudad de Panamá el 4 de noviembre, presentaba así lo sucedido:

La causa de la revolución puede resumirse en pocas palabras, en estos términos: Ha sido la acción del senado colombiano al rechazar el tratado Hay-Herrán, la que ha sido la causa de la rebelión. Los panameños están únicamente en pro de la construcción del canal por los americanos y

¹¹⁹ *Ibid.*

repetidas veces se había profetizado que se levantarían en armas en contra del gobierno de Bogotá, si no se aprobaba el tratado.¹²⁰

La impresión que deja la nota es en todo punto fiel a aquella otra de *El Imparcial*, y su contraste venimos a encontrarlo en el *Correo Español*, que también el 4 de noviembre comentó la noticia del istmo de Panamá, cuya gravedad, decía, se dejaba sentir aunque el acontecimiento no fuera del todo inesperado. En este momento, escribió el vocero de la colonia española, "hay muy pocos detalles y sólo se sabe que el movimiento se inició en la ciudad de Panamá, donde un grupo de tres mil hombres armados, y que se dice pertenecen á todos los partidos políticos, recorrió las calles y marchó á los cuarteles".¹²¹

Como es notorio, la cautela envolvió el primer comentario del *Correo Español*; a pesar de ello, inadvertido en el momento aunque bien visible en la lejanía de los años, un sofisma asomó su plumaje, hablando con cadencia de un movimiento revolucionario y de tres mil hombres armados pertenecientes a todos los partidos políticos. Nosotros, sin embargo, sabemos que no hubo tales y menos en ese número. ¿De dónde emanarían especies como ésta, sino era de un cable dadivoso en inventos? He aquí otro botón de muestra:

Felicitaciones unánimes. Los fundadores de la Nueva república, continúan recibiendo despachos de felicitaciones de todas partes del mundo. Sólo a este movimiento se deberá la construcción del canal. Del interior no cesan de llegar telegramas de adhesión. Todo el mundo aclama con entusiasmo el acto de independencia.¹²²

¹²⁰ Nota, *El Imparcial*, 5 de noviembre de 1903, p. 1.

¹²¹ "Graves sucesos en el istmo de Panamá", *El Correo Español*, 4 de noviembre de 1903, p. 2.

¹²² Nota, *El Imparcial*, 4 de noviembre de 1903, p. 1.

Miren cuánto entusiasmo originó la república de Panamá, y todo porque, "a este movimiento se deberá la construcción del canal". Para redondear el punto, conviene decir que la intrusión del acabado invento panameño, no pudo ser percibida al vuelo en las redacciones mexicanas, pues, no se encontraban en posibilidad de discernir lo verdadero de lo artificioso en lo acontecido más allá de nuestras fronteras, y no quedaba así, sino aceptar de conformidad, de *bona fide*, y aun sin ella, lo que trajera el caudal de las agencias noticiosas. De modo que sin recelo fundado, debía admitirse al momento la existencia de un alzamiento unánime y suficientemente armado como para haber triunfado ya en la cintura de América.

Pronto, afortunadamente, la ignorancia inicial del periodismo capitalino se disolvió en una maraña de certezas, entre las que tuvo primacía la referente a "la decidida protección de los Estados Unidos á los separatistas."¹²³ Entonces se volvió indiscutible que el movimiento istmeño venía prosperando con la asistencia militar norteamericana, y quedó claro que sin ella, "los revolucionarios del istmo no tendrían probabilidad de hacer triunfar sus propósitos".¹²⁴

La rapidez de los sucesos y las noticias venidas de Colón y Panamá eran más que elocuentes, de suerte que a cuatro días de proclamada la separación, *Le Courier du Mexique*, haciendo eco a *Le Petite Marsellaise* y a

¹²³ "Los sucesos de Panamá", *El Correo Español*, 11 de noviembre de 1903, p. 2.

¹²⁴ *Ibid.*

El Tiempo, sentenciaba, "el proyecto de secesión fue preparado con gran secreto y cuidado durante los tres últimos meses."¹²⁵ A su vez, el *Correo Español* comentó en tono sarcástico que en Londres asombraba la rapidez con que se había procedido en la firma del tratado Hay-Bunau-Varilla, "y á nosotros lo que verdaderamente nos asombra es que haya quien se asombre de nada, en este asunto donde los acontecimientos estaban perfectamente preparados de antemano para dejar á Colombia sin el territorio istmiano."¹²⁶

Ahora bien, llegados a este paraje donde ya se atisba a los tres participantes fundamentales de los hechos, a saber, los imprudentes e infortunados colombianos, los rebeldes del istmo y sus protectores norteamericanos, conviene replantear lo que llevamos asentado. Hemos advertido cómo se gestó una versión, en virtud de la cual cierta determinación colombiana dio lugar al levantamiento istmeño. Esta versión ofreció al lector del día, una explicación *suficiente* de cuanto se estaba desarrollado en Panamá, pero sin llegar a esclarecer lo instantáneo de la maniobra independentista. Mas la certidumbre sobre la participación directa de nuestro vecino norteño, hizo que las piezas de *aquella primera explicación* saltaran por los aires, y además, que la celeridad de las acciones se volviese muy comprensible. En efecto, ¿cómo admitir la unanimidad de un movimiento, si el propio cable informaba que en el puerto de Colón, la población había despertado el día cuatro, con la sorpresa de que la independencia del istmo

¹²⁵ "Une nouvelle république", *Le Courrier du Mexique*, 7 de noviembre de 1903, p. 2.

¹²⁶ "Lo de Panamá. El nuevo tratado", *El Correo Español*, 20 de noviembre de 1903, p. 2.

había sido proclamada en la ciudad de Panamá?¹²⁷ ¿Podía hablarse de un movimiento genuino de independencia, luego de saber que naves norteamericanas se encontraban ancladas en los dos puertos más importantes de la comarca,¹²⁸ resguardando con sus cañones un movimiento preparado en la ciudad de Nueva York con suficiente anticipación?¹²⁹ Y Colombia, ¿en verdad había obrado con imprudencia y sin la atención que requería la concesión de la apertura interoceánica?

De barruntar estos y otros pormenores, hilos de un manto fino de contingencias y fatalidades, brotaron en adelante versiones coincidentes y versiones dispares. Diarios hubo, como *El Imparcial*, que sólo pasaron al costo los cablegramas; otros, que siguieron tratando de explicar las razones y lo justo del separatismo panameño; y algunos, que tomaron en sus plumas y en sus tintas la defensa de Colombia.

En su primer editorial dedicado a la separación istmeña, el *Diario del Hogar* presentó a Colombia como responsable única de la situación:

Por una ignorancia que apenas se explica, por una meticulosidad que no podría traducirse en falta de patriotismo, so pena de resultar majadero, el Senado de Colombia, el Senado de Colombia puso graves dificultades para que se rompiera el istmo.¹³⁰

¹²⁷ "La ciudad de Colón se mostró muy sorprendida, cuando en la mañana de hoy supo que se había levantado el partido revolucionario, y que se había declarado la independencia del istmo, sacudiendo el yugo de la soberanía colombiana." Nota, *Diario del hogar*, 6 de noviembre de 1903, p. 2.

¹²⁸ Cf. *El Tiempo*, 5 de noviembre de 1903, p. 2.

¹²⁹ "Se sabe positivamente que la idea de crear una República independiente en Panamá, salió de Nueva York. Fue en esta ciudad donde se formó el plan de una revolución que dio tan feliz resultado.", Nota, *El Imparcial*, 11 de noviembre de 1903, p. 2.

¹³⁰ Editorial, *Diario del Hogar*, 7 de noviembre de 1903, p. 1.

El movimiento istmeño, proseguía, tenía su razón de ser, puesto que el Senado colombiano había cometido un gran error al negarse a ratificar la convención del canal, lastimando así los intereses panameños. Y oteando con romanticismo el pasado no muy lejano de la independencia hispanoamericana, el mismo diario expresaba su satisfacción y regocijo por el nacimiento de nuevas repúblicas, al tiempo que celebraba la naciente de Panamá, que vendría a ofrecer un gran beneficio con la apertura del canal. En todo caso, si había algo que lamentar, era el acrecentamiento del poderío norteamericano; pero por lo demás, el nuevo país era bienvenido, estimando que el empuje del tráfico comercial y de las armas norteamericanas, aseguraría el éxito de la separación. Dicho lo anterior, el autor de las líneas vertió los polvos del secante tras escribir estas palabras: "Es posible la República de Panamá; y es posible también que no haya sangre, ni que haya crueldades en esta lucha de separación. Tanto mejor."¹³¹

Laudable deseo, que salvo el asalto precedente contra Colombia, habríamos de compartir en vista de la pérdida de vidas y el deplorable engrosamiento de los pesares y sinsabores de toda represión y el consiguiente choque de palos, filos, pólvora y tiros. Con todo, aquel encomiable pensamiento no disculpó la improcedencia del resto del texto, criticable en todo sentido para *El Tiempo*, quien se encargó de propinar el zurriagazo editorial correctivo:

Apenas empieza la prensa de la capital á ocuparse del tripotaje que los yankees han hecho en Panamá, ¡y de qué modo! Periódico hay que echa

¹³¹ *Ibid.*

la culpa á Colombia, porque no ratificó el tratado y llama patriotería á la actitud del Senado de Bogotá, porque no se avino á vender parte de su territorio.¹³²

Con semejante criterio, apuntaba el mismo diario, no queda nacionalidad posible y se proclama de manera implícita, "el derecho de rebelión de una minoría, cuando ésta ve lastimados ó cree que lo están sus intereses".¹³³ Al cabo de dos días, el *Diario* de Mata insistió en su postura, y como no comprendiendo las razones aducidas por su colega, publicó una defensa de poco lucimiento, acusando además al diario de Agüeros, de injuriar a la nueva república al pronosticar su absorción por los Estados Unidos.¹³⁴ Tarde o temprano, sin embargo, el buen juicio emergió y en nuevo editorial el *Diario* reconsideró los hechos, mostrando una actitud más comprensiva hacia Colombia. El asunto de la comunicación interoceánica estaba sin duda en el interés de todo mundo, y su arreglo constituiría, "uno de los más grandes progresos de la civilización".¹³⁵ Colombia había estado penetrada de tal circunstancia, pero la reserva de encontrarse negociando con la gran potencia de América del Norte, dio lugar a que el Congreso de Bogotá desandaré camino en la formalización de apertura del canal. "*El puente del mundo*, según frase de un colombiano, no podía quedar á cargo de una nacionalidad que se consideraba y se tenía como un enemigo."¹³⁶ Luego, esta razón de altísimo

¹³² Notas y comentarios de *El Tiempo*, 8 de noviembre de 1903, p. 2.

¹³³ *Ibid.*

¹³⁴ Editorial, *Diario del Hogar*, 10 de noviembre de 1903, p. 1.

¹³⁵ "Una nueva república", *Diario del Hogar*, 27 de noviembre de 1903, p. 1.

¹³⁶ *Ibid.*

orden se convirtió en la mano que movió la rueda de la fatalidad y al poco tiempo todo fue noticia.

Desde el inicio de sus comentarios y como se infiere por lo que hemos adelantado, para *El Tiempo* resultaba evidente que los Estados Unidos habían promovido el drama del istmo y que el rechazo del tratado había servido de coartada para legitimar el golpe inferido por los panameños. Además, el envío de buques constituía una prueba irrefutable del intervencionismo yanqui y lo mismo los rumores que se habían venido publicando en la prensa norteamericana. Con evidencias tales, los separatistas merecían perfectamente el calificativo de "traidores", pues, con dinero y apoyo norteamericano iniciaron una revuelta que hundiría a Colombia, haciéndole perder un territorio preciado. Lo peor de todo era que esos malos hijos quedarían impunes y sin porvenir seguro, siendo predecible que la república de Panamá tan sólo sería, "una caricatura de nación en manos de sus protectores, que acabarán con ella el mejor día."¹³⁷ Mas con todo lo alevoso, premeditado y censurable del suceso, podía adivinarse que las protestas internacionales difícilmente se traducirían en hechos y cuando más se desataría una guerra entre Colombia y los Estados Unidos, seguida de un bloqueo marítimo, al término del cual Colombia firmaría un tratado sancionando la cesión de Panamá. Tal era la perspicacia y el pronóstico de *El Tiempo*.

¹³⁷ Notas y comentarios de *El Tiempo*, 5 de noviembre de 1903, p. 2.

Con palabras más, palabras menos, el gremio de periódicos capitalinos presentó sus especulaciones como a su entender era pertinente y atinado. Gracias a una labor tesonera, el nombre de Colombia fue rescatado del dicterio, en tanto que los Estados Unidos rápidamente adquirieron rasgos evocados de 1847¹³⁸ y 1898.¹³⁹ Indeterminada, en cambio, fue la consideración que habría de guardarse respecto a los panameños. Se mantuvo fuerte la concepción de un imaginario pueblo panameño, que como un solo hombre se levantó en defensa del bienestar presente y futuro. *El Economista Mexicano*, por ejemplo, entendió el movimiento como una defensa de intereses.

La historia ha demostrado, en efecto, que toda rebelión local, sea de una colonia o de una provincia o departamento, se apoya principalmente en un problema económico. los sentimientos responden generalmente a los intereses [...] el mal estado de los negocios, la paralización del trabajo y el empobrecimiento gradual determinados por la guerra civil, han preparado admirablemente la segregación de Panamá...¹⁴⁰

Explicación satisfactoria de las causas que unificaron a la burguesía istmeña cuando así se requirió, pero nada esclarecedora de la causa primera, la del tingo y la del tango aquél. Mas debemos comprender el desacierto, estimando que la opinión pública no conoció por completo el desarrollo de los

¹³⁸ "Cuatro malos hijos de su raza, cegados por la ambición tratan hoy de romper su unidad nacional escudados por una nación poderosa que los impulsa; muy pronto se repetirá el inicuo despojo que se hizo con México, y probablemente por el mismo procedimiento."; "¡Pobre Colombia!", por Manuel León, *El Tiempo*, 11 de noviembre de 1903, p. 2.

¹³⁹ Tras el rechazo del tratado Hay-Herrán, "no tardó en dejarse oír el rumor de que el istmo de Panamá, lleno de quejas por la conducta del gobierno nacional se sentía ya fuertemente estrechado á proclamar su independencia y constituir una nueva nacionalidad... como Cuba.", "Otra lección objetiva a los pueblos hispanoamericanos", *El País*, 7 de noviembre de 1903, p. 1.

¹⁴⁰ "El asunto del día. La república de Panamá", *El Economista Mexicano*, 21 de noviembre de 1903, p. 169-170. Véase también, "Una nueva república", *Diario del Hogar*, 27 de noviembre de 1903, p. 1.

acontecimientos, ni el secreto en que se mantuvo la conspiración hasta poco antes de la declaración de independencia.

En otra vertiente, Fausto Palacios afirmaba que en el istmo no había ocurrido ninguna revolución y que el sentimiento separatista no nació ni era compartido por la mayoría de los istmeños. "No se trata allí de una revolución; no ha habido tal revolución; el pensamiento separatista no ha nacido ni es secundado por la mayoría de los habitantes de aquel pedazo del suelo de Colombia."¹⁴¹ En realidad era un golpe de mano audaz y afortunado, un robo ejecutado por un gobierno extranjero con ayuda de algunos empleados domiciliados en el istmo y una docena de istmeños y colombianos a quienes la codicia había convertido en traidores. Situación de fondo ésta de ver que las nacionalidades se desmembran, preocupante para un colaborador de la *Revista Latinoamericana*, quien opinaba que, "lo que más falta hace para el porvenir, son las grandes unidades. Precisamente para combatir en todos terrenos y formas, el absorbente imperialismo."¹⁴²

Las opiniones se dividieron entre quienes creyeron tener ante sí un levantamiento popular y los que sentenciaron que todo era una farsa perfectamente planeada para separar el istmo de Panamá y asegurar con ello la zona del canal. Reiteremos que la raíz de aquella ambigüedad emanaba de la propia información. El cable y los artículos extranjeros eran sus afluentes;

¹⁴¹ "A propósito del istmo de Panamá", por Fausto Palacios, *El Tiempo*, 11 de diciembre de 1903, p. 1.

¹⁴² "Provocaciones norteamericanas", *Revista Latino americana*, 10 de diciembre de 1903, p. 1945.

conviene, por tanto, que veamos el cuño y orientación de los mismos, antes de proseguir con las figuraciones mexicanas.

2. Las voces de afuera.

... cuanto, en fin, daba movimiento al espíritu, animación al mundo y argumento á la pluma no hace más de una semana y media, todo ha pasado á insignificancia. Diríase que en estos momentos el planeta no vive, ni siente, ni piensa, si no es por la línea divisoria del mundo de Colón...

*Novedades de Nueva York*⁷

Los periodistas del porfiriato conocían su oficio e intuían cuando las referencias venían matizadas o torcidas de plano. Tomaba su tiempo descubrir el artificio, pero era desembozado al fin, antes de ocuparse de la siguiente novedad en prensa. Un día de tantos, *El Tiempo* acusó a la *Prensa Asociada* de transmitir noticias falsas o abultadas. Los norteamericanos, decía, “desfiguran los hechos y con la mayor sangre fría inventan especies; sólo por el prurito de hablar bien de sí mismos y hacer que los demás hablen de ellos por cualquier motivo.”¹⁴³

⁷ “La cuestión de Panamá”, de *Las Novedades de Nueva York*, en *El Tiempo*, 26 de noviembre de 1903, p. 1.

¹⁴³ Notas y comentarios de *El Tiempo*, 11 de noviembre de 1903, p. 2.

Cómo evitar tal conclusión luego de leer cables como el que notificaba que después del retiro de las tropas colombianas en el istmo, se había formado una gran procesión que recorrió la ciudad de Panamá con antorchas, banderas y dos bandas de música. Acción posible y hacadera por los notables que respaldaron el movimiento, ayudados con gente traída al efecto por la algarabía, la consigna y alguno que otro beneficio; pero lo pasmoso no se encuentra aquí, sino adelante, cuando se indica que la manifestación transitó por el Consulado de los Estados Unidos, donde se detuvo, “lanzando vivas entusiastas á la nación, al presidente Roosevelt, á los cónsules aquí, y al comandante Hubbard del cañonero *Nashville*”.¹⁴⁴ Acción no menos posible y hacadera, pero la petulancia del detalle era significativa por sí sola. Esto sin contar con el efecto derivado, no menos importante, de preguntar por la razón de aquellos vivas, durante un acto de júbilo en el que aparentemente no existía relación con el gobierno norteamericano.

Las malas artes de la desfiguración se utilizaron para bien de los asechantes, y desde luego en perjuicio de aquellos que de por sí estaban mal parados. *El Correo Español* apuntaba en esa dirección, que los imperialistas del Norte no se contentaban con dirigir los acontecimientos del istmo a su manera y en menoscabo de la pobre Colombia, si no que además, “inventan toda suerte de noticias desfavorables para aquella república”.¹⁴⁵ Pero no se crea que todos los medios y todas las firmas estaban unidas en una conjura de

¹⁴⁴ Nota, *El Imparcial*, 4 de noviembre de 1903, p. 1.

¹⁴⁵ “El viacrucis de Colombia”, *El Correo Español*, 19 de noviembre de 1903, p. 2.

opinión pro separatista. El propio *Correo Español* había reproducido con anterioridad algunos extractos de *The Republican*, *The Evening Post*, *The Record* y *New York American*, en los que se reprobaba severamente la actitud del gobierno de Roosevelt hacia la cuestión panameña. Expresiones que se sometían a consideración del curioso lector por lo que valieran y esperando que, "estas protestas y las que ya empiezan a recibirse de Sud-América y Europa pudieran contribuir á que no fuera definitiva la inicua desmembración de la pobre Colombia."¹⁴⁶ Líneas entendidas como protestas, que eran propiamente críticas a una administración republicana en periodo de efervescencia política, sin intención de enmendar una acción verificada y a la que no iba a darse marcha atrás. Claro que algunas voces debieron impresionar por la dureza de sus palabras, tal fue la del *Evening Post*:

... nuestra loca aventura, no es sencillamente más que una aventura mercantil vulgarísima, que no tiene ni siquiera un jirón que cubra su asquerosidad y su vergüenza... De un golpe Roosevelt y Hay, han lanzado al viento los principios por los cuales la nación hubiera hecho la guerra en el pasado y han metido al país, en una política innoble más allá de toda expresión.¹⁴⁷

Otros escribirán frases lapidarias, como *The Examiner* de San Francisco California, que calificó la maniobra istmeña como, "un acto de fuerza, pura y simplemente; un acto de piratería". Un despojo imposible de disfrazar, que de ningún modo se habría intentado contra la Gran Bretaña. El canal, afirmaba el

¹⁴⁶ "El viacrucis de Colombia. Protestas y comentarios", *El Correo Español*, 17 de noviembre de 1903, p. 2.

¹⁴⁷ "La cuestión palpitante del día", antología de artículos extranjeros, *El País*, 7 de diciembre de 1903, p. 1.

mismo diario, pudo haberse conseguido por medios pacíficos, y sin embargo, "el honor de los Estados Unidos ha sido arrastrado en el lodo de Panamá".¹⁴⁸ Igual sentir expresó el *New York Journal*, que además lamentó las implicaciones de largo aliento que el acto traería aparejado, pues, el canal pudo haberse obtenido, "sin que gravemos en la mente de todas las Repúblicas latino-americanas, que no somos sus amigos, sino el enemigo que sobre todos deben temer".¹⁴⁹

También se oyeron en el foro a los defensores del expansionismo. El *Saint Louis Daily Globe Democrat*, por ejemplo, advirtió que ante una posible guerra con Colombia, podría arrebatarse algún territorio adicional.

Tenemos una faja de terreno de diez millas de ancho que se extiende desde el Pacífico hasta el Atlántico á través del istmo. Ese territorio es nuestro á perpetuidad y en absoluto. Nosotros obtendremos de la nueva república algunas islas á cada lado de los extremos del canal. Es por demás posible que si la guerra se efectúa, tengamos que tomar algún territorio de la parte norte de aquel país á lo largo de la costa del Caribe, para la mejor protección de nuestros intereses en el istmo contra cualquier agresión de Bogotá en el futuro.¹⁵⁰

Con menuda claridad y elocuencia, el mismo diario había contribuido a edificar la imagen del pueblo insurrecto, asegurando en un número anterior, que la población de Panamá había sido tratada injustamente por la administración colombiana; y reconociendo la sórdida avaricia del Congreso de Bogotá, puesta en evidencia con el rechazo del tratado, la independencia

¹⁴⁸ "El honor americano arrastrado en el lodo de Panamá", de *The Examiner*, en *El Tiempo*, 21 de noviembre de 1903, p. 2.

¹⁴⁹ "El asunto de Panamá", del *New York Journal*, en *El País*, 2 de diciembre de 1903, p. 1.

¹⁵⁰ "Posibilidades en el mar Caribe", del *Saint Louis Daily Globe Democrat*, en *Diario del Hogar*, 9 de enero de 1904, p. 3.

de un gobierno, "al que solamente conocían en su carácter de inhumano recaudador", estaba de sobra justificada.¹⁵¹ Ni hablar queda del criterio que primero se refirió a un levantamiento popular y luego explicó los beneficios que traería consigo el triunfo de la guerra con Colombia, "para la mejor protección de nuestros intereses en el istmo". Para el atento e informado lector, el asunto debió sorprender con tan poco precavidas envolturas y desenvolturas. Seguro que al *Saint Louis* pronto le resultó incómodo seguir discurriendo sobre un pueblo insurrecto del istmo, sabiendo que la marina norteamericana era quien sostenía aquella operación separatista. O acaso también allá vino primero el invento y después la sospecha.

Fausto Palacios, quien percibía en comentarios de la prensa norteamericana una campaña activa en defensa del presidente Roosevelt, a la vez que una empresa con intenciones "de extraviar el criterio popular en los países de la América Latina", condensó en un escrito enviado a México desde Nueva York, las tesis profesadas por cotidianos como el *Saint Louis*. De acuerdo con ellas: 1) fue la avaricia lo que motivó a Colombia a rechazar el tratado Hay-Herrán, estorbando con ello la realización de una obra benéfica al mundo entero; 2) la revolución separatista era justa y legítima, puesto que sobrevino de un mal trato de Colombia hacia los panameños; 3) la intervención norteamericana era necesaria, pues, el tratado Bidlack-Mallarino obligaba a los Estados Unidos a proteger y mantener libre el paso transístmico; 4) la conducta del gobierno norteamericano contaba con la aprobación europea, y

¹⁵¹ "El canal de Panamá y algunas de sus vicisitudes", del *Saint Louis Daily Globe Democrat*,

además de todo la causa de la paz universal y de la civilización saldrían ganando con esta acción. Pero a decir de Fausto Palacios, la verdad sólo acompañaba de nombre aquellas tesis, toda vez que la situación por la que atravesaban los istmeños, era la misma que se vivía en toda Colombia, como fruto acre de los años de guerra civil; ya que también el tratado de 1846 aseguraba en rigor y con todas sus letras, "los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio"¹⁵². Y la supuesta aprobación de los estados europeos no justificaba en tiempo de paz, agresión alguna contra Colombia, lo que en otro sentido era una expresión de vanagloria y nefanda impunidad. Además, el canal se habría edificado sin la flamante república, y la supuesta avaricia colombiana había sido inflada hasta la exageración, siendo que los políticos colombianos no pretendieron estorbar la apertura del canal, sino en su momento, convenir un tratado garante de sus intereses y de su integridad territorial. Tesis encubridoras de un acto reprobable, pero la palabra y el papel lo sostuvieron todo.

Como entidad directamente involucrada, la novedad importaba a los del istmo. *La Estrella de Panamá* explicó en febrero de 1904, que se había escrito mucho en relación con el acto separatista, por lo que convenía esclarecerlo de manera adecuada. El artículo iba dirigido a los publicistas colombianos, que atribuían el suceso a la codicia y corrupción de los istmeños, "sin reparar que

en *El Tiempo*, 15 de diciembre de 1903, p. 1.

¹⁵² Tratado Bidlack-Mallarino, en Ana Rosa Suárez, *Estados Unidos de América. Documentos de su historia política*, II, p. 248-250.

fue la codicia y corrupción de ellos, su ineptitud y desgobierno, no menos que su falta de visión y de espíritu práctico lo que lo motivó." Más aún:

No era solamente el desconocimiento completo de la situación de Panamá, de sus necesidades administrativas, políticas y económicas, de sus antecedentes históricos y hasta de su posición geográfica lo que existía en Bogotá hasta hace pocos meses, sino el desconocimiento completo de la situación de los Estados Unidos en el mundo, del poder y de la influencia política y comercial de ese país, que todas las naciones se apresuran á reconocer, y cuya amistad y protección, no su hostilidad y su encono, era lo que Colombia necesitaba para salir de la postración en que se encuentra y acabar con el cáncer de su corrupción política y de sus trastornos civiles.¹⁵³

En otras palabras, los colombianos tuvieron el istmo y se opusieron a abrirlo, poseyeron el ombligo del mundo y fueron incapaces de administrarlo bien, estuvieron a punto de convenir la apertura del canal con una gran potencia y dejaron pasar la oportunidad, tuvieron oídos y no escucharon protestas, tuvieron ojos y no quisieron ver. "No han sido, pues, los panameños, los antipatriotas, venales y corrompidos, de que habla la prensa del otro lado del [río] Atrato."¹⁵⁴ Exposición lustrosa a no dudarle, pues, de ella dependía la buena imagen de los protagonistas istmeños, acusando a la vez que ellos sí aplicaron los sentidos, incluyendo el de oportunidad.

En el Viejo Continente, la separación del istmo fue ponderada como un paso indispensable para la expansión marítima, comercial y militar norteamericana. Así lo expresó Ernest Judet en *Le Petite Journal*:

Los estadistas americanos fijaron ya desde hace largo tiempo, las reglas de imperialismo estratégico, que ponen al istmo de Panamá en espera de las ambiciones americanas, porque debe ser el paso inevitable entre los

¹⁵³ "Las causas y antecedentes de la secesión o separación de Panamá", de *La Estrella de Panamá* (3 de febrero de 1904), en *Diario del Hogar*, 5 de marzo de 1904, p. 1.

¹⁵⁴ *Ibid.*

dos Océanos, el estrecho que separe para asociarlas mejor, la América del Norte con la América del Sur, el punto central, el nudo vital del mundo de los mares, de la superioridad comercial y de supremacía política.¹⁵⁵

Y si bien los países europeos no hicieron protestas públicas y formales, la prensa exhibió el acto como un golpe sin escrúpulos ni respeto a la moral internacional. Bajo el título "¡Cuidado con los ladrones!", *La Patrie* publicó un artículo donde preguntaba qué debía pensarse de un gobierno que al no poder trazar el canal de Nicaragua ni obtener el consentimiento de Colombia, destruía la integridad territorial de ésta última, creando con el despojo un estado independiente.¹⁵⁶

El acontecimiento era de suyo tan indignante e inadmisibles, que el *Financial Times* en Gran Bretaña y *La Liberté* en Francia, sugirieron a sus gobiernos no reconocer al nuevo país; y esto, no por simpatía hacia Colombia, sino para velar por los intereses de los súbditos, sobre todo de los franceses, que eran muchos y añejos en Panamá. "Al gobierno francés toca impedir ese tráfico; tiene un arma poderosa á su disposición, pues que se sirva de ella. Que no reconozca el estado de Panamá, sino bajo condiciones que salven los intereses de los accionistas franceses".¹⁵⁷ Así las cosas, el asunto istmeño preocupó a unos en lo ético y a otros en lo material.

¹⁵⁵ "L'imperialisme américain. Les vainqueurs de Panamá", por Ernest Judet de *Le Petite Journal*, en *Le Courier du Mexique*, 29 de noviembre de 1903, p. 2.

¹⁵⁶ "Los Estados Unidos y Panamá. Un artículo de *La Patrie*", en *El Imparcial*, 18 de noviembre de 1903, p. 2.

¹⁵⁷ "La cuestión palpitante", antología de artículos extranjeros, *El País*, 15 de diciembre de 1903, p. 1.

Queda por decir, finalmente, que junto al repertorio de artículos y cablegramas, la prensa capitalina dispuso en abundancia de información acerca del istmo y de la separación de 1903. De ahí que se publicaran con generosidad, detalles sobre el territorio, la población, producción y comercio de Panamá,¹⁵⁸ manifiestos del gobierno provisional y el texto de la declaración de independencia,¹⁵⁹ decretos, protestas, disposiciones para el reclutamiento de hombres, acopio de armas y dinero de Colombia,¹⁶⁰ notas diplomáticas,¹⁶¹ el texto del tratado Hay-Bunau-Varilla,¹⁶² discursos y comunicaciones del general Rafael Reyes,¹⁶³ del presidente Marroquín,¹⁶⁴ de Phillipe Bunau-Varilla¹⁶⁵ y del presidente Roosevelt,¹⁶⁶ cronologías históricas e interoceánicas,¹⁶⁷ notas del ferrocarril interoceánico de Panamá,¹⁶⁸ algún verso satírico,¹⁶⁹ e inclusive el anuncio de la zarzuela en un acto titulada "La cuestión de Panamá".¹⁷⁰

¹⁵⁸ "La république de Panamá. Un peu de Statistique", *Le Courier du Mexique*, 27 de noviembre de 1903, p. 2. De igual manera, "Colombia. Noticias biográficas e históricas de Panamá", *El País*, 13 de noviembre de 1903, p. 2; "La independencia de Panamá", *Gaceta del Gobierno del Estado de México*, en *La Patria*, 3 de diciembre de 1903, p. 2.

¹⁵⁹ "La independencia de Panamá. Su separación de Colombia. Interesantes documentos oficiales", *El Tiempo*, 1º de diciembre de 1903, p. 1.

¹⁶⁰ "Colombia. Decretos del gobierno", *El Tiempo*, 27 de diciembre de 1903, p. 1, 4.

¹⁶¹ *El Tiempo*, 8 de enero de 1904, p. 1, 4.

¹⁶² *El País*, 23 de noviembre de 1903, p. 2.

¹⁶³ *La Patria*, 16 de febrero de 1904, p. 2.

¹⁶⁴ *El Tiempo*, 23 de diciembre de 1903, p. 1.

¹⁶⁵ *El Tiempo*, 29 de noviembre de 1903, p. 2.

¹⁶⁶ *El Tiempo*, 17 de diciembre de 1903, p. 1.

¹⁶⁷ "Breve historia del istmo de Panamá", por Tulio Febres Cordero de *El Fonógrafo* de Maracaibo, Venezuela, en *El Imparcial*, 15 de enero de 1904, p. 1. Asimismo, "El canal de Panamá", *El Tiempo*, 19 de diciembre de 1903, p. 1; "El canal interoceánico de Panamá. De Hernán Cortés al Tío Sam", por Alberto Leduc, *El País*, 14 de noviembre de 1903, p. 1; así también, los números de 21 de noviembre de 1903, p. 1; y 8 de diciembre de 1903, p. 2

¹⁶⁸ "Le chemin de fer de Colón à Panamá", *Le Courier du Mexique*, 27 de noviembre de 1903, p. 1.

¹⁶⁹ "El canal de Panamá", por Andrés Ortega, *El País*, 7 de diciembre de 1903, p. 2.

¹⁷⁰ Notas artísticas, *El País*, 29 de noviembre de 1903, p. 1.

3. El porvenir del nuevo país.

A la entrada de la gran puerta que se preparan á abrir los norteamericanos, podrán inscribir sus mentirosos lemas de fraternidad y de justicia; pero el dedo de la Historia señalará sobre esa misma puerta, el baldón indeleble de la perfidia y de la traición.

Fausto Palacios¹

Un buque extranjero resguardó a los separatistas panameños el tres y cuatro de noviembre. Poco después, eran once las embarcaciones protegiendo un nuevo país. La república istmeña se afianzó por la protección decidida de las armas norteamericanas; y de igual manera, por la adhesión de los hombres prominentes del istmo. La junta de gobierno provisional de Panamá prometió el oro y el moro, es decir, una era de prosperidad interoceánica, una república liberal como ajustaba al Istmo y cargos públicos para los adherentes destacados. Así fue como prendió el flamante régimen, y de fuera, junto con la fuerza material, le vino el esencial puntal diplomático. La república de Panamá fue reconocida *de facto* por los Estados Unidos el 6 de noviembre, y una semana después se formalizó el reconocimiento oficial, reforzado el 18 del mismo mes con la firma del tratado Hay-Bunau-Varilla. Diplomacia presurosa, es cierto, pero la fe de bautismo y la confirmación no aseguraban nada.

¹ "Los acontecimientos del istmo de Panamá", por Fausto Palacios, *El Tiempo*, 30 de diciembre de 1903, p. 1.

La debilidad política de los istmeños se dejaba adivinar, y aunque el reconocimiento diplomático daba una posibilidad de existencia, no garantizaba igualdad, ni tampoco libertad de acción, lo que era sabido de todo mundo. En una nota londinense se expresaba, "si la nueva república no es absorbida inmediatamente por los Estados Unidos, sí formará parte de la esfera de influencia americana [...] una república tan pequeña como la de Panamá, tendrá forzosamente que apoyarse para todos sus asuntos de política interior y exterior, en la gran potencia de los Estados Unidos."¹⁷¹ Más cercano a nosotros, *El Correo de Sonora* aseguraba a los lectores que Panamá constituía de hecho un protectorado norteamericano, "y nadie que no sea un loco, puede considerar el hongo panameño como un ejemplar de gobierno independiente."¹⁷² Peor aún, la falta de verdadera autonomía, hizo meditar que el istmo sería un dominio para los americanos del Norte y no una patria para los istmeños. De ser efectivo esto, quienes habían renegado de Colombia llevarían la penitencia en el pecado, "y mañana, cuando sientan sobre su mejilla la tremenda bofetada de desprecio que les dará el conquistador y sobre sus posaderas el merecido puntapié que la forrada bota del yankee imprimirá en ellas, entonces será *too late*".¹⁷³

La verdad del trazo era ésta: en razón de su irregular alumbramiento, los de Panamá no contaban con el optimismo de las plumas

¹⁷¹ Notas, *El Imparcial*, 6 de noviembre de 1903, p. 1.

¹⁷² "Una lección para la América Latina", de *El Correo de Sonora*, en *La Patria*, 6 de febrero de 1904, p. 1.

¹⁷³ "Carta de Panamá", *El Tiempo*, 10 de enero de 1904, p. 1.

hispanoamericanas. La *Revista Latinoamericana* advertía que a pesar del centralismo de Bogotá y a la limitada participación política de los istmeños en asuntos de su incumbencia, la situación de la comarca no mejoraría en manos de protectores tan temibles. De manera que, "despotismo por despotismo, era preferible el de la misma raza y familia, que sobre ser más atenuado, ofrecía mayores probabilidades de ir desenterrándolo por medios legítimos."¹⁷⁴

Así soplaban los vientecillos agoreros, cuando un nimboestrato llegado del sudeste acabó de ennegrecer el horizonte ístmico. De Colombia no hemos hablado, la pluma se ha demorado en decir cómo pintaba el futuro de Panamá, pero conviene hacerlo ahora, pues, la otrora dueña de la tierra codiciada también dio sus pinceladas en el mural de la coyuntura interoceánica.

A semejanza del marido cornudo, Colombia fue la última en enterarse de la felonía. Durante varios días quedaron suspendidas las comunicaciones colombianas con el exterior.¹⁷⁵ En ese lapso, nada se reportó ni oyó del resto del mundo. Ya se imaginará la sorpresa, el estupor de tantos y cuantos, en el momento en que el cable resucitó para decir lo que sabemos. Claro que augurios relativos se habían escuchado en los últimos meses; pero qué va de eso a saberlo consumado. La indignación en los círculos políticos no se hizo esperar y la multitud exigió en las calles la renuncia inmediata del presidente Marroquín.

¹⁷⁴ "En Panamá. Peor que estaban", *Revista Latinoamericana*, 30 de noviembre de 1903, p. 1940-1941. Una valoración similar corresponde a Agustín Aragón, "La república (!) de Panamá y la diplomacia contemporánea", *Revista Positiva*, 3 de diciembre de 1903, p. 550-558.

¹⁷⁵ Oscar Terán sospecha que la suspensión del servicio del cable submarino del Pacífico fue intencional por parte de la *Central and South American Telegraph Company*; *op. cit.*, p. 374.

Ejército y diplomacia se aprestaron; con más esperanzas albergadas en una que en otro. Los generales Rafael Reyes, Jorge Olguín, Pedro Nel Ospina y Lucas Caballero, fungieron como comisionados especiales para procurar un arreglo en el Istmo y posteriormente en los Estados Unidos. La delegación fue atendida en su momento, pero no obtuvo respuestas favorables. Unos despreciaron la reconciliación envanecidos por su independencia bajo la protección norteamericana; y el gobierno de Roosevelt por desligarse públicamente del asunto y por menosprecio a quienes consideraba bandidos y corruptos.

De todo esto llegaba noticia a México y los simpatizantes de la causa colombiana decían enfáticos, que las propuestas de arreglo amistoso demostraban que a los hermanos sudamericanos no los había movido la ambición cuando rechazaron el tratado del canal. Sin embargo, apuntaba el *Correo Español*, "la farsa panamesca está demasiado adelantada para que las gestiones del general Reyes den resultado."¹⁷⁶ Tenía razón. La esperanza de un giro conveniente y pacífico para Colombia, menguó con la firma del tratado Hay-Bunau-Varilla, y desapareció en definitiva con el fracaso de la misión de Reyes, en enero de 1904, demostrando a decir de *El País*, "que el derecho internacional es un mito que sólo se invoca cuando se tienen fuerzas para hacerlo respetar".¹⁷⁷ Se pensó entonces que Colombia no se daría por vencida así como así, por tratarse de una cuestión nacional. *El Tiempo* estimó en esa

¹⁷⁶ "Los asuntos de Colombia. Proposición del general Reyes", *El Correo Español*, 30 de noviembre de 1903, p. 2.

¹⁷⁷ "Lo que valen los tratados ante la civilización yankee", *El País*, 18 de enero de 1904, p. 1.

línea de ideas, que lo más decoroso era declarar la guerra. Sería, es cierto, un conflicto desigual, pero el David que representaba Colombia saldría airoso de infringir unos cuantos descalabros al Goliat norteamericano. No había más que imaginar la resonancia moral del glorioso evento y el provecho,

para acabar con esa especie de terror que hoy hay cuando se trata de ese pueblo; quedará demostrado que todo su poder, todas sus escuadras, su cañón de Barba Azul que está en la bahía de Nueva York y todo su dinero, no valen de nada ante un grupo de soldados hispano-americanos, desnudos y hambrientos, pero resueltos y valientes y que luchan no por conservar cosas ajenas que tienen contra la voluntad de su dueño, sino por conservar su patria, su raza, su lengua, su religión, sus costumbres y su independencia.¹⁷⁸

Aquel David, no obstante, estaba falto de piedras y escaso de fuerzas. Dejemos que las publicaciones nos ilustren al esmirriado de la honda. *Le Courier* asentaba que siendo dos veces más grande que Francia, Colombia era el reino de las enfermedades endémicas como la fiebre amarilla y la malaria. Los puertos eran incapaces de recibir embarcaciones de gran calado por falta de infraestructura, mientras que los caminos y medios de transporte sólo existían en hermoso proyecto. Tan penoso era el atraso, que frente a la nación colombiana Venezuela era una especie de Inglaterra, y eso que este otro país, "necesita un siglo, por lo menos, para ponerse comercial e industrialmente al nivel de México en la actualidad".¹⁷⁹ Por si fuera poco, la economía se encontraba en quiebra debido a la falta de circulante monetario, a la desolación de años de guerra y al abandono de la agricultura.¹⁸⁰ De la

¹⁷⁸ Editorial, *El Tiempo*, 12 de enero de 1904, p. 2.

¹⁷⁹ "Moeurs et costumes de Panamá", *Le Courier du Mexique*, 12 de enero de 1904, p. 1.

¹⁸⁰ "La moneda de papel y la riqueza pública en Colombia", *Revista Latinoamericana*, 10 de noviembre de 1903, p. 1921. De la misma publicación, "Colombia en plena decadencia", 20 de

honda, mejor ni hablar. Igual que el de México en 1847, al ejército colombiano le faltaban armas, uniformes, adiestramiento y disciplina. Pero eso sí, con la experiencia de tanta revolución, se decía que los habitantes tenían en casa uno o más fusiles de los más modernos "y puede asegurarse que casi todos los colombianos son magníficos tiradores".¹⁸¹

El oponente sudamericano estaba fuera de condición a no dudarlo. Sin embargo, se informaba que la gente pedía enardecida la guerra. En Colombia se formó la sociedad "Integridad Colombiana", encargada del acopio de dinero, armas y pertrechos, además de organizar voluntarios para reintegrar a Panamá. El entusiasmo que generaban semejantes muestras de patriotismo, no tardó en alimentar la fantasía y el optimismo público. Como sucede tantas veces, no faltó el rumor esperanzador que avivó el fuego discursivo. De un periódico a otro se transmitió el comentario del naturalista M. Thomas Alexander, que durante cinco años anduvo en regiones poco accesibles de la geografía colombiana, sobre la posibilidad de enviar tropas por tierra a Panamá, sin pérdida grave de efectivos.¹⁸² De oídas la idea se mostraba seductora, mas para desaliento de los entusiastas, la expedición no se realizó.

Pero la fantasía no obedeció razones y continuó retozando con la idea de tomar el istmo por asalto. *El Tiempo* incluso llegó a insinuar que la promesa norteamericana de proteger a los de Panamá, podía terminar en baladronadas.

noviembre de 1903, p. 1932; "Colombia. El talón de oro", 10 de diciembre de 1903, p. 1948-1949; y "La situación en Colombia", 30 de diciembre de 1903, p. 1961.

¹⁸¹ "La Colombia actual", *El País*, 14 de enero de 1904, p. 1.

¹⁸² Cf. "Probabilidades de guerra en el istmo", *El País*, 10 de diciembre de 1903, p. 1.

De ser así, los colombianos podrían atravesar el Darién y apoderarse de todo el istmo con excepción de la línea transísmica, hasta que la flamante república de Panamá quedara reducida a su mínima y ridícula expresión.¹⁸³ Y en el caso de tener que enfrentar por tierra al contingente norteamericano, como la proporción de soldados, el clima y las enfermedades tropicales eran alicientes, probablemente la fortuna se inclinaría de vez en cuando a favor de los sudamericanos, con la envidiable gloria, "de demostrar al mundo que los Estados Unidos son un gigante con pies de barro, al que con facilidad pueden asestárseles seguros y mortales golpes que acabarán con su prestigio".¹⁸⁴

Las disertaciones mexicanas fijaron a Colombia como digna, posible e imaginaria reivindicadora de la causa hispanoamericana. Pero en términos verificables, la situación era que ninguna fuerza punitiva podía llegar a suelo istmeño como no fuera por mar; y este espacio era precisamente el que dominaba la fuerza norteamericana. Ahora sabemos que aquellos pronósticos de la guerra entre Colombia y los Estados Unidos, sólo fueron castillos con torres, atalayas, troneras y almenas de aire. La posibilidad estaba latente, es cierto, y mucho se rumoró tanto en la prensa norteamericana como en la nacional, pero a última hora faltó el apresto de una de las partes, justamente de aquella que debía figurar como agresora. Éstos periodistas no lo supieron, pero en su mensaje al Congreso en 1904, el presidente Marroquín dijo lo siguiente a propósito del intento de reincorporación de Panamá:

¹⁸³ Editorial, *El Tiempo*, 24 de diciembre de 1903, p. 2.

¹⁸⁴ Editorial, *El Tiempo*, 29 de diciembre de 1903, p. 2.

No queriendo contrariar a los que predicaban la guerra y pretendían que era cosa hacedera invadir el istmo y luchar con el coloso del Norte, consentí en que se organizaran en esta capital expediciones de voluntarios, y facilité su marcha hasta la costa atlántica. Este nuevo esfuerzo estaba desde un principio, condenado a la impotencia.¹⁸⁵

Marroquín y sus ministros estuvieron conscientes de la inutilidad de cualquier apresto bélico en contra de las fuerzas norteamericanas. De ahí la razón, ora sensata, ora censurable, de por qué Colombia no se decidió a reintegrar Panamá por la fuerza de las armas. Por ello la misión del general Reyes tuvo gran relevancia, y cuando ésta fracasó ya nada se intentaría por recuperar el istmo. Tanto más, teniendo presentes las palabras oficiales de John Hay:

... el gobierno de los Estados Unidos juzgaría de la manera más grave toda invasión del territorio de Panamá por tropas colombianas, pues de esto resultaría la efusión de sangre y el desorden. En opinión del presidente, ha llegado el tiempo, en interés del comercio universal y de la civilización, de cerrar el capítulo de las guerras en Panamá.¹⁸⁶

¹⁸⁵ Apud Terán, *op. cit.*, p. 444.

¹⁸⁶ Nota, *El Imparcial*, 5 de enero de 1904, p. 2.

4. Ecos de vocación hispanoamericana.

Panamá se pierde para Colombia, para los principios de soberanía é independencia y para la causa latina en América.

Revista Latinoamericana^{*}

Desde una perspectiva amplia, la peripecia separatista de Panamá se mira inscrita en el perfil de los Estados Unidos como potencia hegemónica de dimensión continental. A la separación istmeña le había precedido la independencia de Cuba respecto a España, la obtención de Puerto Rico, de Hawaii y las Filipinas. Aquende el Río Bravo, los contemporáneos del surgimiento imperialista del Norte vieron con justificado temor cada empresa acometida, y como *El Tiempo* diría,

lo que los norteamericanos se han propuesto en este continente es aislarlo enteramente del antiguo, y dominarlo ya que no por la fuerza de las armas, cuando menos comercial, industrial y económicamente, convirtiéndolo en mercado exclusivo de sus productos, en tributario de él, en satélite suyo...¹⁸⁷

¿Se podía esperar, con tal certidumbre, un intento bonancible de conciliación y estrechamiento de las relaciones políticas y económicas de los países latinoamericanos con Norteamérica? La *Revista Latinoamericana* dio su respuesta en los términos siguientes: "Es una ilusión, una quimera ó sea un sueño irrealizable, esa unión de los latinos con los sajones en América como

^{*} "Panamá yankee", *Revista Latinoamericana*, 20 de noviembre de 1903, p. 1933.

¹⁸⁷ "Política yankee", *El Tiempo*, 20 de julio de 1904, p. 1.

no sea para que los primeros se sometan á los segundos, cayendo en esclavitud."¹⁸⁸ La gran república del Norte, afirmaba *El Financiero Hispanoamericano*, "se ha convertido en tutora de todas las nacionalidades del Nuevo Mundo, y nada se hace ni propone, sin contar con el coloso del Norte."¹⁸⁹

Los mismos contemporáneos advirtieron que los recursos del expansionismo eran diversos y a veces ni siquiera se disimulaba la política que los sustentaba. Esto se notó durante la separación de Panamá, alcanzada mediante un decisivo despliegue naval y promesas de oro para los realizadores del acto. El mismo oro amagante que sin unidad, paz y adelanto material, "nos arrebatará nuestra nacionalidad y hará ilusoria nuestra prosperidad, con la que estamos tan engreídos".¹⁹⁰

Fuera de sus instituciones se estimaba que no había nada sagrado y respetable para los norteamericanos; en palabras de Telésforo García, la justicia y la libertad pregonadas entre ellos, no implicaban, "un sentimiento de respeto á la libertad y á la justicia en las demás naciones americanas".¹⁹¹ Estamos, declaró *El País*, "frente á un pueblo que, en paz ó en guerra, con razón ó sin ella, espoleado por las condiciones de sus apetitos ó satisfechos éstos bien satisfechos, se echa sobre los derechos de los demás pueblos pura

¹⁸⁸ "Provocaciones norteamericanas", *Revista Latinoamericana*, 10 de diciembre de 1903, p. 1945.

¹⁸⁹ "América en 1903", de *El Financiero Hispanoamericano*, en *La Patria*, 11 de febrero de 1904, p. 1.

¹⁹⁰ Notas y comentarios de *El Tiempo*, 25 de noviembre de 1903, p. 1.

¹⁹¹ "Monroísmo", por Telésforo García, *Revista Positiva*, febrero de 1902, p. 42-46.

y simplemente porque es fuerte, *quia nominor leo*.”¹⁹² ¿Cómo enfrentar tan portentoso y amenazante antagonista? A fin de coadyuvar por vía del consejo a la prevención de un nuevo y doloroso zarpazo del león, la prensa capitalina se tomó la tarea de rumiar el asunto de Panamá y sugerir direcciones positivas para oponerse con efectividad a los atropellos norteamericanos.

De acuerdo con *El País*, dos peligros se cernían sobre América Latina; por un lado, “el peligro del Norte”, y por otro, la desavenencia interior. La historia y más recientemente el golpe asestado a Colombia, mostraban cuán expuestos estaban los países americanos a un ataque sorpresivo de los Estados Unidos; país poderoso que usaba de cualquier ardid con tal de dar satisfacción a sus problemas y apetitos territoriales. La amenaza exterior, latente, obligaba a nuestros pueblos a mantenerse unidos, desterrando toda diferencia política o religiosa, para someterse de buena voluntad al poder público establecido, pues, la discordia, siempre ladina, se levanta de noche cuando todos duermen, “y con traidora mano abre al enemigo las puertas de todas las fortalezas”; tal le había sucedido a México en 1847 y lo mismo a Colombia.¹⁹³ En opinión del mismo diario, era triste advertir que “el peor enemigo que los pueblos hispanoamericanos han tenido, han sido ellos mismos”. Si los extranjeros codiciaban algún territorio como el del istmo, no requerían el envío de ejércitos para arrebatarlo con violencia, “les basta esperar un poco de tiempo para estar seguros de que la guerra fratricida

¹⁹² “El peligro de afuera y el peligro de adentro”, *El País*, 19 de noviembre de 1903, p. 1.

¹⁹³ *Ibid.* Véase también, “El viacrucis de Colombia”, *El Correo Español*, 14 de noviembre de 1903, p. 2.

someterá al gobierno recalcitrante".¹⁹⁴ En este sentido, la separación de Panamá tuvo asegurado el éxito, merced a la falta de unidad que ahora se deploraba. El asunto era claro y los recientes acontecimientos debían servir de lección a México y a los demás países, para fortalecer su unidad, evitando la lucha y refrenando a los grupos y partidos opuestos a este fin; "unámonos, dejémonos de divisiones y opiniones encontradas", aconsejó *El Tiempo*.¹⁹⁵

Paz, unidad y trabajo, fueron las recomendaciones de prensa ante el peligro de afuera.¹⁹⁶ Escuchemos la profesión de Agustín Aragón:

Debemos ante todo callar con sinceridad y buena fe los motivos de nuestras respectivas discordias y rodearnos en torno de nuestros respectivos pabellones para darnos el abrazo de hermanos; pues sin unión, sin moral, sin obediencia á las leyes, sin respeto á las autoridades, sin amor al trabajo, sin el deseo de constituir una patria fuerte y respetable por sus virtudes, seremos juguete de las ambiciones sin escrúpulos de los extranjeros más fuertes que nosotros. En una palabra, conservando el orden dentro de nuestras propias casas, trabajando por el progreso é inspirándonos en el amor, es como hemos de evitar todo pretexto de intervención...¹⁹⁷

Por su parte, un colaborador de la sociedad "Unión Iberoamericana" expuso en términos de mayor amplitud que, solamente unidos en frente común, los pueblos iberoamericanos

podrán conservar íntegras sus soberanías é íntegros sus territorios; separados hoy unos, otros mañana, serán víctimas de las ambiciones norteamericanas, y cuando quieran evitar las consecuencias de sus

¹⁹⁴ "Otra lección objetiva a los pueblos hispanoamericanos", *El País*, 7 de noviembre de 1903, p. 1.

¹⁹⁵ Editorial, *El Tiempo*, 25 de noviembre de 1903, p. 2.

¹⁹⁶ "... para la América Latina no queda abierta más que una vía recta: la unión, el trabajo y la paz."; *El Correo de Sonora*, en *La Patria*, 6 de febrero de 1904, p. 1.

¹⁹⁷ "La república (!) de Panamá y la diplomacia contemporánea", por Agustín Aragón, *Revista Positiva*, 3 de diciembre de 1903, p. 550-558, cita en la p. 556.

discordia, será ya tarde para comprender la pequeñez de las causas que los enerva y divide ante la magnitud de aquellas.¹⁹⁸

¿Era posible tal aproximación? Los pensadores del periodo estimaron que sí. Contamos con la mejor de las bases, aseguraba Fausto Palacios, “la misma trabajosa historia, los mismos ideales y hasta la amenaza de los mismos peligros”; y de llevarse a cabo el estrechamiento amistoso, cultural y comercial entre nuestros países, el infortunio de Colombia no resultaría estéril, pues, “podría ser el punto de partida de una verdadera grandeza futura, y la raza latina volvería á ocupar - merced al empuje de los hispanoamericanos - un puesto de honor en los asuntos del mundo.”¹⁹⁹ Éste, se pensó con vehemencia, era el tiempo de concretar el proyecto unionista de inspiración bolivariana; tiempo de elevar la cepa latina al nivel de la anglosajona, con pleno respeto a la soberanía de cada país.²⁰⁰ Era necesidad presente y encomienda histórica que competía a América y a España, según afirmó Telésforo García, con anterioridad a la argumentación emanada de las noticias de 1903:

Una cooperación activa y sincera entre las distintas secciones de la raza ibero-americana se impone de tal suerte, que verla con desdén equivaldría á olvidar los destinos por donde antecedentes gloriosos y aspiraciones nobilísimas nos empujan necesariamente.²⁰¹

¹⁹⁸ “El Panamericanismo”, por M. V. de “Unión Iberoamericana”, en *La Patria*, 14 de enero de 1904, p. 1, 2.

¹⁹⁹ “Los acontecimientos del istmo de Panamá”, por Fausto Palacios, *El Tiempo*, 30 de diciembre de 1903, p. 1.

²⁰⁰ *Ibid.*

²⁰¹ “Unidad en la variedad”, *Revista Positiva*, febrero de 1902, p. 50-53, cita en la p. 51.

Si de buena voluntad estuviera regida la vida, los deseos de los periódicos mexicanos habrían dado el aliento necesario para la unidad de la América hispana, ya espiritual, ya económica y hasta defensiva. Pero los cotidianos no trazaban el rumbo del país y menos aun del continente. Tan es así, que ni siquiera pudieron inhibir la sanción diplomática de la segregación panameña.

5. Rumores y protestas mudas.

La aventura tragicómica de la revolución de Panamá, se desvanece y se absorbe en el drama universal.

*El País**

Richard Harding Davis expresó en el *Saturday Evening Post*, que el gobierno norteamericano había procedido mal al reconocer de forma tan apresurada a la república de Panamá. No obstante, agregaba, "bajo el punto de vista humanitario su acción es digna de encomio, pues con ella se salvan muchas vidas."²⁰² Lo expresado por Harding Davis recuerda los comentarios del *Diario del Hogar* que, no casualmente, tradujo y publicó este artículo en sus planas. Por su parte, el profesor S. M. Mackane, estudioso de asuntos internacionales de la Universidad de Harvard, estimó que el reconocimiento a Panamá

* "El canal interoceánico de Panamá", *El País*, 14 de diciembre de 1903, p. 1.

constituía un yerro diplomático, una mancha a la reputación nacional y un revés contra la libertad que los Estados Unidos proclamaban defender.²⁰³

En nuestro país, *El Tiempo* hizo notorio el cambio tajante en la formalidad diplomática contemporánea. Anteriormente, observaba, transcurrían años para que las naciones establecidas reconocieran alguna nueva entidad. Ahora, en cambio, "cuando ni constituida está la novísima y tiene apenas horas de haber nacido, ya se apresuran á reconocerla y á tratar con ella, aún cuando sea insignificante".²⁰⁴ Y ciertamente, la república del Norte no fue la única en reconocer con prontitud a la de Panamá; situación que despertó justificada suspicacia, al grado de conjeturarse que los Estados Unidos habían sondeado la actitud de Europa; entonces, percibiendo "que unos admitirían los hechos una vez cumplidos y otros, que no se opondrían", alentaron la obra separatista, sin temor a despertar el clamor del mundo.²⁰⁵

Es cierto que las potencias europeas tenían sus razones e intereses para reconocer a Panamá; pero de cualquier manera su actitud no dejaba de ser reprochable, pues, "la ley de las naciones se ha violado al constituirse la nueva República y debiera haber menos precipitación en sancionar lo inmoral."²⁰⁶ En el caso de América Latina, un colaborador de la "Unión Iberoamericana" llamó la atención sobre la falta de solidaridad hacia Colombia.

²⁰² "Revoluciones a la orden del día", por Richard Harding Davis del *Saturday Evening Post*, en *Diario del Hogar*, 12 de enero de 1904, p. 3.

²⁰³ "La expansión yankee", *El País*, 25 de noviembre de 1903, p. 1.

²⁰⁴ Notas y comentarios de *El Tiempo*, 8 de noviembre de 1903, p. 2.

²⁰⁵ "En Panamá. Peor que estaban", *Revista Latinoamericana*, 30 de noviembre de 1903, p. 1940-1941.

²⁰⁶ "La república (!) de Panamá y la diplomacia contemporánea", por Agustín Aragón, *Revista Positiva*, 3 de diciembre de 1903, p. 550-558, cita en la p. 555.

Si acaso, dijo, una parte de la prensa ha dado la voz de alarma, reclamando la acción conjunta de las potencias de uno y otro continente para detener los atropellos y ambiciones norteamericanas. Pero nada se traducía en hechos; y si era grave la actitud europea en esta cuestión, resultaba más doloroso dirigir la vista hacia el Nuevo Mundo. Ahí la América española no había protestado; sus divisiones y asuntos internos la tenían sumamente distraída para dar un paso en favor de la república colombiana, pese a que notara, "que defender los derechos de esta nación sería defender los suyos propios, amenazados de igual manera y de continuo por el coloso norteamericano."²⁰⁷ Más directo fue *L'Européen*, al aseverar que la América Latina "no tiene ninguna política internacional definida y ninguna conciencia de la solidaridad de raza".²⁰⁸ La misma publicación aconsejaría como alternativa a tamaña carencia, la organización de una liga hispanoamericana capaz de enfrentar el avance norteamericano y dar marcha atrás al modelo hegemónico de integración, sustentado en los congresos panamericanistas de 1889 y 1901, celebrados en Washington y en México, respectivamente.²⁰⁹ La sugerencia llegó, pero como otras muchas, murió en la indiferencia.

El Tiempo en la ciudad de México, también encontró desconcertante la inercia diplomática de los latinoamericanos y hasta lamentó que Perú hubiese

²⁰⁷ "El Panamericanismo", por M. V. de "Unión Iberoamericana", en *La Patria*, 14 de enero de 1904, p. 1, 2.

²⁰⁸ "Les républiques hispano-américaines et les États-Unis", de *L'Européen*, en *Le Courrier du Mexique*, 27 de enero de 1904, p. 2.

²⁰⁹ Cf. Salvador E. Morales, *Primera Conferencia Panamericana. Raíces del modelo Hegemonista de integración*.

reconocido a Panamá el 18 de diciembre. La ofuscación y el embarazo consiguiente fue tal, que dio lugar al presente comentario, que tuvo tanto de justificante como de pueril:

Toda la América Latina ha asumido en este asunto una actitud digna, que era [hasta antes del reconocimiento peruano] como una protesta muda y que demostraba la alianza moral, que sin necesidad de protocolos y notas cancillerescas, se había establecido desde el Río Bravo hasta el Cabo de Hornos, ante un escándalo y un despojo tan incalificables, como el de Panamá.²¹⁰

La perturbación en los órganos de prensa estuvo muy extendida. En la ciudad de Buenos Aires, para dar otro ejemplo, *La Prensa* indicaba que los gobiernos de Argentina, Brasil y Chile, habían empezado a negociar una política conjunta en torno a Panamá. El periódico advertía que aunque la formación de un protectorado norteamericano era de suma gravedad, no se haría expresa la desaprobación,

porque no tenemos bastantes elementos para apoyar una protesta de esta naturaleza; pero debemos hacer todo lo posible para evitar reconocer á este protectorado y crear así un precedente en el derecho internacional [...] No podemos reconocer la nueva república mientras proteste Colombia contra la separación y tome las armas para defender la integridad de su territorio.²¹¹

Con igual realismo, Rodolfo Carranza escribió en la *Revista Nacional* de Buenos Aires, que los gobiernos de América habían procedido con cautela hasta el momento (enero - febrero de 1904), esperando que el desarrollo de los acontecimientos les indicara el rumbo a seguir, no obstante, era previsible

²¹⁰ Editorial, *El Tiempo*, 25 de diciembre de 1903, p. 2.

²¹¹ "La república de Panamá", de *La Prensa* de Buenos Aires, en *El Correo Español*, 2 de diciembre de 1903, p. 2.

que el reconocimiento a Panamá se efectuaría en fecha próxima por todas las naciones.

Es la única solución que las circunstancias impondrán, ya que no es posible contrarrestar las decisiones del más fuerte, aún a riesgo de ser colaboradores de la anarquía en estos países, pues que tal resultaría de la legalización de segregaciones territoriales producidas por actos sediciosos.²¹²

El gobierno mexicano se abstuvo de hacer declaraciones de aceptación o repudio a la independencia de Panamá y a sus implicaciones; pero a comienzos de 1904, circuló en Europa la noticia del reconocimiento mexicano a la república istmeña. *El País* abordó aquel chisme que “por fortuna” era infundado y no se ajustaba a un gobierno como el de México, que basaba sus actos en los más altos principios de justicia.

Creemos que la conducta de nuestro gobierno será regulada por la más rigurosa prudencia, y si es cierto que Panamá tiene en su favor el reconocimiento de algunas naciones más ó menos interesadas en los sucesos del año pasado, tendrá también en cuenta que Colombia es una nación amiga, cuyos interés no tenemos derecho á atropellar.²¹³

“Algún enemigo de México lanzó seguramente la especie, que por fortuna es falsa”, observó también *El Tiempo*.²¹⁴ En ambos comentarios es patente el desagrado que despertó la nota, y no únicamente en cuanto falsedad, sino ante todo, porque Colombia era una nación amiga, “cuyos intereses no tenemos derecho á atropellar”. Otro rumor se gestó en Sudamérica, aunque llegó con retardo a la prensa del país. En su número de

²¹² “Colombia y Panamá”, por Rodolfo W. Carranza, *Revista Nacional*, Buenos Aires (enero-febrero de 1904), en *Revista Positiva*, junio de 1905, p. 329-338.

²¹³ “Lo que valen los tratados ante la civilización yankee”, *El País*, 18 de enero de 1904, p. 1.

²¹⁴ Notas y comentarios de *El Tiempo*, 19 de enero de 1904, p. 2.

23 de diciembre de 1903, *El Porvenir* de Chile apuntó que la cancillería de su país había recibido una comunicación del gobierno mexicano, en la que se declaraba favorable al reconocimiento de la nación panameña, y deseaba verificar el acto con el gobierno de Chile, para imprimirle mayor fuerza moral.²¹⁵ Esto lo desmintió luego el *Diario Oficial*, explicando que el gobierno mexicano no había dirigido al chileno ninguna nota con ese contenido, y que sólo había procurado informarse, "cuál era la conducta y la disposición de los demás gobiernos americanos con respecto á ese asunto, sin contraer compromiso de obrar de acuerdo con ningún otro."²¹⁶

Y así como encontramos referencias que algún malicioso hizo circular, también tropezamos con la nota divergente de la solidaridad hispanoamericana. Fue *La Tribuna* quien dejó caer el cabello en la sopa, al expresar que muchos países habían reconocido a Panamá, y México daría muestras de sensatez, si procedía de igual manera. Lo anterior en vista de los beneficios que el futuro canal reportaría, al aproximar los puertos mexicanos del Golfo con los mercados sudamericanos del Pacífico. El provecho era a todas luces inobjetable; pero *El Tiempo* que tan estricto se mostró con los dislates de sus colegas, abatió a *La Tribuna*, recordando que el reconocimiento de la hechura panameña no debía hacerse por decoro.

Es no solamente indigno, sino hasta contrario á los intereses de las naciones de este continente, el que contribuyan á sancionar ese precedente, festinándose en reconocer la independenciam de un país que

²¹⁵ "Al *Diario Oficial*", *El País*, 11 de febrero de 1904, p. 1.

²¹⁶ *Diario Oficial*, 17 de febrero de 1904, AHDM, leg. 15-11-25, f. 61.

aún no tiene leyes, no tiene gobierno, no tendrá territorio y que se encuentra resguardado por soldados extranjeros.²¹⁷

Más aún, trayendo a cuento las afrentas históricas, el periódico de Agüeros asentaba que lo del istmo era,

una parodia ridícula de lo de Texas, que no hemos olvidado ni olvidarán nunca nuestros descendientes, y no ha de ser México, que fue á la guerra para lavar la afrenta, el que aplauda aquella monstruosidad cometida hoy en una nación á la que no le queda ni el recurso, por su debilidad, de apelar á las armas.²¹⁸

Ya se ve el rencor y la rabia que agitaba las plumas y los tinteros afectados por las zancadas de un coloso invicto. *El Tiempo* sentenció por último, que si *La Tribuna* seguía publicando artículos del mismo corte, pronto se quedaría sin lectores. Pero a pesar de la elocuencia desenvuelta, el día llegó al fin.

Con fecha 1º de marzo de 1904, la Secretaría de Relaciones Exteriores de México anunció su reconocimiento diplomático a la República de Panamá. *El Imparcial*, *El Correo Español*, *El País* y *La Patria*, dieron cuenta del asunto en forma breve, explicando que en virtud de haberse expedido una Constitución Política y de haber sido electo como presidente el Dr. Manuel Amador Guerrero, el gobierno de México había decidido otorgar el reconocimiento diplomático a la república de Panamá. En igual sentido, se indicaba, procedieron los gobiernos de Argentina, Brasil y Chile.²¹⁹ Para *El*

²¹⁷ "México y Panamá", *El Tiempo*, 22 de enero de 1904, p. 2.

²¹⁸ *Ibid.*

²¹⁹ *El Imparcial*, 2 de marzo de 1904, p. 1; *El Correo Español*, 3 de marzo de 1904, p. 2; *El País*, 3 de marzo de 1904, p. 2; *La Patria*, 5 de marzo de 1904, p. 1.

Tiempo, la explicación de la conducta gubernamental mexicana, requirió mayor abundamiento. Ponderaba que habían transcurrido cuatro meses desde el pronunciamiento panameño, y que Colombia no había podido reintegrar el istmo, mientras la nueva república disponía ya de una Constitución Política y había celebrado elecciones presidenciales,

se comprenderá que ese reconocimiento, por más que la causa de Colombia sea simpática, tenía que venir de parte de nuestro gobierno y de los otros tres países principales de la América Latina. Resistirse más tiempo á tal reconocimiento, hubiera sido crear desconfianzas, buscarse dificultades diplomáticas y hasta hacer un papel desairado; lo único que quedaba por hacer, pues, era buscar la manera de que México no hiciera ese reconocimiento ni antes ni después que las otras naciones más importantes de América, para no ponerse en el ridículo en que se ha puesto el Perú con su prematura declaración, ni aparecer como cohibido en hacer ese reconocimiento con el ejemplo dado por esas naciones.²²⁰

De esta manera fue arriada la bandera de la dignidad y la fraternidad hispanoamericana, defendida orgullosamente, de cara al vecino del Norte y lanza en ristre contra la indiferencia, el embuste y los juicios extraviados del propio gremio latino. Luego la ebullición hemerográfica en torno a Panamá fue disminuyendo gradualmente, hasta quedar en eclipse con la novedad del conflicto ruso japonés, acontecido en febrero de 1904.

²²⁰ Editorial, *El Tiempo*, 3 de marzo de 1904, p. 2.

6. Conclusión.

Apenas proclamada la independencia de Panamá, la prensa del mundo entero se constituyó en un escenario de debate intenso, que encubrió y exhibió en oleadas sucesivas la realidad istmeña, la situación colombiana y la participación directa de los Estados Unidos en los acontecimientos. Se trataba de una guerra de palabras a favor o en contra de la separación istmeña, sostenida por los defensores de la causa norteamericana y panameña, los defensores de la integridad colombiana y los críticos del imperialismo del Norte, a propósito de lo que afloró la censura contra el presidente Roosevelt y el partido republicano de los Estados Unidos, la justificación histórica y política de la independencia panameña y la vocación hispanoamericana.

El caudal de las reflexiones y noticias en torno a la separación de Panamá, corrió al parejo de la ambigüedad, el desconocimiento y la distorsión de lo sucedido en el territorio istmeño. La imagen que trazó a sus lectores la prensa mexicana, fue vertida en una prosa ágil e imaginativa, orientada en lo fundamental por una serie de valoraciones nacionalistas, positivistas, hispanoamericanistas y de repudio al imperialismo norteamericano. Tales elementos permiten entrever que la opinión pública se configuraba en función de una ideología nacionalista, que profesaba el orden y el progreso como base sólida para garantizar la prosperidad e independencia de cualquier país, y emulaba con romanticismo la idea de la unidad hispanoamericana, como

recurso para enfrentar la creciente influencia de los Estados Unidos en el continente americano. La debilidad colombiana y la paz porfiriana eran sin duda los puntos de referencia para ejemplificar y constatar esa comprensión ideológica.

CAPÍTULO IV

El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y la competencia interoceánica americana.

1. La brecha tehuana.

Hasta aquí hemos expuesto las impresiones de la opinión pública y de la cancillería mexicana en torno a la formación de la República de Panamá. Veremos ahora lo relacionado con la promoción de una vía interoceánica en el istmo de Tehuantepec. Paralelo a los acontecimientos de Panamá, en México se fomentó el tendido de una línea ferroviaria por Tehuantepec y la construcción de dos puertos internacionales en Coatzacoalcos y Salina Cruz. De ahí el interés por rescatar las estimaciones mexicanas sobre la futura creación del canal panameño, así como el entusiasmo y la preocupación que generó la expectativa de una competencia entre ambas rutas.

A efecto de aclarar por qué el asunto de la comunicación por Tehuantepec ha sido una preocupación constante en México,²²¹ estimamos oportuna la presentación de una reseña, que sin dejar de circunscribirse en la dirección general trazada anteriormente, se refiera a episodios mexicanos de los siglos XIX y XX.

²²¹ Cf. Rafael Carrasco Puente, *Bibliografía del istmo de Tehuantepec*.

A. Años de proyectos transísmicos y de obstinación diplomática.

(1824 - 1878)

Lo notable es, cómo siendo tan patentes las ventajas que presenta la apertura de la vía de comunicación por Tehuantepec sobre todas las demás, y de tan fácil ejecución y poco costo, no se haya efectuado en más de 35 años, en que han estado renovándose las concesiones, sin que hayan reunido los fondos necesarios para dar siquiera principio á la obra.

Manuel Larrainzar *

El reiterado interés de Estados Unidos y el continuo fracaso de los proyectos y concesiones respectivas, son rasgos que caracterizan el periodo de 1824 a 1878. Merced a su atractivo comercial y estratégico, desde temprano se pensó en el territorio del istmo tehuano como una fuente potencial de riquezas para el país.²²² A pedimento del gobierno general y del estado de Veracruz, el coronel Juan Orbezo y don Tadeo Ortiz de Ayala practicaron los primeros estudios de reconocimiento en 1824.²²³ Ambos comisionados se manifestaron

* Manuel Larrainzar, *Vía de comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec*, p. 39.

²²² Matías Gustavo Hermesdorf describe cómo era la región a mediados del siglo XIX, *En el istmo de Tehuantepec*; véase también, Charles Etienne Brasseur, *Viaje al istmo de Tehuantepec*, p. 59-67. Dos estudios sobre la geografía, los recursos naturales y la economía de la zona, corresponden a Roxana Arce Ybarra, "Los transportes en el istmo de Tehuantepec", p. 17-114; y Roy Wilson McNeal, *La geografía del istmo de Tehuantepec*, p. 12-135.

²²³ El gobierno envió a Juan Orbezo, "Resultado del reconocimiento hecho en el istmo de Tehuantepec, de orden del Supremo Gobierno", en *BSMGE*, 1ª época, vol. 1, 1861, p. 28-39; y el estado de Veracruz encomendó el estudio a Tadeo Ortiz de Ayala, *Istmo de Tehuantepec*. En 1842, Gaetano Moro hizo otro estudio para José de Garay, declarando factible la edificación de un canal, *Compendio de un informe*. Posteriormente, entre 1850 y junio de 1851, los sucesores norteamericanos de la concesión de Garay realizaron un nuevo examen, con miras al tendido de una vía ferroviaria, John Jay Williams, *El istmo de Tehuantepec*. La lectura de tales testimonios ilumina sobre las peculiaridades de las exploraciones científicas practicadas entonces.

favorables a la realización de una vía que comprendiera el río Coatzacoalcos y un camino de tierra. Leamos a Orbeagozo:

Manifestada la grave dificultad que yo púlsó para la formación de un canal navegable que atravesase el istmo, queda sólo la esperanza de un camino de ruedas, que una el río Coatzacoalco con las lagunas de las costa de sur. Esto en mi opinión, es de más fácil ejecución y de cómodo uso.²²⁴

Pero la ruta no se abrió sino hasta mucho después, debido a lo accidentado de la orografía y a la serie de desajustes políticos, sociales y económicos que prevalecieron en el país la mayor parte del siglo XIX, imposibilitando el desarrollo de obras de comunicación tan esenciales como ésta.²²⁵ No obstante, en el decenio de 1850 varias administraciones se vieron obligadas a prestar gran atención a la apertura de un camino por territorio tehuano.

Por razones que explicamos en el capítulo primero, los Estados Unidos procuraron afianzar su participación en todo movimiento relacionado con la apertura de un puente interoceánico. En el caso mexicano, la amarga experiencia de 1847 y otros tantos amagos que sufrió nuestro país de su vecino norteño, hicieron que el problema se tornara molesto e inquietante.²²⁶ El

²²⁴ Orbeagozo, *op. cit.*, p. 35.

²²⁵ Sobre el periodo de 1810 a 1842, son ilustrativas las observaciones de Mariano Otero, *Ensayo sobre el verdadero estado de la cuestión social y política que se agita en la República Mexicana*, p. 40-44, 77-80 y 84-88. Así mismo, Pablo Macedo, *Tres monografías que dan idea de una parte de la evolución económica de México*, p. 187-191; Francisco López Cámara, *La estructura económica y social de México en la época de la Reforma*, p. 20-25, 82; John H. Coatsworth, "Los obstáculos al desarrollo económico en el siglo XIX", en *Los orígenes del atraso*, p. 80-109.

²²⁶ Un estudio puntual del periodo de 1842 a 1859, corresponde a Genaro Fernández Mac Gregor, *El istmo de Tehuantepec y los Estados Unidos*. Véase también Luis G. Zorrilla, *Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos*, vol. I, p. 315-406. Más general es el libro de Miguel A. Quintana, *Tehuantepec, Nicaragua y Panamá*; e igualmente, Manuel Medina Castro, *Estados Unidos y América Latina*. p. 595-601. Al frente de la cartera

asunto salió a relucir en las negociaciones del tratado Guadalupe Hidalgo, pero en aquella ocasión los representantes mexicanos se negaron a abordarlo. Al poco tiempo la presión sobrevino de nueva cuenta, y esta vez con un pretexto que dio dolor de cabeza a varios diplomáticos mexicanos, a saber, la validación de una concesión para el tránsito y la colonización del istmo de Tehuantepec a don José de Garay, que en virtud de transferencias había pasado a manos de particulares norteamericanos (cf. cuadro A). Por más razones que se adujeron acerca de la irregularidad del traspaso y la vigencia de la propia concesión, el gobierno norteamericano no quitó el dedo del renglón hasta ver satisfechas sus solicitudes. Se firmaron tres convenios, independientes entre sí, en junio de 1850, enero de 1851 y marzo de 1853, para la construcción, uso y protección de una senda por el istmo de Tehuantepec, a cargo de los sucesores de la concesión a Garay y posteriormente de la Compañía Mixta de August G. Sloo.²²⁷ Los tres convenios,

diplomática mexicana, José Fernando Ramírez se encargó de recopilar y comentar la documentación relacionada con la controversia diplomática sobre el paso del istmo, véase *Memorias, negociaciones y documentos*; así como *Memoria instructiva*, en la que demuestra la improcedencia de las reclamaciones hechas a México por los sucesores ingleses y norteamericanos de la concesión Garay. Sobre este prominente mexicano, Ana Rosa Suárez Argüello, "José Fernando Ramírez: su estrategia para defender la soberanía de Tehuantepec (1851-1852)", en Luis Jáuregui y José Antonio Serrano (coord), *Historia y Nación II. Política y Diplomacia en el siglo XIX mexicano*, p. 401-419. También puede consultarse a Manuel Larrainzar, *op. cit.*; y la crítica que el senador norteamericano Mason, escribió contra los detentadores de la concesión de 1842 y el uso que su gobierno le daba como instrumento de presión para que México accediera a abrir el tránsito tehuano, *Análisis del dictamen de la Comisión de Negocios Extranjeros del Senado de los Estados Unidos sobre el negocio de Tehuantepec*.

²²⁷ Ana Rosa Suárez pone de relieve la importancia que tuvieron los intereses privados de México y Estados Unidos, en la promoción de los proyectos y concesiones para la comunicación por el istmo de Tehuantepec. Personajes como P. A. Hargous y Albert G. Sloo, aprovecharon su posición e influencia política y económica, para granjearse el apoyo de funcionarios, políticos, diplomáticos y editores de prensa mexicanos y norteamericanos, en favor de sus intereses y empresas, las cuales tuvieron un peso fundamental en el desarrollo de

sin embargo, fueron rechazados o quedaron sin ratificación por alguna de las partes. En cambio, prosperó el tratado de la Mesilla suscrito en diciembre de 1853, cuyo artículo VIII concedía el paso franco por Tehuantepec a los ciudadanos y haberes de los Estados Unidos. El gobierno dictatorial de Santa Anna se comprometió, además, a edificar en breve un camino de madera, un ferrocarril y un puerto del lado del Golfo. Camino, ferrocarril y puerto que se quedaron en promesa y obligación para las administraciones venideras.

Años más tarde el asunto del paso transístmico volvió a la agenda diplomática, y en noviembre de 1859 la convención Mac Lane-Ocampo concedió a perpetuidad el traslado de tropas norteamericanas por la región tehuana y otros puntos clave del territorio nacional.²²⁸ Luego de esta convención, que por demás no fue ratificada, la presión a México disminuyó sensiblemente. Durante cuatro años, de abril de 1861 a abril de 1865, la vecina república del norte se vio enfrascada en una guerra interna, y hasta el decenio de 1870 no volvió a ocuparse del paso entre mares. Después de ese lapso decayó el interés que había mantenido por Tehuantepec, siendo determinantes las expediciones científicas organizadas por Ulisses Grant,

las relaciones diplomáticas de este periodo; "La batalla por Tehuantepec: el peso de los intereses privados en la relación México-Estados Unidos, 1848-1854".

²²⁸ Este es un episodio que ha llamado mucho la atención de los historiadores que se interesan por los abatares del istmo y la administración de Benito Juárez. De una crecida lista de obras, referimos las siguientes: Ralph Roeder, *Juárez y su México*, p. 311-365; Carmen Blázquez, *Veracruz liberal*, p. 173-204; Francisco Bulnes, *Juárez y las revoluciones de Ayutla y de Reforma*, p. 413-485; Justo Sierra, *Juárez: su obra y su tiempo*, p. 193-201; Agustín Cué Canovas, *Juárez, los Estados Unidos y Europa*; Alberto María Carreño, *México y los Estados Unidos de América*; Felipe Torres Barba, "Tratado Mc Lane-Ocampo"; Ángel Hermida Ruiz, *Juárez y el tratado Mc Lane Ocampo*. Textos poco críticos y excesivamente nacionalistas son de Vicente Sáenz, *Nuestras vías interoceánicas*, y Manuel González Ramírez, *El codiciado istmo de Tehuantepec*.

entre 1870 y 1875, que declararon sumamente costosa la construcción de un canal interoceánico por el istmo mexicano, debido a su anchura, a la elevación de su cordillera y a la falta de recursos hidráulicos en la zona; mientras que las rutas del Darién y Panamá ofrecían fajas angostas de tierra, y Nicaragua poseía dos lagos interiores y el curso del río San Juan del Norte.²²⁹

Por otra parte, las concesiones para la construcción de un camino tehuano pasaron de manos de una compañía a otra, sin que ninguna emprendiera trabajos de importancia. Sólo durante la fiebre de oro se mantuvo un servicio de cruce y aun en ese caso la travesía fue enfadosa y desorganizada.²³⁰ Así, no llegó a abrirse un buen paso, con todo lo insufribles que fueron las fricciones diplomáticas y las concesiones liberalmente otorgadas entre 1842 y 1878 (cf. cuadro A). Los Estados Unidos e innumerables intereses privados se mantuvieron obstinados en esta cuestión, y el gobierno de México se vio instado a mantener en permanente privilegio la apertura de una brecha por territorio istmeño.

²²⁹ Cf. McCullough, *op. cit.*, p. 17-47 y 77-102; asimismo, Manuel Fernández, *Informe sobre el reconocimiento del istmo de Tehuantepec*.

²³⁰ Brasseur, *op. cit.*, *passim*.

Cuadro A.

Concesiones	Vigencia
Concesión a José de Garay	<p>Marzo de 1842, Santa Anna expide el decreto de otorgamiento.</p> <p>Febrero de 1843, Nicolás Bravo ratifica la concesión.</p> <p>Diciembre de 1843, Valentín Canalizo la proroga hasta julio de 1845.</p> <p>Noviembre de 1846, Mariano Salas la proroga por dos años más.</p>
Sucesores de la concesión de Garay	<p>Enero de 1847, Garay vende la concesión a los ingleses Manning y Mackintosh.</p> <p>En febrero de 1849 la concesión es transferida al norteamericano Peter A. Hargous y a la <i>Tehuantepec Railroad Company</i>.</p> <p>Mayo de 1851, en virtud de la controversia y las reclamaciones que suscitaron algunos ciudadanos norteamericanos apoyados por el gobierno de los Estados Unidos, México declara la invalidez de la concesión de Garay.</p>
Cía. Mixta de Albert G. Sloo	Febrero de 1853 - Septiembre de 1857.
Cía. Louisiana de Tehuantepec	Septiembre de 1857 - Octubre de 1866.
Cía. de Tránsito de Tehuantepec	Octubre de 1866 - Agosto de 1867.
Compañía de Emile La Sère	Agosto de 1867 - Mayo de 1878.

B. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec (1879 - 1907).

La historia de Díaz en su gigante aventura transistmica en Tehuantepec, y que funcionó antes de la apertura oficial del Canal de Panamá, se divide en dos partes: antes de Pearson y después de Pearson.

Enrique Sodi¹

Con la estabilidad política, la progresiva pacificación social y la modernización económica e infraestructural del porfiriato, inició una nueva etapa en la que se dio un impulso definitivo a la comunicación por Tehuantepec.²³¹ Aunque las exploraciones practicadas en 1870 por el capitán Robert Shufeldt descartaron este istmo para la realización de un canal,²³² era posible trazar una vía ferroviaria y la administración de Porfirio Díaz se encargó de alentarla en forma directa.²³³ Debe subrayarse, en este sentido, que en la historia de la comunicación ístmica de América, México fue el único país que se hizo cargo de su ruta.

¹ Enrique Sodi Álvarez, *Istmo de Tehuantepec*, p. 122.

²³¹ Oaxaca, tierra natal de Díaz, también recibió en este tiempo un fuerte estímulo modernizador; véase Francie R. Chassen López, "Oaxaca: del Porfiriato a la Revolución 1902-1911", en *Revista Mexicana de Sociología*, abril - junio de 1989, p. 163-179; Víctor Raúl Martínez Vásquez, *La Revolución en Oaxaca*, p. 42-55; y Francisco José Ruiz Cervantes, *La Revolución en Oaxaca*, p. 11-19.

²³² Cf. Manuel Fernández, *op. cit.*

²³³ Dos estudios relativos al ferrocarril, su funcionamiento e influencia en la economía regional, corresponden a Leticia Reina Aoyama, "Los albores de la modernidad: el ferrocarril de Tehuantepec", en *Anuario VIII*, p. 9-22; y Francisco José Ruiz Cervantes, "Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)", en Leticia Reina Aoyama (coord.), *Economía contra sociedad*, p. 25-167. Escritos anteriores son de Miguel Covarrubias, *El Sur de México*, p. 209-221; y Enrique Sodi Álvarez, *Istmo de Tehuantepec*, p. 94-98, 123-147. Acerca de la política ferroviaria, John H. Coatsworth, *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato*.

¿Qué motivó al régimen a erigir un ferrocarril en Tehuantepec, sabiendo que desde 1881 se trabajaba en la apertura de un canal en Panamá? Influyeron sin duda los abundantes artículos publicados en las ciudades de Washington, Nueva York, San Francisco, San Diego, Phoenix, Denver, Pensacola, La Habana, Roma y Londres, en torno a los avances y futuros servicios del ferrocarril de Tehuantepec.²³⁴ Asimismo, la acogida y difusión que tuvieron los escritos de ministros y cónsules mexicanos, que juzgaron

²³⁴ Cf. recorte de *The Argonaut* enviado por el cónsul de México en San Francisco California, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 18 de julio de 1892, AHDM, leg. L-E-1515, fs. 87-88; recorte de periódico enviado por el cónsul de México en Phoenix, Arizona, Martín Arce, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 9 de agosto de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 136; recorte del periódico *L'Italie*, enviado por el encargado de negocios de México *ad interim* en Roma al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 20 de agosto de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 146; ejemplar de *Fortnightly Review*, correspondiente al mes de agosto de 1901, que contiene el artículo titulado "El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec", escrito por la Sra. E. Alec Tweedie; enviado por el embajador mexicano en Londres, Cayetano Romero, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 31 de julio de 1901, AHDM, leg. L-E-1515, f. 223; recorte de *The San Diego Union* enviado por el cónsul de México en San Diego al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 18 de julio de 1902, AHDM, leg. L-E-1515, f. 236; recorte de periódico enviado por el cónsul de México en Pensacola, Florida, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 28 de marzo de 1906, AHDM, leg. L-E-1516, f. 22; recortes de los periódicos *New York Herald* y *Washington Post*, remitidos por el embajador de México en Washington al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 4 de abril de 1906, AHDM, leg. L-E-1516, f. 30 bis; recorte de *El Comercio* enviado por el cónsul de México en La Habana al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 5 de julio de 1906, AHDM, leg. L-E-1516, f. 54; recorte del *Diario de la Marina* enviado por el cónsul de México en La Habana al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 31 de agosto de 1906, AHDM, leg. L-E-1516, f. 57; recortes del *Avisador Comercial* y *El Mundo*, enviados por el cónsul de México en La Habana al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 15 de diciembre de 1906, AHDM, leg. L-E-1516, f. 89; serie de artículos publicados por la prensa inglesa sobre el ferrocarril de Tehuantepec, enviados por el ministro de México en Londres al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 30 de enero de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 108; recortes del *Avisador Comercial* enviados por el cónsul de México en La Habana al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 5 de marzo de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 113; recorte de *El Comercio* enviado por el cónsul de México en La Habana al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 25 de febrero de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 115; artículos de la prensa inglesa sobre el ferrocarril de Tehuantepec, enviados por el ministro de México en Londres al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 27 de marzo de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 131.

conveniente llamar la atención del público extranjero sobre los adelantos y ventajas de la ruta financiada por el gobierno de México.²³⁵

Como respuesta a las informaciones difundidas por conductos diplomáticos y a través de la prensa, la cancillería mexicana recibió solicitudes de información detallada sobre el adelanto de los trabajos y su fecha probable de terminación, la extensión de la vía, el calado de los puertos, los reglamentos, los itinerarios, las tarifas de fletes y pasajes, el servicio de correspondencia, las líneas de vapores que llegaban a Salina Cruz y a Coatzacoalcos, para ilustración de los gobiernos de Estados Unidos, Chile, Guatemala, El Salvador, y los representantes de las cámaras de comercio de Galveston, San Francisco y Budapest.²³⁶

²³⁵ Cf. las comunicaciones del embajador de México en Washington, Matias Romero, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 28 de febrero- 21 de marzo de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, fs. 96-99; "The Tehuantepec Isthmus Railway", por Matias Romero, Washington, 1894, AHDM, leg. L-E-1515, fs. 107-117; el embajador de México en Washington al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 24 de mayo de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 126; el embajador mexicano en Washington al Secretario de Relaciones Exteriores de México, White Plains, N.Y., 7 de septiembre de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 150; ejemplar del periódico *L'Osservatore Triestino* de 31 de agosto de 1906, enviado por el cónsul de México en Trieste, Austria, José Smerdou, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 1º de septiembre de 1906, AHDM, leg. L-E-1516, f. 67; el cónsul de México en Trieste al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 26 de noviembre de 1906, AHDM, leg. L-E-1516, f. 86; recorte del *Avisador Comercial*, con un artículo escrito por el cónsul de México en La Habana, enviado al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 16 de febrero de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 91; el cónsul de México en Trieste al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 25 de febrero de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 125; ejemplar de la revista *Oesterreichisch-Ungarische Export-Revue*, correspondiente al 5 de abril de 1907, con un artículo del cónsul de México en Trieste, sobre la inauguración del ferrocarril de Tehuantepec, enviado al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 6 de abril de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 135; recorte y traducción de un artículo escrito por el cónsul de México en Budapest, publicado en el *Magyarország*, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 29 de mayo de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 174.

²³⁶ Cf. la comunicación del encargado de negocios *ad interim* de México en Centroamérica, José F. Godoy, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, Guatemala, 3 de febrero de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 90; informes solicitados por el encargado de negocios *ad interim* de México en Centroamérica, sobre el avance de los trabajos del ferrocarril de Tehuantepec, México, 24 de febrero de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 93; el embajador de México en

De igual manera se reparó en la posibilidad de competir ventajosamente con los servicios del ferrocarril de Panamá y con los de los ferrocarriles transcontinentales de Norteamérica. Las voces de atención entre 1894 y 1907 no cesaron de escucharse fuera de nuestras fronteras. El *Diario de Centro América* de 5 de noviembre de 1894, indicaba que la ruta de Tehuantepec llegaría en buen momento, "pues nos encuentra embarazados con el mal servicio y las exigencias de la Compañía *Pacific Mail*, y es el caso de procurar que los otros vapores que nos visitan, lleven nuestros frutos a la vía mexicana y nos libren de las horcas de Panamá."²³⁷ A su vez, la Prensa Asociada comentó en el *San Diego Union* del 4 de junio de 1902, que el ferrocarril del istmo mexicano se levantaría, "como un rival formidable no sólo para todos los

Washington al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 12 de abril de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 101; el encargado de negocios *ad interim* de México en Centroamérica, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, Guatemala, 9 de agosto de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, fs. 140-141; el Secretario de Comunicaciones, G. Cosío, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, México, 4 de septiembre de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 144; el cónsul de México en Quetzaltenango al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 10 de noviembre de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 162; el Secretario de Comunicaciones al cónsul de México en Quetzaltenango, por intermedio del Secretario de Relaciones Exteriores de México, 20 de junio de 1895, AHDM, leg. L-E-1515, f. 168; el encargado de negocios *ad interim* de México en Centroamérica al Secretario de Relaciones Exteriores de México, Guatemala, 6 de noviembre de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, fs. 182-183; la Legación de Chile en México al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 20 de marzo de 1903, AHDM, leg. L-E-1515, f. 259; la Legación de Chile en México al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 6 de julio de 1903, AHDM, leg. L-E-1515, fs. 263-264; la Secretaría de Comunicaciones al enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Chile en México, Joaquín Walker Martínez, por intermedio de la Secretaría de Relaciones Exteriores de México, 23 de julio de 1903, AHDM, leg. L-E-1516, fs. 4-6; Mr. Rufus P. Jennings, presidente de la Junta de Fomento de California, por intermedio del cónsul de México en San Francisco, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 21 de marzo de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 121; el cónsul de México en Budapest al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 24 de mayo de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 171; la Secretaría de Comunicaciones al cónsul de México en Budapest, por intermedio del Secretario de Relaciones Exteriores de México, 9 de julio de 1907, AHDM, leg. L-E-1516, f. 194.

²³⁷ Recorte enviado por el encargado de negocios *ad interim* de México en Centroamérica, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, Guatemala, 6 de noviembre de 1894, AHDM, leg. L-E-1515, f. 184.

ferrocarriles transcontinentales de este país sino también para el canal vía Panamá".²³⁸

En efecto, la nueva línea acortaría en 9, 654 kilómetros la distancia entre Europa y San Francisco por el Cabo de Hornos, así como la de los puertos americanos de ambas costas en 1, 930 kilómetros respecto a la vía de Nicaragua y en 3, 218 kilómetros con relación al proyectado canal de Panamá. La ruta de Nueva Orleans-San Francisco por Tehuantepec recorrería 4, 022 kilómetros, es decir, 1, 126 kilómetros más que por el ferrocarril *Southern Pacific*; no obstante, la primera línea sería más barata en cuanto a fletes, y rápida debido a la eliminación de pases y formalidades consulares.²³⁹ Así, pues, las circunstancias y previsiones sobre la futura competencia, no pudieron menos que incitar a la habilitación de la comunicación interoceánica del istmo mexicano. Es cierto que las necesidades militares y comerciales del mundo conducirían tarde o temprano a la construcción de un canal, pero no podían ignorarse los beneficios que se obtendrían en cada uno de los años previos a su apertura, así como la utilidad de la obra para sacar del aislamiento a las comarcas sureñas del país.²⁴⁰ En la revista *Harpers Weekly* de 31 de marzo de 1906, Henry Harrison Lewis expresaba, "no pudo

²³⁸ Recorte enviado por el cónsul de México en San Diego California al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 4 de junio de 1902, AHDM, leg. L-E-1515, f. 230.

²³⁹ Artículo titulado "El ferrocarril Nacional del Istmo de Tehuantepec y su importancia para el tráfico universal", por Enrique Lemcke, representante de la embajada de los Estados Unidos en México, 2 de enero de 1903, AHDM, leg. L-E-1515, fs. 250-254.

²⁴⁰ "La línea fue construida en su totalidad con fondos gubernamentales; su propósito era atraer el tráfico del ferrocarril panameño y ayudar al desarrollo del sur de México. Cuando se terminó, sin embargo, el canal de Panamá ya se estaba construyendo y la línea del ferrocarril nunca concretó su temprana promesa.", John Coatsworth, *Los orígenes*, op. cit., p. 156.

escogerse una época más propicia que la actual para inaugurar esta nueva y eficaz vía de comunicación comercial entre el Atlántico y el Pacífico".²⁴¹ Opinaba así en vista de las ventajas geográficas del ferrocarril tehuano sobre el de Panamá, e igualmente por el crecimiento industrial norteamericano y el florecimiento agrícola en la vecindad de la línea de tránsito mexicana, donde a principios del siglo XX se localizaban propiedades de gran extensión dedicadas a la ganadería y al cultivo de maíz, frijol, azúcar, arroz, café, añil y cítricos.²⁴²

La conclusión de la ruta fue lenta y onerosa, considerando que sólo tenía 310 kilómetros de extensión.²⁴³ En dieciséis años, cuatro compañías colocaron diferentes tramos de vía (cf. cuadro B), hasta que al fin, en septiembre de 1894, un tren hizo el recorrido completo de Coatzacoalcos, Veracruz, a Salina Cruz, Oaxaca, en 10 horas 20 minutos.²⁴⁴ Para esas alturas, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec había costado ya al erario federal, la suma aproximada de cuarenta y cinco millones de pesos,²⁴⁵ y todavía faltaban obras importantes para volver atractiva su utilización.

²⁴¹ Artículo enviado por el cónsul de México en San Francisco California, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 3 de abril de 1906, AHDM, leg. L-E-1516, fs. 26-28.

²⁴² Cf. Ruiz, "Promesas y saldos", *op. cit.*, p. 39-48.

²⁴³ Francisco Calderón informa sobre el ritmo de construcción de la vía, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas, *Historia Moderna de México, El porfiriato, Vida económica*, p. 486, 523-525, 539-540, 556-559. También, Macedo, *op. cit.*, p. 224-227, 254-255.

²⁴⁴ El francés Lambert Sainte de Croix ofrece una descripción del viaje que hizo en el ferrocarril de Tehuantepec por este tiempo, *Once meses en México y Centroamérica* (1896), en Martha Poblett Miranda (comp.), *Cien viajeros en Veracruz*, t. VIII p. 319-336, en la p. 336.

²⁴⁵ La cifra ha sido tomada de Pablo Macedo, *op. cit.*, p. 255; asimismo de Ricardo García Granados, *Historia de México*, t. I, p. 485.

Cuadro B.

Concesionario	Vigencia	Kilómetros tendidos
Edward Learned	Mayo de 1879 - Agosto de 1882.	35
James B. Eads	Abril de 1881. Su proyecto para un ferrocarril que transportaría barcos a través del istmo, nunca se realizó.	--
Delfín Sánchez Juárez	Octubre de 1882 - Mayo de 1888.	73
Edward Mac Murdo	Octubre de 1888 - Enero de 1892.	51
Chandos Stanhope, J.	Febrero de 1892 - Diciembre de 1893.	92
H. Hampson y E. L. Corthell	Nuevo contrato: Diciembre de 1893 - Julio de 1894.	59

En efecto, su explotación requería maquinaria, mayor infraestructura y sobre todo la construcción de puertos adecuados en uno y otro mar. En 1896 se contrató a la Casa Samuel Hermanos para proveer a la vía de material rodante con valor de un millón de pesos oro; y en noviembre de 1899 se contrató a la firma *S. Pearson & Son Limited* para acondicionar la ruta y erigir los puertos. El inglés Weetman Dickinson Pearson, era por entonces una figura señera en nuestro país.²⁴⁶ Sus inversiones abarcaban un amplio espectro - construcción, materias primas, tranvías, generación de energía eléctrica, extracción petrolera - y desde 1889 supo cultivar la amistad del general Díaz. Además, por ser británico y muy cumplido, el régimen le dio trato preferente con objeto de crear un contrapeso a la creciente influencia del capital norteamericano. En el ámbito de la construcción cabe apuntar que a él se

²⁴⁶ Acerca de los negocios de Pearson en México y su relación con el régimen porfirista y los gobiernos revolucionarios, Lorenzo Meyer, *Su Majestad Británica contra la revolución mexicana*, especialmente p. 74-112. También, Jonathan C. Brown, *Oil and Revolution in Mexico*, p. 47-49; y Sodi, *op. cit.*, p. 128-131.

debió la ejecución del gran canal de desagüe del valle de México (1889-1901), y la moderna infraestructura del puerto de Veracruz (1895-1902). Por todo esto, no es fortuito que se le hubiera encargado poner en completa marcha el tráfico tehuano.

La firma debía entregar en cuatro años las instalaciones importantes, mientras que en siete concluiría el conjunto de la ruta.²⁴⁷ A cambio, el gobierno otorgó un permiso de explotación por cincuenta y un años, el título de agentes mandatarios y un subsidio que Pablo Macedo calculó allá por 1903, en casi treinta y cuatro millones de pesos. Una vez inaugurado el servicio, 65 por ciento de las utilidades correspondería al gobierno y 35 por ciento a la compañía; luego aumentaría la proporción en favor del gobierno, hasta llegar al 76.5 por ciento.²⁴⁸

Amén de los puertos propiamente dichos, se levantaron grandes bodegas, grúas monta cargas, patios, talleres, oficinas y viviendas, se tendieron los cables del telégrafo y de la electricidad, y se erigió un dique seco en Salina Cruz. La vía quedó restaurada en varios tramos, manteniendo cuadrillas de trabajadores a cada diez kilómetros; también fueron remozadas las estaciones, los terraplenes se ensancharon, las curvas y pendientes se suavizaron y viejos puentes de madera fueron sustituidos por otros nuevos de

²⁴⁷ Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, *Contratos celebrados con los Sres. Pearson and Son*. Contratos del 11 de noviembre de 1899, del 16 de mayo de 1902 y reformados el 20 de mayo de 1904. Este último también en AHDM, leg. L-E-1517, fs. 51-59.

²⁴⁸ Meyer, *op. cit.*, p. 74.

acero. Aclaremos, no obstante, que los trabajos se vieron entorpecidos por la escasez permanente de mano de obra, los contratiempos del clima, las precipitaciones pluviales y los azotes de fiebre amarilla y de malaria.²⁴⁹ Con todo, la compañía de Pearson adelantó cuanto pudo y el cruce fue inaugurado con gran pompa y regocijo en enero de 1907.

2. La competencia de las rutas.

A. En expectativa.

¿Serán ilusorias las esperanzas que nos hemos forjado sobre ese camino?

El Universal

En 1894, poco antes de concluir el tendido de la vía tehuana, *El Universal* decía enfático que no eran falsas las esperanzas puestas en ella; y aunque de momento no llegaría a ser atractiva para el tráfico internacional, ayudaría en cambio a activar el comercio del país. La ruta poseía ventajas geográficas

²⁴⁹ Armando Rojas Rosales proporciona información relativa a las dificultades que tuvieron los contratistas Edward Learned, Delfín Sánchez, Edward Mc Murdo, Chandos Stanhope y Weetman Pearson, para mantener unidades fijas de trabajadores en las obras del ferrocarril; principalmente por la escasez de poblados en la zona norte del istmo y por el temor a contraer la fiebre amarilla y la malaria. "Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", en *Boletín del Archivo General de la Nación*, 4ª serie, México, verano de 1995, p. 13-34. Véase también la tesis de medicina de Secundino Rodríguez, "Algunos datos para el estudio de la malaria en el istmo de Tehuantepec" (1896).

^{*} "El ferrocarril de Tehuantepec", *El Universal*, 3 de marzo de 1894, p. 1.

inapreciables y en virtud de las mismas pronto comenzaría a reeditar ganancias.²⁵⁰ La *Semana Mercantil* secundó esta idea, diciendo que la vía contribuiría a incrementar nuestras producciones, al facilitar la exportación.

Por los ferrocarriles podrán llevarse esos productos de nuestra industria á Veracruz, de Veracruz por mar á Coatzacoalcos, de allí por la vía férrea, á través del Istmo para expedirlas á Centroamérica, á Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile.²⁵¹

Pero no todos compartían igual optimismo. En agosto de aquel año, *El Tiempo* dio cuenta de la terminación de la vía e hizo notar que aún faltaban los puertos terminales, sin los cuales la ruta que tanto había costado no serviría, "para su principal y grandioso objeto, que es el tráfico exterior". En vista de ello, sugería llamar a comparecer a los concesionarios, para obligarlos a entregar las fabulosas ganancias que ilícitamente se habían apropiado, con lo que podrían construirse las obras faltantes, sin gastos adicionales muy grandes para el gobierno.²⁵² La propuesta como es de imaginar no tuvo eco, pero el diario se mantuvo insistente en el apresuramiento de los trabajos.

Hacia 1901, una carta publicada por *El Tiempo* denunciaba la lentitud y deficiencia de las obras de acondicionamiento ejecutadas por la compañía de Pearson. La producción istmeña, decía la misiva, había descendido notablemente, y junto con ésta la ilusión de prosperidad cifrada en el ferrocarril:

²⁵⁰ *Ibid.*

²⁵¹ "El ferrocarril de Tehuantepec y la producción nacional", *Semana Mercantil*, 23 de julio de 1894, p. 352-3.

²⁵² "El ferrocarril de Tehuantepec", *El Tiempo*, 2 de agosto de 1894, p. 2.

Por acá se creía que eternamente se iba á haber plétora de negocios y dineros una vez que la locomotora mal que bien corriera entre Coatzacoalcos y Salina Cruz, pero el desengaño más triste ha venido á paralizar no sólo el pequeño comercio sino también á la agricultura [...] Los pueblos, incluso Tehuantepec, apenas saben que hay Ferrocarril y se acuerdan de él cuando ven pasar el tren y nada más.²⁵³

El diario de Agüeros infería de lo anterior, que el ferrocarril había resultado un fiasco y que los préstamos millonarios que hicieron de su construcción la más costosa de México, fueron poco menos que inútiles, al grado en que la ruta, "únicamente existe en provecho de los contratistas".²⁵⁴ Pero la censura de este órgano no fue siempre inflexible, como tampoco la de ninguna otra publicación. Al comentar el informe de un cónsul salvadoreño en Londres, donde se destacaba la privilegiada posición comercial de Tehuantepec, *El Tiempo* estimó que una vez terminada la obra contribuiría, "más que cualquier otra al progreso de México".²⁵⁵ Y con esa grandilocuencia lo vemos sumarse al entusiasmo por la senda interoceánica nacional. Digamos, entonces, que las argumentaciones de entusiastas y críticos se mantuvieron con altibajos y paradojas hasta 1907, cuando se inauguró la comunicación interoceánica del istmo. Y en este continuo discurrir, los sucesos panameños de 1903 vinieron a sumar dos ingredientes fundamentales, a saber, la comparación y la preocupación frente al canal panameño.

²⁵³ "Istmo de Tehuantepec", correspondencia, *El Tiempo*, 19 de marzo de 1901, p. 4; también, 30 de marzo de 1901, p. 4.

²⁵⁴ "El ferrocarril de Tehuantepec", *El Tiempo*, 3 de abril de 1901, p. 1.

²⁵⁵ "El ferrocarril de Tehuantepec", *El Tiempo*, 25 de julio de 1901, p. 1.

B. Defensa y crítica o cómo nadie se pone de acuerdo.

No hacía veinte días que había sucedido la separación del istmo de Panamá, cuando *El País* comentó que la realización del canal de Panamá sería una empresa más difícil de acometer que la de Suez. Ciertamente que ninguna otra región del continente ofrecía mejores condiciones topográficas, pero aun así la resistencia de la cordillera sería extraordinaria, sin mencionar que las condiciones climáticas y las enfermedades harían muy fatigoso el trabajo. De hecho, sentenciaba el diario, "la insalubridad fue una de las causas del fracaso de Francia en Panamá y probablemente será también una de las muchas del fracaso de los Estados Unidos en el asunto."²⁵⁶ Por el contrario, la *Semana Mercantil* expresaba que no era difícil imaginar que el canal llegaría a ser construido; las noticias de innumerables negociaciones respaldaban tal pronóstico, y para México esto revestía una importancia excepcional:

Desde luego hay que pensar en el porvenir que se le reserva á la línea férrea de Tehuantepec, erigida á costa de grandes esfuerzos y sacrificios. Un formidable competidor se levanta ante él y en manos excepcionalmente aptas.²⁵⁷

Así, para no entrar en la competencia interoceánica en condiciones desfavorables, debía atraerse todo lo posible al comercio internacional, y para ello era menester apresurar el acondicionamiento de la vía y los puertos de la ruta nacional. Al calor del entusiasmo se revivieron proyectos de un canal por

²⁵⁶ "El canal interoceánico de Panamá", *El País*, 17 de noviembre de 1903, p. 1, 2.

²⁵⁷ "El canal interoceánico de Panamá", *Semana Mercantil*, en *La Patria*, 22 de diciembre de 1903, p. 1.

Tehuantepec y hasta corrió el rumor infundado de que cierto empresario llamado Mariano Medina, se encontraba en Missouri, Estados Unidos, tratando de organizar una compañía con capital de doscientos millones de pesos para emprender la gran obra.²⁵⁸

De igual modo, *El Imparcial* refirió a fines de noviembre que estaba circulando un folleto en inglés y en español, acerca de la construcción de un canal en el istmo mexicano. Y aunque el problema no era nuevo, los autores aseguraban presentarlo de manera especial, pues, sugerían el aprovechamiento de algunos ríos para facilitar el aprovisionamiento de agua. Señalaban, en primer lugar, que a Tehuantepec se habían dirigido gran número de exploraciones y que en esa región se fijó de común acuerdo, "el paso más corto". Por esta razón, su ferrocarril era hoy e inclusive después de construido el canal de Panamá, "la ruta más corta entre Oriente y Occidente"; si bien la menos susceptible de albergar un canal, que sería sumamente costoso y difícil de erigir. No obstante, si en lugar de seguir la línea más corta se aprovechaban los ríos aledaños, hasta cinco vías podían resultar practicables.²⁵⁹ *El Imparcial* se mostró escéptico a todo esto y puntualizó que la sugerencia debía someterse a un examen detallado, "para no hacer fácil lo que en realidad ofrece dificultades sin cuento".²⁶⁰ Por ahora, dijo, el ferrocarril que

²⁵⁸ "The interoceanic Canal Company of Mexico", *La Patria*, 30 de marzo de 1904, p. 3.

²⁵⁹ "Un canal interoceánico en México, ¿llegará a ser construido?", *El imparcial*, 25 de noviembre de 1903, p. 1.

²⁶⁰ *Ibid.* Véase también, "El canal interoceánico de Panamá", *El País*, 2 de diciembre de 1903, p. 2.

cruza el istmo de Tehuantepec ofrece notables ventajas al comercio internacional, por encontrarse justamente *en el paso más corto*.

Para completar el horizonte, una lista de once proyectos de canales interoceánicos publicada por *El Tiempo*, dejó en claro la desventaja de la ruta mexicana (280 km. todos excavados y 140 esclusas) respecto a las posibles vías panameñas (70 a 75 km. con menos de 50 km. a excavar y sólo 25 esclusas).²⁶¹ Todo ello, sin embargo, no debió ensombrecer ni elevar significativamente los ánimos, ya que la esperanza de competencia marchaba como nunca sobre rieles. ¿Pero cuál era el estado de los trabajos? Dos artículos, uno de *El Economista Mexicano* y otro de *El Correo del Sotavento*, suscitaron un controvertido y por demás enmarañado debate, poniendo en evidencia el matiz de sus palabras y a la vez lo indeterminado de su información.

El Correo del Sotavento advertía que había sido un error entregar la vía de Tehuantepec a Pearson, ya que el británico estaba más preocupado por ganar dinero que por beneficiar al país. Señal de ello era la notoria desorganización de los trabajos, que marchaban a paso de tortuga, "propio para terminar los trabajos a fines del siglo veintiuno".²⁶² Compartiendo esta versión, *El Tiempo* concluía que en tales circunstancias sería imposible que la vía nacional llegara a competir en la oferta del tráfico comercial.²⁶³ Por su parte, *El Economista* aseguraba que los trabajos del ferrocarril marchaban con

²⁶¹ "Algo sobre historia del canal de Panamá", *El Tiempo*, 24 de enero de 1904, p. 1.

²⁶² *Apud* editorial de *El Tiempo*, 9 de enero de 1904, p. 2.

²⁶³ *Ibid.*

la celeridad necesaria; y *El País* secundaba el señalamiento, deseando vivamente que fuera confirmado, mientras recomendaba a *El Correo* rectificar su nota, "por tratarse de un asunto de tanta importancia para México".²⁶⁴

Y las versiones se confirmaron, en efecto, pero no como era razonable esperar. *El Tiempo* dio a conocer algunas cifras que evidenciaban el gran trabajo desplegado en el istmo y que contradecían lo dicho por *El Correo del Sotavento*.²⁶⁵ Luego, *El Economista* refirió el contenido de una carta publicada en el mismo *Correo*, donde se deploraba amargamente el retardo en las cargas transportadas por el ferrocarril tehuano, y hasta se decía que ya habían ocurrido pérdidas de mercancía.²⁶⁶ Por último, *La Patria* afirmaba que había dificultades para la explotación de la vía, pues, las precipitaciones pluviales eran abundantes y dada la insalubridad de la región no podían mantenerse unidades permanentes de trabajadores.²⁶⁷ ¿A qué periódico se podía hacer caso?

El único que mantuvo una actitud positiva e inalterable en este punto, fue *El Imparcial*, quien reconoció que en esos días se habían registrado inconvenientes climáticos, y por tal motivo se buscaba convenir de nuevo la concesión de la compañía de Pearson. No obstante, aclaraba, "los trenes corren con regularidad, el tráfico aumenta día por día y más ha de aumentar

²⁶⁴ "El ferrocarril de Tehuantepec", *El País*, 8 de enero de 1904, p. 1.

²⁶⁵ "Las obras del istmo de Tehuantepec", *El Tiempo*, 24 de enero de 1904, p. 1.

²⁶⁶ "El ferrocarril del istmo", *El Economista Mexicano*, 30 de enero de 1904, p. 435.

²⁶⁷ "El ferrocarril de Tehuantepec", *La Patria*, 8 de marzo de 1904, p. 2.

aún, en cuanto los dos puertos terminales se encuentren dragados y seguros.²⁶⁸

¿Qué había detrás de la confusión ocasionada por artículos tan contradictorios? Influía desde luego la deficiencia informativa de la época, pero es indudable que también se trataba de un asunto de propaganda y crítica hacia la firma Pearson, y en el fondo un dilema preñado de nacionalismo. Indicios de esto último se aprecian en la interpretación y manejo del sentir extranjero. Un editorial de *The Mexican Herald*, cotidiano de la colonia norteamericana de la ciudad de México, señalaba que el incremento comercial que propiciaría la apertura del canal de Panamá, sería beneficioso para las costas pacíficas mexicanas, “y pondrá á la nación toda en el más estrecho contacto con las mayores corrientes comerciales del mundo”; por consiguiente, el interés de este país era, “sólo secundar el de los Estados Unidos”.²⁶⁹ El *Diario del Hogar* salió al quite de la propuesta, argumentando que lo que México debía hacer era ocuparse de lo propio, apresurando cuanto fuera posible el arreglo de la ruta de tehuana.²⁷⁰

Al día siguiente y con notoria flexibilidad, *The Mexican Herald* se manifestó de acuerdo con el periódico de Mata y aseguró que los trabajos del istmo se hacían con la mayor rapidez posible y bajo el propósito de hacer la competencia al tráfico norteamericano por Panamá. De hecho, merced a su ventaja en distancia y tiempo, “este ferrocarril será [un] competidor más

²⁶⁸ “El ferrocarril del istmo”, *El Imparcial*, 5 de marzo de 1904, p. 1.

²⁶⁹ Comentado en editorial del *Diario del Hogar*, 27 de noviembre de 1903, p. 1.

²⁷⁰ *Ibid.*

importante que el canal, si se le tiende, y con todas probabilidades tendrá la mayor parte del comercio.²⁷¹ El *Diario del Hogar* asintió la nueva consideración y comentó que la naturaleza misma retardaría la conclusión del canal panameño, dada la dificultad de las excavaciones y la insalubridad de la comarca; y si bien los obstáculos no serían insuperables, "es obvio que si México pone vigor en el esfuerzo, alcanzará grandes ventajas".²⁷²

Como el anterior parecer se publicaron otros tantos, evidenciando que la prensa nacional buscaba con asidua preferencia aquellos que respaldaran su sentir. A mediados de 1905, por ejemplo, la revista *México Industrial* tradujo un artículo de la *Popular Mechanics* de Estados Unidos, en el que se encomiaba el esfuerzo de Díaz en la edificación de la ruta tehuana, que le haría segura competencia al canal de Panamá.²⁷³ En otro caso, hacia 1906, *El Imparcial* refirió las sugerencias de John W. Wallace, antiguo jefe de ingenieros del canal de Panamá, acerca de las graves pérdidas que sufriría esta vía cuando el ferrocarril mexicano quedase habilitado y en disposición de acaparar la mayor parte del comercio continental; por lo cual sugería mejorar los servicios y reducir las tarifas del ferrocarril panameño y demás rutas de control norteamericano.²⁷⁴ Apenas cabe decir que se trataba de pronósticos y nada más; pero - y acaso se publicaban por ello - aumentaban el entusiasmo y

²⁷¹ Editorial, *Diario del Hogar*, 28 de noviembre de 1903, p. 1

²⁷² *Ibid.*

²⁷³ "México en competencia con el canal de Panamá. Una opinión americana", *México Industrial*, 1º de julio de 1905, p. 11.

²⁷⁴ *El Imparcial*, 11 de abril de 1906, p. 2.

la simpatía en torno de nuestro paso; tanto más, cuanto que propios y extraños hablaban de él con decidida confianza.

Ahora bien, un cambio importante se registró a raíz del reparo en la posibilidad de competencia. Varios artículos comenzaron a anunciar la pronta terminación de la ruta. Quizá la advertencia más prematura vino de un semanario religioso, *La Ciudad de Dios*, que en el otoño de 1904 calculó que para fines de 1905 quedaría concluido el ferrocarril; esto, según la misma estimación, a ocho años de la apertura del canal de Panamá. Con esa ventaja temporal y las cualidades geográficas del istmo mexicano, no cabía duda que el ferrocarril conservaría cuando menos la mitad del volumen de carga interoceánica, una vez que el canal entrara en funcionamiento.²⁷⁵

Una nueva llamada vino en marzo de 1905, a cargo de otro semanario, *El Mundo Ilustrado*, que a guisa de la futura trascendencia de la vía tehuana, proporcionó "algunos pormenores" sobre el paisaje del istmo, sus recursos naturales y geográficos, así como de las obras ejecutadas por la compañía de Pearson.²⁷⁶ *México Industrial* también brindó por aquellos días una descripción técnica de los trabajos en la vía y los puertos.²⁷⁷ A mediados de 1906, *El Imparcial* anunció la pronta terminación de las obras,²⁷⁸ y para comienzos de

²⁷⁵ "El canal de Panamá y el ferrocarril Nacional de Tehuantepec", *La Ciudad de Dios*, 16 de octubre de 1904, p. 6-7; y 23 de octubre de 1904, p. 10-11.

²⁷⁶ "La ruta de Tehuantepec", *El Mundo Ilustrado*, 2 de abril de 1905, p. 14-19.

²⁷⁷ "El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec y las grandes obras de ingeniería en Coatzacoalcos y Salina Cruz", *México Industrial*, 15 de marzo de 1905, p. 7-9.

²⁷⁸ "Apertura del ferrocarril de Tehuantepec", *El Imparcial*, 28 de julio de 1906, p. 1.

1907 todos los principales periódicos siguieron con detalle los preparativos de inauguración de aquel puente entre los océanos.

Para comprender mejor el interés generalizado, diremos que además de la avidez noticiosa de la prensa, el gobierno de Díaz procuró que el estreno de la ruta financiada por él y que tan prometedora se vislumbraba, tuviese la publicidad necesaria. A propósito de lo anterior, señalaremos que en la comitiva que fue al istmo para presenciar los actos de inauguración, se encontraron los corresponsales de la Prensa Asociada de Nueva York, de *The Mexican Herald*, de *El Imparcial* y además fueron en persona, J. L. Regagnon, Victoriano Agüeros y Filomeno Mata, directores, respectivamente, de la agencia noticiosa Regagnon y de *Le Courier du Mexique*, de *El Tiempo* y del *Diario del Hogar*. Todos los cuales se trasladaron en un tren dispuesto especialmente por el gobierno. Y dado que fueron testigos de los actos y festejos, será útil hacer mención de lo que vieron en aquellos días, pues, tales vivencias debieron inspirar sus disertaciones posteriores.

C. Un relato de la ceremonia de inauguración.

... es la ruta nueva del comercio, que se convertirá, sin duda, en el inagotable y seguro río de tesoros...

El Imparcial

La mañana del lunes 21 de enero de 1907, los pasillos de la estación Buenavista se vieron repletos de personalidades, entre quienes figuraban altos funcionarios públicos, militares, representantes del comercio y de la banca. Se dieron cita para despedir o bien para acompañar al presidente de la República, que partía rumbo al istmo de Tehuantepec.²⁷⁹ Don Porfirio llegó a las nueve con cinco y a su encuentro salió Weetman Pearson y Guillermo de Landa y Escandón. Alrededor los militares formaban una doble valla y en el centro del andén la banda de artillería comenzó a entonar el Himno Nacional. Algunas personas se acercaron a saludar al primer magistrado y minutos después se puso en marcha el lujoso tren que ostentaba el escudo de la República. Una batería en las afueras hizo la salva de ordenanza para despedir al jefe de Estado. Por momentos las detonaciones acallaron las notas de los clarines y los tambores, mientras el tren comenzaba lento a deslizarse.

Cuatro trenes salieron para el istmo. El primero a las ocho en punto, llevando a los voceros de prensa. El siguiente partió a las nueve, y con

²⁷⁹ "Apertura del ferrocarril de Tehuantepec", suplemento, *El Imparcial*, 3 de febrero de 1907, p. 8.

²⁷⁹ "La gran excursión al istmo de Tehuantepec", *El Imparcial*, 22 de enero de 1907, p. 1; véase también, "El viaje á Tehuantepec", *El Tiempo Ilustrado*, 3 de febrero de 1907, p. 76-84.

intervalos de media hora, el tercero y el cuarto. Fueron acompañantes del presidente Díaz, los ministros de Hacienda, de Comunicaciones y de Instrucción Pública, los subsecretarios de Relaciones Exteriores y de Fomento, el general brigadier Fernando González, miembros del Estado Mayor Presidencial, los gobernadores de los estados de México, Oaxaca y Tamaulipas, agregándose el de Veracruz en Córdoba. El Honorable Cuerpo Diplomático marchó en dos carros de distintos trenes. El vagón *Thompsonia* del convoy presidencial, alojó a los embajadores de Gran Bretaña, Alemania, Japón, Bélgica, Rusia, El Salvador, Cuba y Guatemala, acompañados de don Guillermo de Landa y Escandón. En otro vagón marchó el encargado de negocios de España en México, algunos secretarios de la misma legación y varios cónsules. En vagón aparte fue Weetman Pearson con su hijo, su representante general en México, Mr. John B. Body, y su agente financiero el señor Sturt. Los demás coches fueron abordados por funcionarios públicos, banqueros, médicos y abogados.

El viaje tomó dos días. Para llegar al istmo los trenes se dirigieron a Córdoba y ahí tomaron la línea de Veracruz al istmo hasta la estación Santa Lucrecia, punto de enlace con la vía de Tehuantepec. Los trenes hicieron el trayecto continuo hasta Córdoba, sin mayor novedad que una neblina en las cumbres de Maltrata, Veracruz. Cuando pasaron por las poblaciones de Apizaco, Nogales, Orizaba y Córdoba, la multitud prorrumpió en vivas y aclamaciones. El primer día los cuatro convoyes tomaron descanso en la estación de Cuichapa de la línea de Veracruz al Pacífico. El martes cubrieron

la distancia entre Córdoba y Santa Lucrecia, tierra ésta llena de paisajes floridos y frondosos árboles. Por desgracia el tramo dio para comentar, debido a la vibración y ladeo excesivo de los trenes. En cambio, el puente sobre el río Papaloapan ofreció un paisaje digno de recuerdo. Ah, la magnitud de la naturaleza, el río anchuroso enmarcado en la vegetación, y ellos, los excursionistas, contemplando aquella vista desde un camino de hierro, manifestación del adelanto mexicano. Semejantes a éste puente, aunque de menor tamaño, se atravesaron otros veinticinco a lo largo de la ruta, además de algunos túneles, que también produjeron admiración, si bien con algún dejo de temor, pues, una cosa es verse desplazado en la superficie y otra penetrar en las entrañas de la tierra, por breve que sea el tránsito.

Desde Santa Lucrecia las estaciones lucieron engalanadas con hojas de palmera, banderas, gallardetes tricolores, retratos del señor presidente y de los gobernadores de Veracruz y Oaxaca, Ramón Corral y Emilio Pimentel, respectivamente. Al paso del tren la gente lanzaba vivas, haciéndose acompañar con bandas de música, fuegos artificiales y arcos de lienzo y flores. Desde luego que los más bullangueros eran los chiquillos, tan presentes siempre, muy atentos y bien dispuestos a referir el santo y seña de lo visto y escuchado. Además del espectáculo humano, el paisaje iba dando el suyo con variados colores y formas. Sólo el calor y el bochorno consiguiente dieron pesar a los expedicionarios, pero el agua fresca y los hielos de sabores sacados en tan gran cantidad Dios sepa de dónde, aliviaron en algo esta pena.

Llegaron a Santa Lucrecia al caer la noche. En un arco de bienvenida se leía, "Ruta del istmo mexicano, puente comercial del mundo.- La profecía de Humboldt realizada por la energía previsoras del General Díaz y su Gobierno."²⁸⁰ En la estación la muchedumbre llenó los andenes para saludar a los viajeros. Mas aquí no hubo pausa; se continuó el viaje hasta Rincón Antonio donde pernoctaron. La mañana del miércoles alrededor de las once, la comitiva llegó a Tehuantepec. La recepción fue tan calurosa como las anteriores. La abundancia de adornos dio realce a la estación, lo mismo que a las plazas, calles y establecimientos, sin hablar de la grata presencia de las mujeres tehuanas, ataviadas con sus faldas floreadas y bordes de encaje, sus camisas de colores chillones, sus aureolas de lino encarrujado, sus collares de cuentas y sus adornos de oro. Los viajeros apenas se detuvieron en Tehuantepec, apremiaba llegar al puerto antes del medio día, para no retrasar la inauguración.

Arribaron a Salina Cruz poco después de las doce. Próximo al muelle se levantaba un gran arco con la leyenda, "El comercio del mundo, vía México". El aspecto de la población era de poco lustre, se caracterizaba por su pobre caserío, alrededores tristes y escasa vegetación. No se disfrutaba ahí de una vista pintoresca, aunque la futura ciudad tenía ya trazadas sus amplias y rectas avenidas. Las chozas y jacales de los lugareños, pescadores de oficio, contrastaban con las bien diseñadas construcciones del puerto. Allá se veía la residencia del señor Pearson, algunos hoteles, negociaciones y la casa de

²⁸⁰ "El tráfico en el istmo se inaugura", *El Imparcial*, 24 de enero de 1907, p. 1, 2.

correos. Se avistaban igualmente las grúas del puerto, los amplios muelles y las bodegas, incontables rieles, oficinas de la compañía y despachos aduanales. Todo aquello se había levantado, "en previsión y espera de un gran tráfico, de un movimiento comercial gigantesco e incesante, de un tránsito de carga que no se interrumpirá nunca".²⁸¹

La llegada del tren presidencial fue saludada con disparos de artillería. Cientos de cohetes atronaron los aires sumándose a los acentos marciales, a los gritos de la multitud, a los silbidos de las locomotoras y hasta de los buques que se encontraban en el puerto. El tren avanzó hasta la reja que dividía la población del puerto. Ésta se encontraba abrazada en sus hojas por una seda tricolor. Rodeado de sus ministros, el presidente se aproximó a ella con paso solemne; a su lado iba el ministro de Comunicaciones portando unas tijeras de plata sobre un cojín de terciopelo. Díaz cortó la cinta, reservándose para sí una parte y entregando otra a Sir Weetman Pearson. Luego introdujo una llave de plata en la cerradura y la puerta comercial del mundo quedó abierta. Tras las felicitaciones, el presidente volvió a su vagón, y como entre tanto habían arribado ya todos los invitados, juntos avanzaron hacia el puerto, para detenerse cerca del muelle principal. De frente al público quedó el vapor *Arizonian*, cuyo casco recién pintado se balanceaba sobre el mar. Engalanadas vistosamente con flores, palmas y banderas, aguardaban inmóviles las cinco grúas montacargas. Del lado contrario, los grandes almacenes se alzaban firmes con sus puertas adornadas.

²⁸¹ "Preparativos de la inauguración", *El Imparcial*, 21 de enero de 1907, p. 8.

A la ya numerosa comitiva se agregaron personas de Tehuantepec y de Salina Cruz. En el puerto esperaba una comisión de funcionarios, empleados y veteranos oaxaqueños, junto con las 'alumnas de la Academia de Niñas, vestidas todas de blanco, y luciendo sus uniformes los alumnos del Instituto del Estado. Todos desfilaron ante el presidente para saludarlo, pero antes el gobernador de Oaxaca, licenciado Emilio Pimentel, dirigió una alocución de bienvenida, y la profesora María Martínez ofreció al general Díaz, una canastilla con pañuelos bordados por las alumnas de la Academia ahí presentes, en obsequio a su honorable esposa, doña Carmen Romero Rubio. Hechos los saludos, todos se dirigieron al almacén número 1, donde Pearson pronunció un discurso sobre la trascendencia del ferrocarril del istmo.

El contratista británico aseguró que en el futuro la vía de Tehuantepec sería una de las mejor equipadas del mundo. Provista de gran cantidad de material rodante, con sesenta largos escapes y rieles de ochenta libras, sus mil carros podrían conducir un millón de toneladas de carga anual y al cabo de un lustro, esta capacidad aumentaría en un cien por ciento con la doble vía. En los extremos de la línea se contaba con dos de los puertos más modernos del mundo, contruidos con gran esfuerzo y un costo de varios millones de pesos. Cada bahía tenía una profundidad aproximada de 35 pies^{*} y los puertos estaban en posibilidad de recibir hasta ocho barcos de los transoceánicos de mayor calado. Así, afirmaba elocuente

Creo que estamos destinados a dominar una buena porción del comercio del mundo, y durante el año próximo esperamos transportar más de

* Un pie equivale a 30.48 centímetros; 35 pies son aproximadamente 10.66 metros.

seiscientas mil toneladas de carga, o sea un exceso de treinta y tres por ciento sobre la mayor cantidad que se ha transportado por el Ferrocarril de Panamá. En todo caso, cualquiera que sea nuestra fortuna, dominaremos siempre el tráfico del valle del Mississippi, aún después de que haya sido construido el Canal de Panamá.²⁸²

En seguida tomó la palabra don Porfirio, para dar un sencillo discurso lleno de recuerdos personales y reminiscencias históricas. El barón Alejandro de Humboldt había pronosticado que el istmo de Tehuantepec sería el puente del comercio del mundo, y aunque por generaciones muchas empresas intentaron la realización de la magna obra, todas fracasaron. A una derrota se sumó otra, "hasta que vino un hombre de energía, fe y talento, como Sir Weetman Pearson, que venciendo enormes dificultades, pudo al fin realizar la gran profecía del Barón de Humboldt."²⁸³ Recordó que en épocas aciagas él sufrió las penalidades de aquella región y que cuarenta y ocho años atrás había presidido el estreno de un camino carretero, cuyas huellas estaban hoy desvanecidas.²⁸⁴ Ahora, en este día fastuoso se llenaba de satisfacción al ver realizada una mejora material de tanta importancia para el porvenir de México.

Resonaron los aplausos y los vítores; luego, se procedió al acto oficial de apertura del tráfico internacional. La grúa que sirvió al efecto estaba adornada especialmente, y el vapor *Arizonian* presentó en uniforme de gala a toda su tripulación. El día era claro, con un sol abrasador cayendo a plomo, mitigado solamente por un ligero viento del sur. El general Díaz hizo una señal

²⁸² "El tráfico en el Istmo se inaugura", *El Imparcial*, 24 de enero de 1907, p. 1-2.

²⁸³ *Ibid.*

²⁸⁴ Porfirio Díaz fue jefe político del departamento de Tehuantepec, entre 1857 y 1860; José C. Valadés, *El porfirismo. Historia de un régimen*, vol. 1, p. 4-7.

y la máquina echó a andar. El largo brazo del artificio se dirigió a la cubierta del barco, se inclinó un poco y recogió quince o veinte bultos de carga, que fue a depositar sobre una plataforma próxima al furgón que los conduciría a Coatzacoalcos. Un estruendoso aplauso saludó la maniobra y la tarea continuó hasta quedar lleno el furgón. Terminada la operación don Porfirio colocó los sellos fiscales, que serían revisados del otro lado del istmo antes de sacar la carga.

Concluida la ceremonia, el presidente y sus invitados tuvieron un opíparo convite en los trenes, mientras los menos afortunados se dirigieron a las fondas y restaurantes de la población. Tiempo después se procedió a visitar las obras del puerto. La travesía hasta la parte sur del rompeolas se hizo en plataformas conducidas por una locomotora. El dique seco aún en construcción, serviría para brindar espacio a la reparación de los buques. También se visitó la planta eléctrica que alimentaba las grúas, las dragas y las bombas. En el extremo del rompeolas la perspectiva se ampliaba notablemente; al sur se avizoraba el mar confundido con el horizonte, a la derecha el faro, luego el malecón y el rompeolas limitando la dársena.

Al caer la noche las autoridades de Tuxtepec ofrecieron una serenata, y después los viajeros se encaminaron con traje de etiqueta al Colegio de Niñas, donde tuvo lugar la cena y el baile de gala. El patio del plantel fue acondicionado con una lona blanca, de la cual pendían cintas de colores que caían sobre los pilares del patio. El piso se alfombró y se colocaron sillas en los corredores. Tras la cena vino el baile y pronto todo fue animación, con

decir que hasta don Porfirio tomó parte en un vals acompañando a la señorita Ana Urquide, que lucía muy bien con su traje tehuano. El Sr. Presidente se retiró a descansar alrededor de las once de la noche, y la celebración se prolongó hasta las cuatro de la madrugada. Motivo había para celebrar, tanto por la nueva ruta como por el viaje y hasta por el natural respiro de no tener sobre la cabeza los rayos del padre sol.

A las ocho de la mañana del jueves, los trenes partieron a Coatzacoalcos. En Rincón Antonio hubo una visita a los talleres de la compañía y a la una de la tarde se prosiguió el viaje. Los convoyes ascendieron la pendiente de este lado del istmo; la vegetación de matorrales, los árboles dispersos y las palmeras fueron quedando atrás. Ahora se miraba un terreno pedregoso, calcáreo, árido, de escasa y desértica vegetación, se cruzaron barrancas, lechos sin agua, colinas quemadas de sol, aire caliente y seco. Sólo después de horas reaparecerá la exuberancia del bosque tropical.

De noche el tren presidencial se detuvo en Almagres. El primer convoy siguió hasta Jaltipan, donde ya se organizaba una cálida recepción. Pero como el señor Díaz no llegó, y a falta de mayores asistentes, un grupo de señoritas vecinas de la población y algunos jóvenes viajeros, pronto organizaron un baile que duró hasta la media noche.

De mañana se arribó a la población de Coatzacoalcos. Situada a la vera del río, dispone como Minatitlán de una tierra valiosa para la agricultura y la ganadería, particularidad que desde los albores del siglo XIX atrajo a colonos

e inversionistas extranjeros, que fundaron en esta tierra sus fincas y negocios, soportando el clima y los azotes epidémicos que tantas vidas cobraron.

Los excursionistas se asombraron de ver que era efectiva la travesía del istmo en un día. Como en Salina Cruz, todo lo visible fue emperifollado, e igualmente una cinta de seda estrechaba el enrejado de acceso a las instalaciones portuarias. Al frente se colocó Díaz con sus ministros, el Honorable Cuerpo Diplomático y personal distinguido. Correspondió al ministro José Yves Limantour cortar el listón tricolor, y luego abrir la cerradura con una llave de plata. Tras los consabidos aplausos e impresiones fotográficas, los asistentes subieron a los trenes para proseguir la marcha al puerto.

Un gran patio surcado de rieles dejaba adivinar la futura intensidad del tráfico comercial. Cuando el tren se detuvo, Díaz recibió desde la plataforma del vagón los saludos de las autoridades y vecinos principales de la población. Hay que decir que la recepción fue más estrepitosa y entusiasta que en Salina Cruz, pues, a los disparos de ordenanza y las notas patrias, se unieron las salvas del Zaragoza anclado en el río y las sirenas de los buques mercantes que a poca distancia se divisaban. Servía de escenario la margen izquierda del río, los almacenes, las bodegas, las grúas y los muelles. Del otro lado quedaba la espesura vegetal.

En Coatzacoalcos, llamado en adelante Puerto México, la ceremonia principió con la revisión de los sellos fiscales y la apertura del furgón con la carga proveniente de Salina Cruz. Luego se inauguró un puente de bandas que transportó los bultos de mercancía del furgón al vapor *Lewis Luckenbach*.

El presidente y su cortejo próximo abordaron aquel vapor y después todos fueron a visitar las instalaciones portuarias. Así terminó el programa de la mañana, retirándose el presidente a su vagón y los demás invitados regados en los muelles, en las tiendas y en las cantinas, que la sed era mucha con aquellos calores.

A las tres de la tarde se reunieron de nueva cuenta en espera del yate *Berly*, del remolcador *Roberto Nuñez* y del guardafaros *Donato Guerra*. En el yate, propiedad de Pearson, subió el presidente, los ministros y los diplomáticos. El resto abordó las otras embarcaciones. Fueron a visitar las escolleras que limitan y defienden el puerto, así como la draga *Don José*. Más tarde remontaron el río unos tres kilómetros y la comitiva tuvo el goce de contemplar el atardecer con vista al puerto y a la selva. Esta fue la despedida del istmo. A la mañana siguiente se emprendió el regreso a la ciudad de México.

D. La atribución del logro y los argumentos en favor de la competencia.

Ya el canto de victoria suena ahora
 acá en el Istmo de la patria mía,
 que se abre al mundo la grandiosa vía
 que va cruzando audaz locomotora!
 ¡Cómo lució magnífica esta aurora
 de paz, unión, progreso y armonía,
 que se une el Septentrión al Mediodía
 y Oriente a Ocaso en esta feliz hora!...
 ¡El Istmo al fin se abrió! Pingüe venero será
 para la Patria, de riqueza;
 más seguro y más breve derrotero
 que el del Canal, para el Comercio libre!...
 ¡Resuene el himno de triunfal grandeza
 y atronador, en el espacio, vibre!

Félix Martínez Dolz *

Por días, los mejores espacios de prensa estuvieron dedicados al estreno de la vía tehuana. Unos escribieron por prurito y deber de encomiar los frutos del régimen; otros, por encargo sonante; y todos, para exaltar el progreso de la nación mexicana. Destaquemos que varios periódicos se ocuparon de dar pormenores históricos y geográficos de la región. *El Diario* procuró una crónica de Tehuantepec del siglo XVI a la inauguración del ferrocarril.²⁸⁵ *El Imparcial* hizo algo parecido, destacando que el problema del tránsito vino a resolverlo Díaz, sin comprometer la seguridad nacional.²⁸⁶ *El País* también ofreció una

* Félix Martínez Dolz, *El Tiempo Ilustrado*, 20 de enero de 1907, sn/p.

²⁸⁵ "Breve reseña histórica de la idea de aprovechar la ruta del istmo", por Ángel Peimbert, *El Diario*, 21 de enero de 1907, p. 4, 7.

²⁸⁶ "Tehuantepec y la ruta del istmo", suplemento, *El Imparcial*, 27 de enero de 1907, p. 8.

descripción geográfica e histórica del istmo, poniendo de relieve las ventajas de la ruta e incluso su superioridad frente al istmo de Panamá.²⁸⁷

Sin excepción, las crónicas principiaban rememorando el afán del conquistador Hernán Cortés por encontrar el estrecho que comunicara a Occidente con Oriente. Luego apuntaban la ausencia de proyectos durante el periodo virreinal y el renacimiento del interés por el paso ístmico, con las exploraciones alentadas por el virrey de Bucareli en 1774, los comentarios del sabio Humboldt tres décadas más tarde, y ciertas investigaciones ordenadas por las Cortes de Cádiz en 1814. Enseguida mencionaban la concesión a José de Garay en 1842, el interés norteamericano por la zona de tránsito, los trabajos de las compañías que habían participado en el tendido del ferrocarril, los préstamos contratados en el exterior para el financiamiento de la obra, y en el presente, los trabajos de la compañía de Pearson. Huelga decir que las crónicas buscaban hacer comprensible la magnitud de la hazaña, y la mejor forma de conseguirlo era exponiendo su pasado secular y los empeños de tantas generaciones con miras a establecer un puente interoceánico.

De acuerdo con *El Tiempo*, la apertura de la vía de tehuana completaba el circuito comercial del canal de Suez, y con ello se realizaba la vieja idea de un comercio mundialmente integrado, en el que los Estados Unidos se habían mostrado tan interesados.²⁸⁸ Era, pues, “un acontecimiento que todos los mexicanos debemos celebrar con verdadero y legítimo entusiasmo, pues

²⁸⁷ “La inauguración del ferrocarril de Tehuantepec”, *El País*, 21 de enero de 1907, p. 1.

²⁸⁸ “Soñar despierto: Hernán Cortés, Humboldt, Porfirio Díaz”, *El Tiempo*, 29 de enero de 1907, p. 2.

indudablemente no hay obra como esta de tanta importancia y trascendencia para el porvenir de México.²⁸⁹ Tehuantepec pronto sería una línea permanente de tráfico y un corredor de incontables viajeros, por lo que el gobierno, que tantos millones había gastado en la obra, recibiría por fin extraordinarias y justas percepciones.

El Imparcial y *La Patria* insinuaron que la vía tehuana era la primera ruta del comercio americano entre mares. Esto desde luego no era verdad, pero a quién le importaba ser preciso cuando lo fundamental era elevar la proeza mexicana, lo mismo que a su constructor Pearson y a su impulsor don Porfirio, que la condujo a feliz término, “sin sacrificios superiores a nuestras posibilidades, sin compromisos políticos, sin ligas onerosas y sin temores para el porvenir; en una palabra, independientemente y con oportunidad y prontitud admirables. ¡Todo por la patria y para la patria!”²⁹⁰ Era, pues, la superación de un dilema de administraciones pasadas e inclusive de grandes celebridades. Si Cortés tuvo sueños de conquistador y Humboldt de sabio, a Díaz le correspondía aquí y ahora, el mérito y la tenacidad de haber alentado una senda comercial, capaz de soportar ventajosamente la competencia con las vías rivales.

La ruta de Tehuantepec es obra exclusiva del Sr. Gral. Díaz; de su perseverancia, de su firmeza, de su fe, de su esfuerzo. Es acaso el primer pensamiento audaz que surgió en su espíritu, cuando en él se prendieron los primeros ensueños de estadista.²⁹¹

²⁸⁹ “¡A Tehuantepec!”, *El Tiempo Ilustrado*, 20 de enero de 1907, p. 45.

²⁹⁰ “Tehuantepec y la ruta del istmo”, suplemento, *El Imparcial*, 27 de enero de 1907, p. 8.

²⁹¹ “Un sueño del señor general Díaz”, *El Imparcial*, 25 de enero de 1907, p. 1.

El Tiempo no demoró en criticar tamaña exaltación, señalando con ecuanimidad que el paso de Tehuantepec no era una realización exclusiva de Díaz, sino de generaciones enteras. En este sentido, el presidente sólo había dado el paso fundamental en un proyecto de la inspiración de Cortés y de Humboldt. Ni más ni menos, por deber de ser justos.²⁹²

La *Semana Mercantil* se ocupó de la incidencia de la nueva ruta en la animación del comercio interior. Una vez comunicadas las costas atlántica y pacífica, sería posible alentar el flujo comercial con miras a la exportación a Europa y a Estados Unidos. Respecto al comercio con Centro y Sudamérica, se decía que aún cuando la producción agrícola nacional - de café, azúcar y algodón - era similar a la de estos países, siempre habría posibilidad de exportar productos mexicanos hacia aquellas regiones.

En principio, el diario de Agüeros se mostró de acuerdo con la exposición de la *Semana Mercantil*, pero luego enmendó la plana. Si bien el ferrocarril tendría un papel esencial en el comercio internacional, su participación en el desarrollo del intercambio interior sería exigua, mientras no hubiese comunicaciones terrestres adecuadas y no se contase con una buena marina mercante.

Hoy, que ya está inaugurada esa ruta y utilizables sus puertos, la situación para la costa occidental es la misma [que en 1894], pues aún carece de las necesarias vías de comunicación, y por lo mismo es nulo

²⁹² "Soñar despierto: Hemán Cortés, Humboldt, Porfirio Díaz", *El Tiempo*, 29 de enero de 1907, p. 2.

casi el beneficio que aquélla obtendrá con el Ferrocarril de Tehuantepec.²⁹³

A *El Imparcial* no le incomodaba que las cosas fueran así. Luego de exponer que la ruta se encontraba ligada con la red ferroviaria del país mediante el ferrocarril de Veracruz al Istmo, observaba que esto era intrascendente en términos comerciales, ya que la región participaba poco en el intercambio del interior. La ruta istmeña tenía una vocación fundamentalmente internacional, y éste fue el punto de vista que predominó, pues, la posibilidad de competir con el canal de Panamá, se tornó excepcionalmente sugestiva desde 1903.

Ventajas y desventajas bullían en las páginas de los periódicos. Después de todo, el ferrocarril era ya una realidad y se pensaba que el canal demoraría lo suficiente como para que la ruta mexicana mejorara su servicio. En términos geográficos, se decía que Tehuantepec se encontraba más cerca de los puertos norteamericanos y para las compañías navieras, esto significaba ahorro en tiempo y combustible. Los fletes eran menores a los de Panamá y la infraestructura portuaria era la mejor que podía encontrarse en México. ¿Qué otra cosa podía decirse a su favor? Acaso una más, su excelencia moral en cuanto obra de paz. A decir de *El Imparcial*, Panamá era para los Estados Unidos la solución a un problema militar; mientras que para México, Tehuantepec era la manifestación de su adelanto económico.

Panamá es la obra de la guerra - de una guerra más ó menos posible y cercana - Tehuantepec es la obra de la paz, de la tranquilidad de un

²⁹³ "La comunicación con el Occidente", *El Tiempo*, 26 de enero de 1907, p. 2.

pueblo que no se siente amagado por conflictos futuros, que no ha menester emplear sus recursos sino en las remuneradoras contiendas del trabajo.²⁹⁴

En última instancia, obra de paz o de guerra, la vía de Tehuantepec siempre sería mejor por el hecho de ser mexicana. A fin de cuentas, era tiempo de albricias y no de juiciosa ponderación. Atrás, en el olvido, quedaron los dimes y diretes, las acusaciones y defensas originadas por la demora y el gasto singular en aquella empresa transístmica.

²⁹⁴ "El camino entre dos civilizaciones", *El Imparcial*, 26 de enero de 1907, p. 1.

3. Conclusión.

Desde la independencia, el gobierno de México se mantuvo atento a los proyectos de comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec. La primera mitad del siglo XIX se caracterizó por la presión diplomática de los Estados Unidos y por lo infructuoso de las concesiones otorgadas a particulares. En contraste, durante la administración porfirista la senda tehuana fue alentada directamente por el gobierno, y la razón de este impulso se percibe en la documentación diplomática, como un interés generalizado por el servicio que prestaría el ferrocarril del istmo al tráfico internacional.

En el ámbito de la opinión pública mexicana, advertimos una atención constante frente a los avances de la vía tehuana, y una confianza casi inalterable por los beneficios económicos que traería consigo. Es notable cómo el inicio de los trabajos norteamericanos en el istmo de Panamá, alentó la especulación en torno a la competencia entre ambas rutas, y esto explica el anhelo por ver concluida la vía interoceánica nacional lo más pronto posible.

Cuando la apertura mexicana tuvo lugar, la certidumbre sobre la capacidad del servicio interoceánico mexicano se afianzó mediante la impresión que dejaron las obras portuarias, las ceremonias alusivas al comercio internacional y la confianza emulada en los discursos. Pronto el interés se desbordó y la resonancia del acontecimiento tuvo un matiz abiertamente optimista, fundado en el nacionalismo y en la esperanza de un crecimiento económico permanente.

AÑO IV — NUM. 206

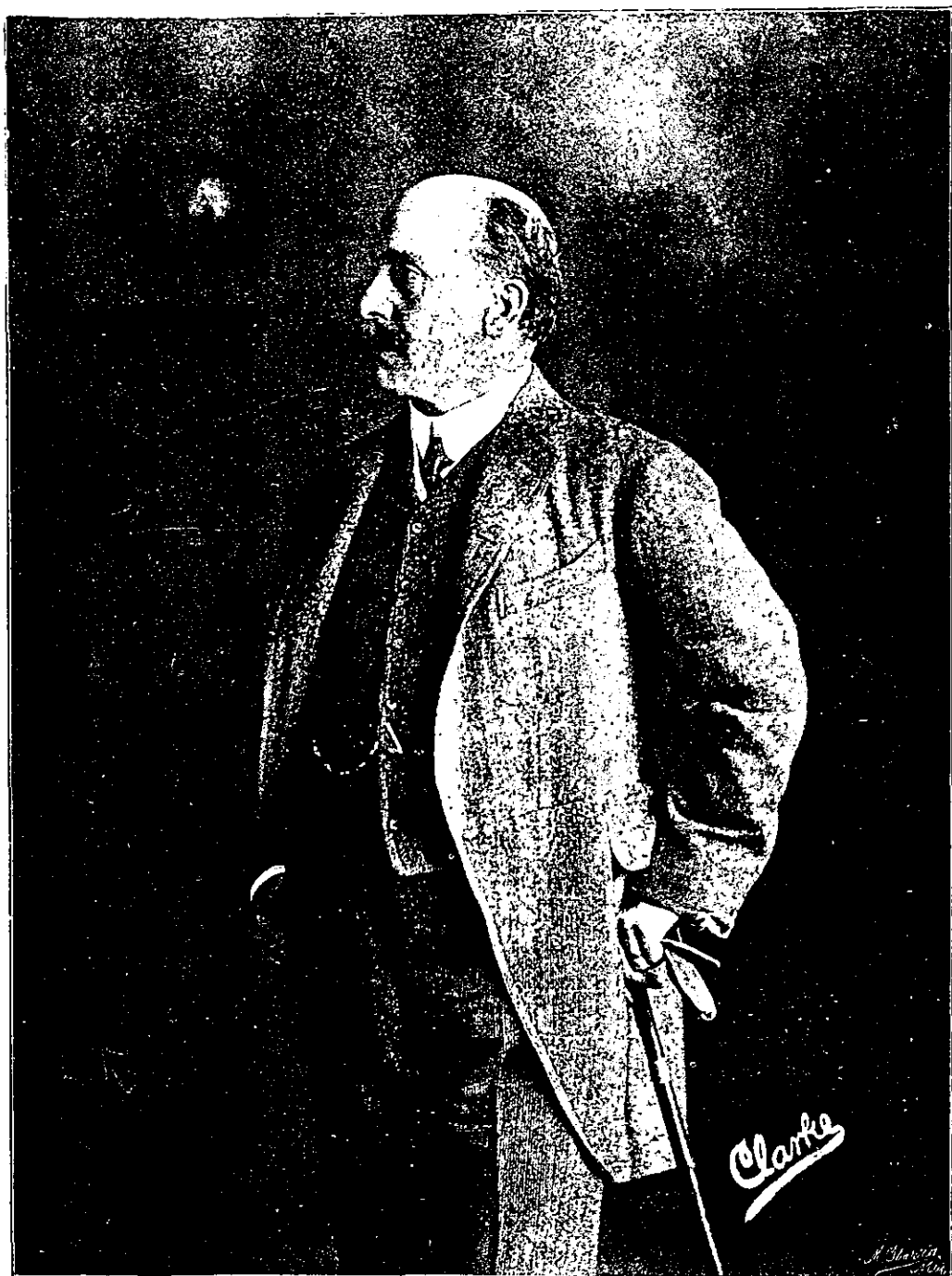
MEXICO, DOMINGO 4 DE DICIEMBRE DE 1904

EL TIEMPO ILUSTRADO

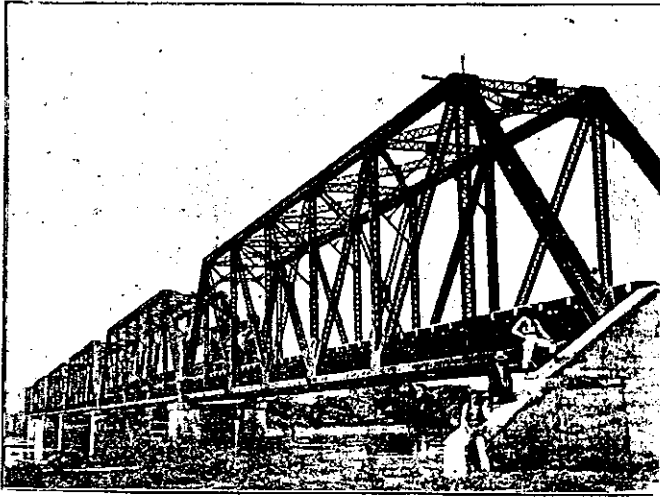
DIRECTOR:
LIC. VICTORIANO AGÜEROS



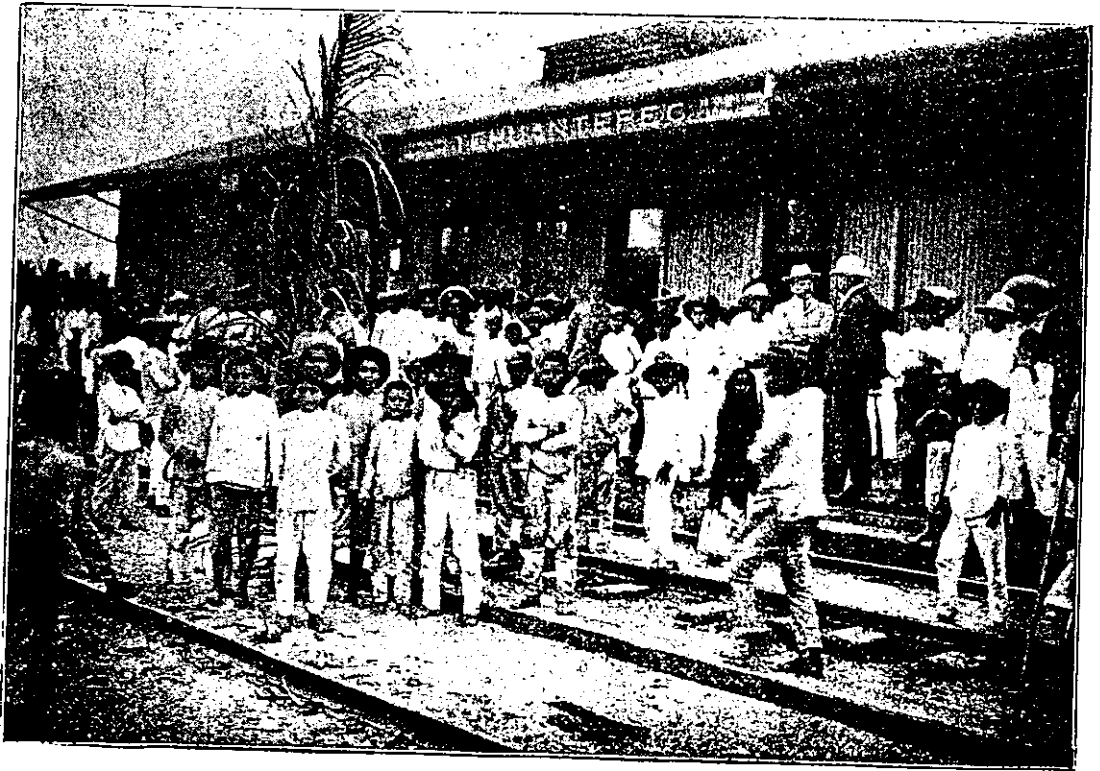
GENERAL D. PORFIRIO DIAZ



Weetman Pearson



Puente sobre el río Papaloapan. Ferrocarril de Veracruz al Pacífico.



Estación de Tehuantepec.



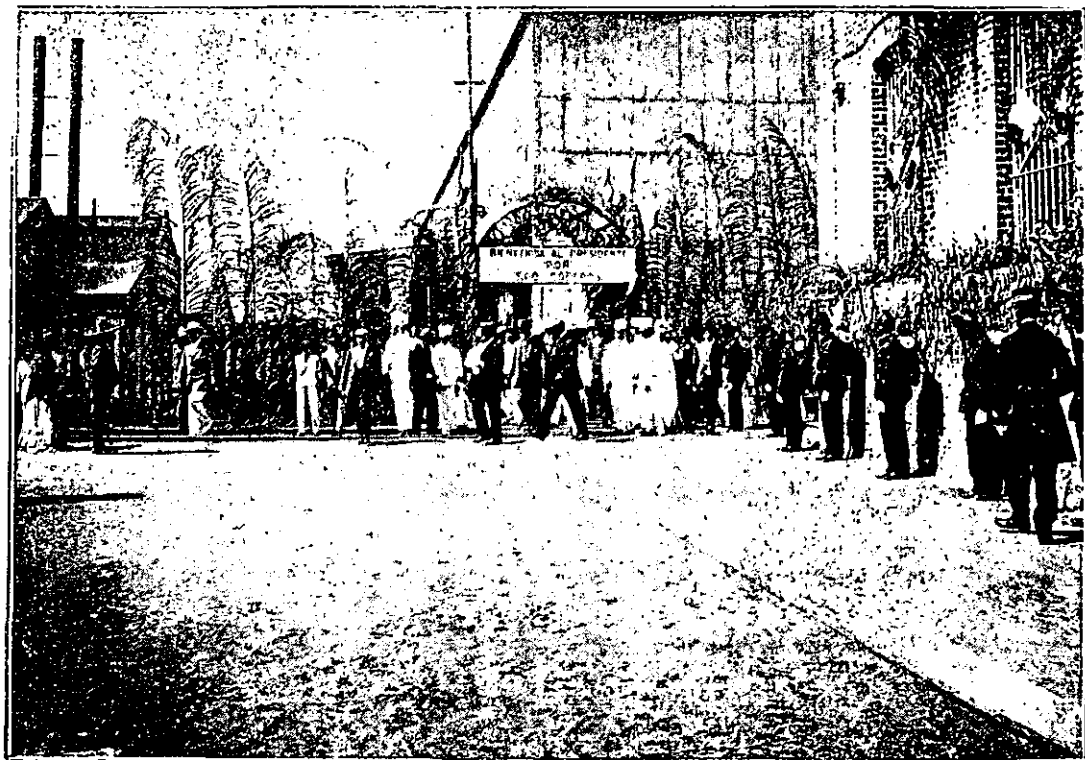
Grupo de mujeres tehuanas en la estación de Rincón Antonio.



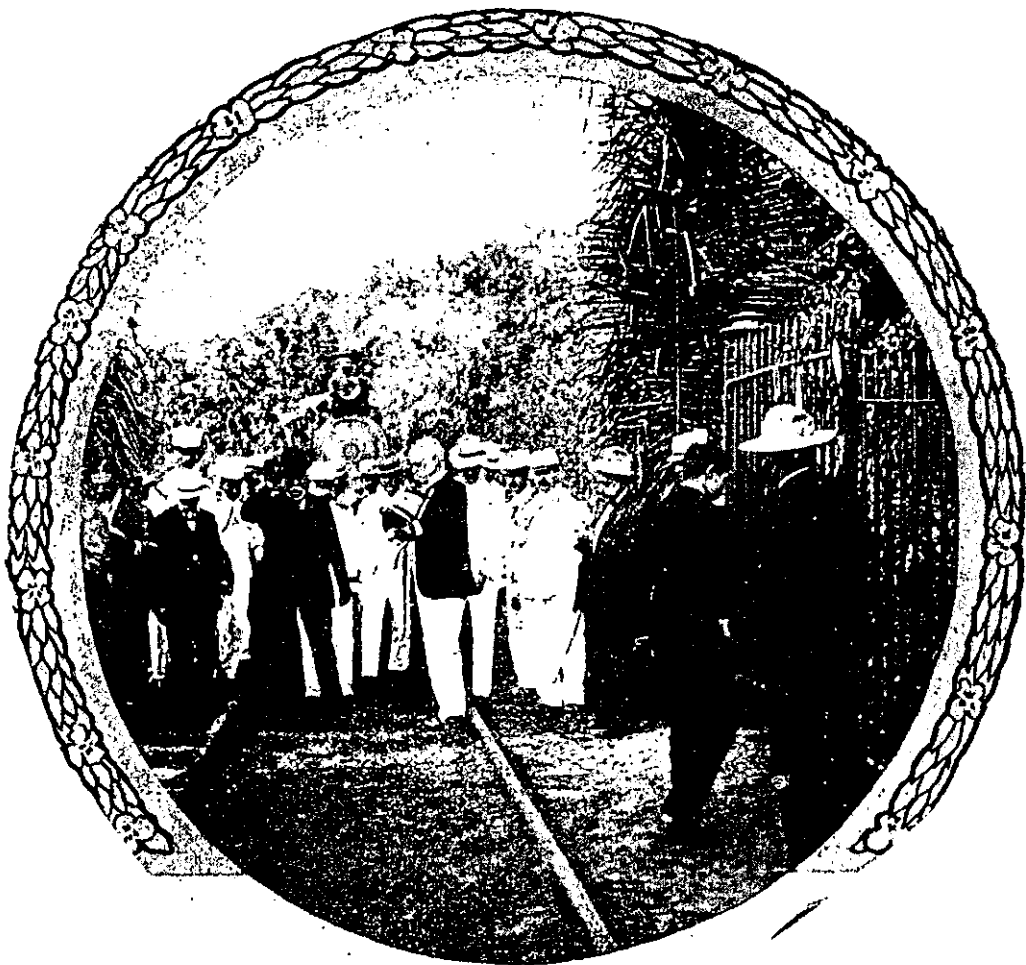
Llegada del tren presidencial a Salina Cruz, Oaxaca.



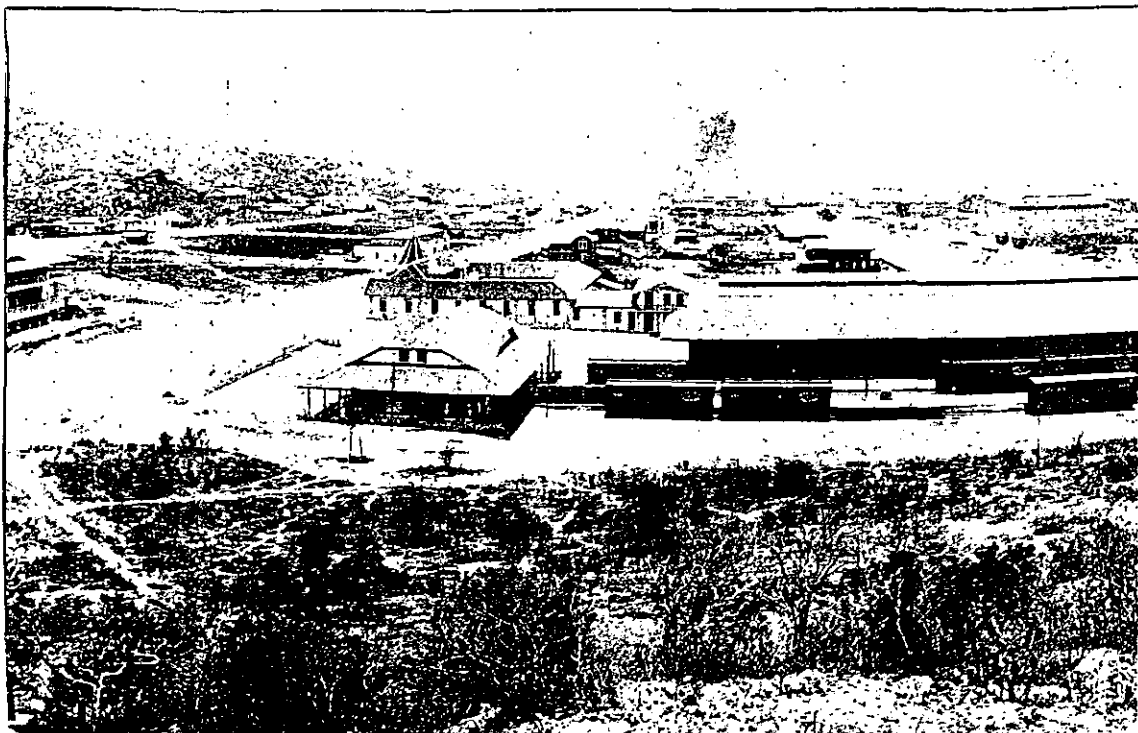
Estación de Rincón Antonio.



El presidente y sus acompañantes visitando los talleres del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec en Rincón Antonio.



Entrada de Porfirio Díaz al puerto de Coatzacoalcos, Veracruz.



Vista parcial de Coatzacoalcos, Veracruz.



Los invitados en el muelle de Coatzacoalcos, Veracruz.

Conclusión general.

Si bien cada una de las sendas interoceánicas del continente americano posee una historia particular, todas ellas conforman un proceso único, que a lo largo de varios siglos se ha configurado en función de la geografía, el interés público y comercial, la tecnología y la preponderancia sucesiva de España, la Gran Bretaña y los Estados Unidos de América. A principios del siglo XX, el enlace entre mares tuvo un avance definitivo y trascendental con el inicio de los trabajos norteamericanos en el istmo de Panamá y la habilitación del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec por parte del gobierno mexicano.

Inscrita en esta historia tuvo lugar la separación del departamento colombiano de Panamá, un episodio extraordinario de intriga y sendos intereses políticos y financieros, alentados por la audacia, el oportunismo y la previsión. Y aunque los hechos pudieron verificarse de un modo distinto, las circunstancias de aquel drama y las acciones de sus variados protagonistas, determinaron al fin que la república de Panamá subsistiera, que Colombia perdiera su valiosa posesión istmeña, y que Estados Unidos obtuviera en arrendamiento la zona propicia para la construcción del canal interoceánico.

Resulta evidente que la república de Panamá se afianzó gracias al apoyo diplomático y militar de Estados Unidos; pero esto no debe hacernos subestimar la capacidad de los separatistas para conformar un gobierno provisional, que pudo mantener el orden público y convocó a un congreso

constituyente. El precio por garantizar la independencia fue muy elevado, pero dudo que hubiera alguna alternativa aceptable para los fundadores de la flamante república.

La documentación diplomática y los artículos de la prensa mexicana ofrecen dos visiones sobre la separación panameña. En ambas percibimos una diversidad de opiniones justificando la intervención norteamericana, la independencia del istmo y el llamado solidario hacia Colombia; no obstante, la actitud en ambas esferas fue notoriamente distinta. Desde luego, la cancillería mexicana estuvo mejor informada que la prensa nacional, tanto en los hechos circunstanciales, como en las implicaciones del separatismo y la intervención naval norteamericana. Merced a la correspondencia diplomática, sabemos que a pesar de la injusticia cometida contra Colombia, la comunidad internacional se ciñó a los hechos consumados, sin que importara la naturaleza del movimiento separatista o los principios aducidos por Colombia y por buena parte de la prensa periódica. De suerte que el apoyo militar y diplomático de Estados Unidos hizo subsistir al flamante Estado panameño, sin que se registrara el menor indicio por contravenir la voluntad norteamericana. En este sentido, el reconocimiento formal a la República de Panamá siguió un cauce unívoco, a efecto de evitar roces con la mayor potencia del continente americano. La visión diplomática revela así una actitud eminentemente pragmática, al tiempo que una preponderancia indiscutible de Estados Unidos en el escenario internacional.

Por su parte, las voces de la opinión pública criticaron o simpatizaron abiertamente con la independencia panameña, la causa colombiana y la intromisión norteamericana en el istmo. La afluencia de artículos de periódicos extranjeros enriqueció el debate mexicano, al presentar las opiniones sostenidas por publicaciones de Estados Unidos, Europa y América Latina. Su lectura constituyó una veta imprescindible de información, a la que en todo caso se dio una interpretación peculiar, en virtud de la experiencia histórica, la imaginación y los principios ideológicos vigentes en el porfiriato.

En el conjunto de las disertaciones mexicanas advertimos elementos ideológicos, tales como el nacionalismo en la censura contra el separatismo panameño, los preceptos de orden y progreso como solución infalible contra la calamidad colombiana, el rechazo al imperialismo de los Estados Unidos y la vocación hispanoamericana como alternativa ideal para enfrentar al agresor histórico y contrarrestar la falta de unidad en América Latina. Todos ellos formaban parte del arsenal discursivo de la opinión pública, en cuanto permitían entender la realidad y darle sentido a través de una prosa ágil, denunciante y moralizadora.

En función de esta ideología, la prensa dibujó a sus lectores los rasgos de los protagonistas de la separación istmeña de 1903, presentando sucesivamente a Estados Unidos, como país interesado en la realización del canal de Panamá y luego como imperialista sin escrúpulos; a Colombia, como imprudente y despótica, para luego enaltecerla como redentora imaginaria de la integridad nacional y de la causa hispanoamericana; y a los panameños,

como un pueblo que buscaba la independencia en aras del bienestar presente y futuro, o como un puñado de traidores. Tales figuraciones orientaron la percepción mexicana, en medio de una información contradictoria, fragmentaria y enigmática, cuya clarificación requirió de la sospecha, de la enarbolación de viejos prejuicios, de metáforas y de la valoración moral. Era una prensa que gustaba explicar los hechos, aun cuando tuviera que recurrir a la imaginación y a la conjetura.

Un rasgo notable en los periódicos de la época porfirista es, desde luego, la exaltación del nacionalismo. La prensa asumía como una de sus tareas fundamentales la afirmación del amor a la patria, en cuanto emulación de apego, simpatía y fidelidad a lo propio. No es casual, por consiguiente, que la apreciación de los acontecimientos panameños estuviera determinada por una perspectiva eminentemente nacionalista. De manera que los panameños y los colombianos fueron valorados en virtud de su nacionalismo y de la voluntad para mantener o disolver la unidad y la integridad territorial de su país. Una visión que al idealizar la unidad nacional, cancelaba la posibilidad de un examen realista sobre las diferencias políticas y sociales de Colombia y del istmo de Panamá. De ahí que las estimaciones de la prensa oscilaran frecuentemente en una escala que iba de la traición al patriotismo.

El positivismo, o mejor dicho, el lema de "paz, orden y progreso", se revela también como un elemento sustantivo de la reflexión noticiosa. ¿Es posible afirmar que su enunciación era aceptada por la sociedad mexicana en general? De ninguna manera, pues se trataba de una representación difundida

por los medios de prensa, y no es posible determinar a partir de la evidencia documental, la aceptación o la indiferencia con la que pudo ser acogida entre el público. Sólo podemos advertir que la opinión pública enunciaba deliberada o inconscientemente las máximas positivistas, que a la sazón constituían la esperanza y el fundamento legitimador del régimen porfirista. Partiendo de la discusión educativa, política e intelectual, el positivismo se había infiltrado de tal manera en la opinión pública mexicana, que fungía como una forma explicativa de la realidad.

Otra mención requiere la profesión del ideal hispanoamericano. Al mirar las fuentes con detenimiento, se advierte que su manifestación provenía de las publicaciones católicas y de expresiones pro colombianas formuladas en el exterior. El hecho contrasta claramente con la tradición liberal mexicana, cuya simpatía y admiración por Estados Unidos era franca y abierta, y aun contraria a los proyectos de unidad hispanoamericana, cuyo planteamiento fue característico del pensamiento conservador. Lo destacable en la idealización de esta unidad, es que presuponía una vieja añoranza bolivariana, cuya fuerza emotiva contrastaba con la falta de un interés concreto para llevarla a cabo. Tal unidad se proponía como una alternativa frente a los embates del oponente norteamericano pero, en la práctica, la integración política y económica del continente estaba siendo alentada por los propios Estados Unidos. De suerte que el hispanoamericanismo existía tan sólo bajo la forma de una evocación romántica. Era un llamado de la prensa que abogaba por la solidaridad histórica, política y cultural de América y España, en virtud de la

religión católica, la tradición, la identidad de raza y una supuesta comunidad de intereses y preocupaciones. Catolicismo hispanoamericano y bolivarismo se fundían en una vocación admirable, pero sin que hubiera una traducción efectiva en los hechos.

En el ámbito mexicano encontramos la ruta de Tehuantepec, que como el resto de las vías interoceánicas atrajo el interés comercial y estratégico de Estados Unidos, y durante la época porfirista recibió un impulso decisivo para comunicar el sureste del país y atraer en lo posible el tráfico internacional. La correspondencia diplomática ilumina esto último y descubre la atención registrada, más allá de nuestras fronteras, en torno a la habilitación del ferrocarril y sus puertos terminales, así como la labor de los diplomáticos nacionales para mantener vivo el interés por los servicios del tránsito comercial mexicano. Sin duda la expectativa de la competencia entre rutas influyó en las esferas diplomática, política y de prensa, dando pie a la reflexión sobre las ventajas que ofrecería una vez construido el canal de Panamá, a su promoción internacional y a la habilitación de la vía interoceánica. La lid interoceánica era constatable y la mirada del público estaba pendiente de su resolución.

En la prensa capitalina encontramos un interés permanente por el ferrocarril del istmo de Tehuantepec. Es evidente cómo el nacionalismo alimentaba las disertaciones mexicanas, unido a la alabanza a don Porfirio Díaz y a los preceptos positivistas del orden y el progreso, que contribuían a enaltecer el triunfo de la apertura tehuana. Al margen de su uso meramente

retórico y laudatorio, los recuentos históricos, las evocaciones a Cortés y a Humboldt, revelan la conciencia del sentir público mexicano sobre el pasado y el porvenir del camino interoceánico de Tehuantepec. Objeto secular de proyectos concebidos por iluminados y oportunistas, lugar de exploración y medición, pasto de concesiones y de controversias diplomáticas, el istmo quedaba abierto al fin. En lo sucesivo contribuiría al fomento de la actividad económica nacional, y por el servicio al comercio extranjero, sería fuente de importantes ingresos para el país. México participaría en el engranaje de la integración económica mundial, como poseedor de uno de los pasos indispensables para el tránsito comercial expedito. El pasado, el presente y el porvenir se anudaban así, en un discurso que rebosaba de alegría y parabién de lo propio.

Pero no escapa a nuestra percepción, que la preferencia por ciertos temas, como la exaltación de la apertura interoceánica, dejaba senderos inexplorados, como el gasto monumental del gobierno mexicano en aquella obra, o las estupendas condiciones en que la compañía de Pearson iba a administrar y explotar la vía interoceánica. Este problema entre lo que se publicaba y lo que se mantenía en silencio, sin duda era constitutivo de la política, la diplomacia, los negocios privados y la novedad informativa. A lo largo del estudio advertimos un tejido de convergencias y divergencias noticiosas, en cuyo tramado participaban numerosos gobiernos, representantes diplomáticos, funcionarios públicos, empresarios, corporaciones financieras, particulares, corresponsales y periodistas, que

difundían sus informaciones con miras a orientar el parecer del público y ofrecer *una cierta visión* de los acontecimientos. La difusión estaba lejos de ser imparcial como hemos visto, y por aquello que se divulgaba, aún quedaba envuelta en el silencio una variedad de temas y detalles significativos. Pero en tanto existía una multiplicidad de intereses alimentando la novedad periodística, el río caudaloso de las afirmaciones y contradicciones pudo proporcionar a los contemporáneos, elementos suficientes para vislumbrar los rasgos fundamentales del acontecimiento en ciernes. Mientras aquello que dejó de decirse (como la influencia de particulares y corporaciones financieras en el ámbito político, o los pingües beneficios de los contratos y privilegios concedidos por el gobierno), porque se desconocía o porque intencionalmente se ocultó al dominio público, quedó en la penumbra, a la espera de los interesados en restaurar la imagen de lo ocurrido tiempo atrás, en la región ístmica del continente americano.

Epílogo.

En su momento, el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec fue uno de los más adelantados tecnológicamente, y, por seis años, también de los más rentables. A partir de 1907 los fletes se incrementaron año con año y en los puertos la actividad se volvió incesante.²⁹⁵ El ingeniero Ricardo Jordán recuerda que el tráfico,

llegó a regularizarse tanto entre Nueva York y San Francisco y viceversa, pasando por el Ferrocarril Nacional de Tehuantepec, que un plazo no mayor de 22 días era el que se empleaba en el transporte de uno a otro puerto. Esto nos halagaba o ilusionaba a los que siempre tuvimos fe en el éxito; porque comprendíamos que, aún abierto el canal de Panamá, el tráfico descrito entre ambos puertos americanos, no lo perderíamos; pues ya en tiempo llevábamos ventaja, y asimismo en costo...²⁹⁶

El auge del servicio interoceánico mexicano ocurrió en un periodo en el que el ferrocarril de Panamá decaía con su infraestructura de medio siglo atrás, y en el que las vías férreas que unían a los puertos norteamericanos del Atlántico y el Pacífico, principalmente entre Nueva York y San Francisco, venían sufriendo congestiones que dilataban el transporte de mercancías hasta por 120 días. En tanto, la compañía *Hawaiian American Steamship*

²⁹⁵ Véase el cuadro de ingresos brutos, gastos, ganancias, pérdidas, coeficiente de explotación y volúmenes de carga local e internacional de esta vía, entre 1894 y 1923, elaborado por Arce, *op. cit.*, p. 145-146.

²⁹⁶ Ricardo Jordán, "Recuerdos del ferrocarril de Tehuantepec", en *Revista Mexicana de Ingeniería y Arquitectura*, julio - agosto de 1938, núm. 7, p. 376-383; núm. 8, p. 433-438, cita en la p. 380.

transportaba carga de San Francisco a Nueva York por la vía de Tehuantepec, en sólo 36 días.²⁹⁷

Desafortunadamente, la bonanza se vio afectada por los movimientos revolucionarios que envolvieron al país, y desde 1914 el volumen de carga empezó a disminuir con la presencia de fuerzas constitucionalistas en el istmo y la utilización del ferrocarril para el transporte de tropas y pertrechos.²⁹⁸ La magnitud de los desperfectos no pasó desapercibida para Weetman Pearson, que también miraba con preocupación la ya cercana apertura del canal de Panamá. De hecho, el contratista inglés negoció con el presidente Francisco I. Madero la venta de las acciones del ferrocarril y la rescisión de su contrato de explotación. El negocio estaba casi formalizado a principios de 1913, cuando el cuartelazo de febrero echó por tierra esta posibilidad de deshacer su nexo con la vía tehuana, muy próxima a dejar de ser rentable. Con Venustiano Carranza en la presidencia, Pearson volvió a insistir en su solicitud y hacia fines de 1917, el Congreso sancionó la adquisición del ferrocarril de Tehuantepec, con lo que el británico obtuvo una indemnización nada desdeñable de 12 millones 600 mil pesos, más 4 millones en bonos; por su parte, el gobierno mexicano quedó en posibilidad de vender las acciones que poseía de la compañía *American Hawaiian Steamship*, obteniendo así un alivio económico de varios millones de pesos.²⁹⁹

²⁹⁷ El cónsul de México en San Francisco, California, al Secretario de Relaciones Exteriores de México, 9 de mayo de 1907, AHDM, L-E-1516, fs. 139-142.

²⁹⁸ Ruiz, *La revolución en Oaxaca*, op. cit., p. 54-55, 61, 86-87.

²⁹⁹ Meyer, op. cit., p. 111-112, 299-303; Ruiz, "Promesas y saldos", op. cit., p. 99-101.

El canal de Panamá fue inaugurado en agosto 1914. Era sin duda una gran obra de ingeniería largamente esperada, no obstante, su utilización se vio limitada por la primera guerra mundial e incidentalmente por deslizamientos de tierra que obstruyeron el paso por semanas e incluso meses.³⁰⁰ Dada la precaria situación que dominaba en México, este *impasse* no pudo aprovecharse ni siquiera en forma mínima, y a partir de 1918, el canal comenzó a atraer mayor número de buques, sin que la línea mexicana estuviera en condiciones de competir, dañada como estaba en algunos tramos y con sus puertos azolvados.

Sin la administración de la compañía de Pearson, la ruta interoceánica decayó en forma drástica. Los negocios cerraron en Salina Cruz y junto con ello las representaciones diplomáticas. El Ferrocarril Nacional de Tehuantepec redujo sus servicios al comercio local, y desde 1933 la escasa actividad portuaria se trasladó a la bahía de La Ventosa, en vista del azolve completo del puerto de Salina Cruz.³⁰¹

Durante la presidencia de Lázaro Cárdenas el istmo recibió apoyo del gobierno federal. Dieron inicio las obras de dragado en Salina Cruz, que volvió a prestar servicio de cabotaje en 1938. El puerto fue reparado al igual que los muelles, las grúas montacargas, las escolleras, los edificios y los almacenes.

³⁰⁰ Mc Cullough, *op. cit.*, p. 636-648. Los deslizamientos más impresionantes se produjeron en octubre de 1914, en agosto y septiembre de 1915; este último mantuvo cerrado el canal durante medio año.

³⁰¹ Ruiz, "Promesas y saldos", *op. cit.*, p. 105-150.

Entre 1940 y 1970, la comunicación interoceánica por el istmo mexicano volvió a ser un tema recurrente en la política de Estados Unidos. Antes y después de la segunda guerra mundial se habló sobre la conveniencia de abrir un canal alternativo al de Panamá, que fuera lo suficientemente amplio y profundo para permitir el tránsito rápido y directo de las flotas comerciales y de las unidades de guerra. En México, la cuestión despertó el interés por nuevos proyectos interoceánicos, pero también suscitó gran preocupación frente a la posibilidad de ver transformado el istmo en una cabeza de playa para las fuerzas militares norteamericanas.³⁰² Y si bien no llegó a construirse una nueva vía interoceánica, hubo mejoras como la comunicación del istmo con la ciudad de Oaxaca, a través de la carretera panamericana (1942-1947), y la construcción de la carretera transístmica, entre 1946 y 1958.

Desde 1939 el tráfico por el istmo de Tehuantepec fue esencialmente petrolero. El descubrimiento de yacimientos petroleros en los estados de Tabasco, Campeche y Chiapas, aumentó la importancia de las refinerías de Coatzacoalcos y Minatitlán. A partir de 1950, *Petróleos Mexicanos* construyó

³⁰² Los proyectos de ingeniería más sólidos de este periodo, corresponden a Modesto C. Rolland, *Transporte de buques por el istmo de Tehuantepec*; y a José Sotero Noriega, *Comunicación interoceánica navegable por Tehuantepec*. Silvio Manuel Sedas Acosta compara las rutas de Panamá y de Tehuantepec, explica los planes de Noriega y de Rolland mostrando sus inconvenientes, y después de reconocer que técnicamente es posible construir un canal en la zona, rechaza su ejecución, en virtud de su costo social. Propone, en cambio, la modernización del ferrocarril de Tehuantepec, mediante el uso de rieles ligeros, durmientes de acero y la electrificación de los trenes, "Estudio económico de un canal en el istmo de Tehuantepec", p. 20-85. Observaciones variadas sobre las ventajas que ofrece el istmo mexicano, en Arturo Ortiz Wadgymar, *Aspectos de la economía del istmo de Tehuantepec*. Literatura entusiasta pero poco reflexiva, es de Heriberto Jara Corona, *El canal de Tehuantepec*; Alfredo Breceda, *Zonas territoriales y transportes del istmo de Tehuantepec*, y Rubén García, *El canal de Panamá y el ferrocarril de Tehuantepec*.

un sistema de ductos y tanques de almacenamiento en Salina Cruz, para abastecer de combustible a las ciudades del litoral del Pacífico.

Como parte de una política de creación de polos industriales, entre 1970 y 1986 trató de modernizarse la vía interoceánica de Tehuantepec y el puerto de Salina Cruz.³⁰³ Sin embargo, los proyectos se detuvieron durante la crisis del petróleo en 1974, y luego se llevaron a cabo de manera inconsistente y poco integral; por lo que el istmo no se transformó en centro industrial ni en ruta atractiva para el comercio internacional. El puerto de Salina Cruz siguió figurando como enlace entre las refinerías del golfo de México y los centros de consumo del occidente y noroeste de México. En la actualidad se sigue comentando la construcción de un ferrocarril moderno a través del istmo de Tehuantepec, así como la creación de un núcleo industrial vinculado con el mercado mundial y especialmente con la región centroamericana.³⁰⁴

El general Rafael Reyes asumió la presidencia de Colombia en 1904, y de inmediato se mostró favorable al reconocimiento de los hechos consumados en torno a la separación de Panamá.³⁰⁵ No obstante, en Bogotá y en Washington existía un ambiente poco adecuado para la concertación diplomática. El público colombiano sentía un profundo rencor hacia Estados Unidos, y en el Congreso norteamericano el asunto despertaba animadas

³⁰³ Jaime Segura y Carlos Sorroza, "Una modernización frustrada (1940-1986)", en Leticia Reina, *Economía contra sociedad*, p. 247-334.

³⁰⁴ Cf. Bernardo Bátiz, "El istmo y la soberanía", en *La Jornada*, 27 de agosto de 1997, p. 1, 6.

³⁰⁵ Acerca del reconocimiento diplomático colombiano a la República de Panamá, Eduardo Lemaitre, *op. cit.*, p. 613-632.

discusiones. Fue hasta 1909, cuando el secretario de Estado norteamericano Elihu Root y el ministro colombiano Enrique Cortés, firmaron dos convenciones referentes al uso de la vía interoceánica, a la indemnización que debería proporcionar la República de Panamá a Colombia, y los límites fronterizos entre Colombia y Panamá. Sin embargo, la noticia desató una ola de protestas en Colombia y las convenciones no fueron sometidas a discusión. El Congreso de Bogotá aprobó incluso la formación de una comisión especial, encargada de investigar la responsabilidad de los funcionarios y ministros de gobierno durante la separación de Panamá. El Dr. Juan B. Pérez y Soto, presidente de la comisión, hizo comparecer a todos los involucrados en el episodio separatista; pero pronto advirtió que aquello era una labor peligrosa y de un alto costo político, de manera que el voluminoso expediente de Panamá fue archivado, sin que nadie se atreviera a abrirlo.

Durante años Theodore Roosevelt pretendió justificar su actuación en los acontecimientos de Panamá, pero luego de las investigaciones realizadas por una comisión especial de la Cámara de Representantes de Estados Unidos, abandonó la tesis de haber defendido la neutralidad y el paso ininterrumpido en la zona de tránsito panameña, y reconoció los hechos en forma franca y abierta. En un discurso pronunciado en la Universidad de California, el 23 de marzo de 1911, Roosevelt manifestó:

El canal de Panamá nunca se habría iniciado si yo no me hubiera encargado de eso. De seguir los métodos tradicionales, yo hubiera sometido al Congreso un serio y digno documento de Estado, probablemente de doscientas páginas, con todos los detalles y hechos pertinentes [...]. En ese caso hubiera habido un buen número de excelentes discursos [...] en el Congreso; el debate se desarrollaría en los

actuales momentos con gran animación y dentro de cincuenta años empezaría los trabajos. Por fortuna, la crisis vino en un periodo en que yo podía actuar sin encontrar obstáculos. En consecuencia, *yo tomé el istmo*, empecé el canal y entonces puse al Congreso, no a discutir el canal, sino a discutirme a mí. Todavía, en ciertos sectores de la prensa sigue el debate sobre el punto de si yo actúe apropiadamente al tomar el canal. Pero, en tanto prosigue el debate, el canal también adelanta y lo que es a mí, pueden criticarme cuanto gusten, siempre y cuando continuemos con el canal.³⁰⁶

Con motivo de la próxima apertura del canal, la administración de Woodrow Wilson quiso poner término a las diferencias políticas con Colombia, ofreciendo una reparación moral y material por los perjuicios sufridos a raíz de la independencia panameña. El presidente colombiano Carlos E. Restrepo aplaudió esta iniciativa y designó una comisión para negociar con el ministro norteamericano Thaddeus Austin Thompson. El tratado Urrutia-Thompson fue firmado el 6 de abril de 1914, y su primer artículo señalaba que el gobierno de los Estados Unidos, deseoso de poner término a todas las controversias y diferencias con Colombia, expresaba su "sincero pesar" por cualquier cosa que hubiera interrumpido o alterado las relaciones entre ambos países. Además, se concederían numerosas franquicias a Colombia para el uso del canal y una indemnización de veinticinco millones de dólares; Colombia, por su parte, reconocería a Panamá como nación soberana e independiente.

Tras acaloradas discusiones y réplicas, el tratado Urrutia-Thompson fue aprobado en Bogotá, el 9 de junio de 1914; pero en Estados Unidos la expresión "sincero pesar" y la indemnización ofrecida a Colombia generaron

³⁰⁶ Apud Selser, *Panamá, op. cit.*, p. 35.

una seria oposición, al considerarlas un reproche contra la administración de Theodore Roosevelt y una afrenta gratuita al honor nacional. Al poco tiempo el estallido de la guerra europea distrajo la atención del gobierno norteamericano y la discusión del tratado se quedó pendiente.

Con la llegada de la paz en 1918, el presidente Wilson encareció al Congreso para terminar los arreglos con Colombia, y no fue sino hasta el 20 de abril de 1921, cuando el tratado Urrutia-Thompson fue aprobado con enmiendas; la principal de ellas eliminaba la fórmula "sincero pesar". En Bogotá, los enemigos del presidente Marcos Fidel Suárez aprovecharon las enmiendas norteamericanas para emprender una campaña de oposición tan áspera que provocó la renuncia de Suárez. No obstante, el tratado fue discutido y aprobado sin modificaciones, el 22 de diciembre de 1921. Finalmente, en agosto de 1924 se establecieron relaciones diplomáticas entre Colombia y la república de Panamá, definiendo la frontera entre ambos países mediante el tratado Vélez-Victoria.

La organización de los trabajos del canal de Panamá absorbió los años de 1904 a 1906. En ese lapso, el coronel William Gorgas tuvo a su cargo la campaña de saneamiento del istmo, cuya mortalidad por fiebre amarilla, malaria, tifoidea, neumonía y tuberculosis, era muy preocupante. Todas las casas del istmo fueron fumigadas para eliminar a los mosquitos transmisores de la malaria y la fiebre amarilla, y las ciudades de Colón y Panamá fueron limpiadas y pavimentadas por completo. Se construyeron sistemas adecuados

de drenaje, se introdujo el servicio de agua potable y se levantaron comunidades enteras para uso de los empleados y trabajadores del canal.³⁰⁷

En junio de 1906, el Senado norteamericano aprobó el proyecto de un canal con esclusas, y en febrero de 1907, el mayor George Goethals asumió el cargo de ingeniero en jefe. Sin duda el reto más importante fue la excavación del tajo de la Culebra, cuya escala era en verdad abrumadora. A diario trabajaban unas cincuenta palas mecánicas, y a uno y otro lado de las paredes de roca se miraba a una masa hormigueante de hombres y trenes en incesante actividad. El estruendo de las explosiones y el ruido de la maquinaria podía escucharse en toda la línea de tránsito.

En 1907 hubo 32 mil trabajadores en la obra del canal; hacia 1910, eran 40 mil, y en los últimos años de la construcción llegaron a 50 mil. El trabajo era peligroso en más de un sentido, y cada año cientos de trabajadores morían o resultaban gravemente heridos. Los empleados eran casi todos norteamericanos, y la mayor parte de los obreros eran negros procedentes de Las Antillas, cuya constitución física les permitía resistir el agobiante clima; no obstante, también hubo trabajadores centroamericanos, colombianos, venezolanos, españoles, italianos, chinos e indostanes.

Por el lado del Atlántico, el canal comprende seis kilómetros y medio a nivel del mar, desde la bahía Limón hasta el dique del lago Gatún, formado artificialmente con las aguas del río Chagres. Los barcos se elevan hasta ese lago mediante un sistema de esclusas, y una vez ahí recorren cincuenta

³⁰⁷ Mc Cullough, *op. cit.*, p. 439-648.

kilómetros tierra adentro, atravesando el tajo de La Culebra de catorce kilómetros de longitud. Por el lado del Pacífico hay dos sistemas de esclusas en Pedro Miguel y en Miraflores, al término de las cuales se llega al mar bajo el resguardo de un rompeolas que se extiende cinco kilómetros hasta la isla de Naos. El recorrido total es de ochenta kilómetros y transcurre en doce horas.

La obra interoceánica costó alrededor de 350 millones de dólares de entonces, y fue construida durante la administración de los presidentes Theodore Roosevelt, William Howard Taft y Woodrow Wilson. En total perecieron unos cinco mil trabajadores y se excavó la impresionante cifra de 232 440 945 yardas cúbicas. En 1913 el canal estaba prácticamente concluido, y el 15 de agosto de 1914, el vapor *Ancón* hizo su recorrido inaugural. Sin embargo, la apertura se vio oscurecida por el estallido de la primera guerra mundial, y hasta 1918 el tránsito por el canal fue escaso. Unido a ello, varios deslizamientos de tierra en el tajo de la Culebra ocasionaron el cierre temporal de la obra. En 1925 transitaban más de cinco mil barcos por el canal; en 1939, siete mil, y en 1970, quince mil. Para esta última fecha el canal ya se mostraba insuficiente en relación con los buques mayores a 300 metros de longitud, por lo que empezaron a estudiarse nuevas rutas para un canal alternativo en Tehuantepec, Nicaragua, Atrato, Darién, San Blas y la bahía de Caledonia.³⁰⁸

³⁰⁸ Véase el cuadro de las treinta rutas estudiadas en la década de 1960, para la construcción de un canal alternativo al de Panamá; anexo 'A' del libro de Enrique Jaramillo, *Una explosión en América*.

Desde 1904 hubo diferencias entre el gobierno de Panamá y el de Estados Unidos, acerca de la administración del canal interoceánico.³⁰⁹ El tratado Hay-Bunau-Varilla era claramente favorable a Estados Unidos y sumamente desventajoso para la joven república; situación que exacerbaba el interés de Panamá por una nueva negociación. La formación de numerosas bases militares a partir de la segunda guerra mundial aumentó el deseo por limitar la presencia norteamericana en el istmo. Entre 1958 y 1964 ocurrieron enfrentamientos violentos entre estudiantes nacionalistas panameños y tropas norteamericanas, evidenciando la antipatía popular frente a la presencia militar extranjera. Este sentimiento fue aprovechado por el general Omar Torrijos en la década de 1970, para presionar al gobierno de Estados Unidos en favor de un nuevo tratado del canal, que a través de una brillante política diplomática pudo superar el ámbito bilateral, para adquirir una nueva dimensión internacional a través de la Organización de las Naciones Unidas. La reticencia del gobierno norteamericano fue superada luego de varios años, y entre 1977 y 1978, los presidentes Omar Torrijos y James Carter firmaron nuevos convenios para el retiro militar norteamericano del territorio panameño, así como para la entrega de las instalaciones del canal antes de comenzar el año 2000.

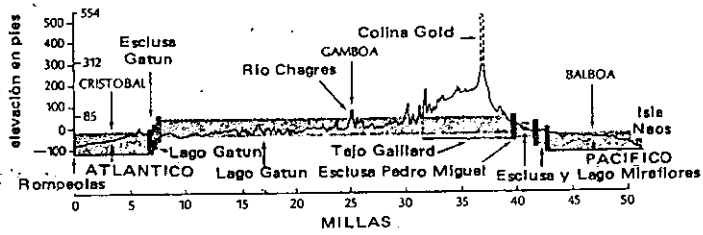
Acaso la experiencia más cruda del intervencionismo norteamericano en el istmo tuvo lugar en diciembre de 1989, cuando la población civil panameña

³⁰⁹ Cf. Farsworth, *op. cit.*, Ryan, *op. cit.*, y la publicación *Canal de Panamá. ¿Canal Zone?*, *op. cit.*, p. 28-71.

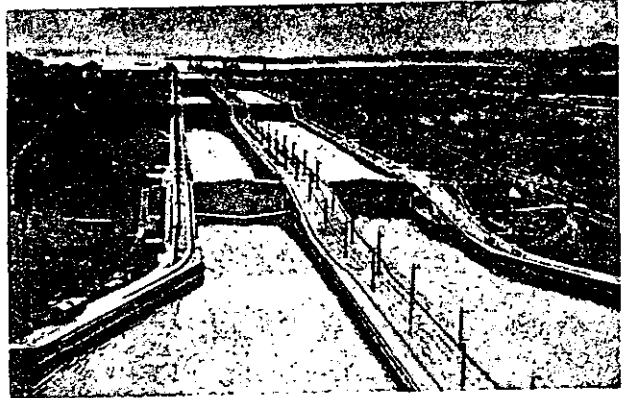
fue agredida durante la persecución del general Manuel Antonio Noriega.³¹⁰ Diez años después, las bases militares norteamericanas cerraron oficialmente en Panamá, y el 14 de diciembre de 1999, en una ceremonia celebrada en la esclusa Miraflores, el ex-presidente James Carter hizo entrega de las instalaciones del canal a la presidenta de Panamá Mireya Moscoso, pronunciando estas sencillas palabras, "Es suyo".³¹¹

³¹⁰ Véase Pedro Rivera y Fernando Martínez, *El libro de la invasión*.

³¹¹ *Reforma*, México, 15 de diciembre de 1999, sección internacional, p. 32 A.



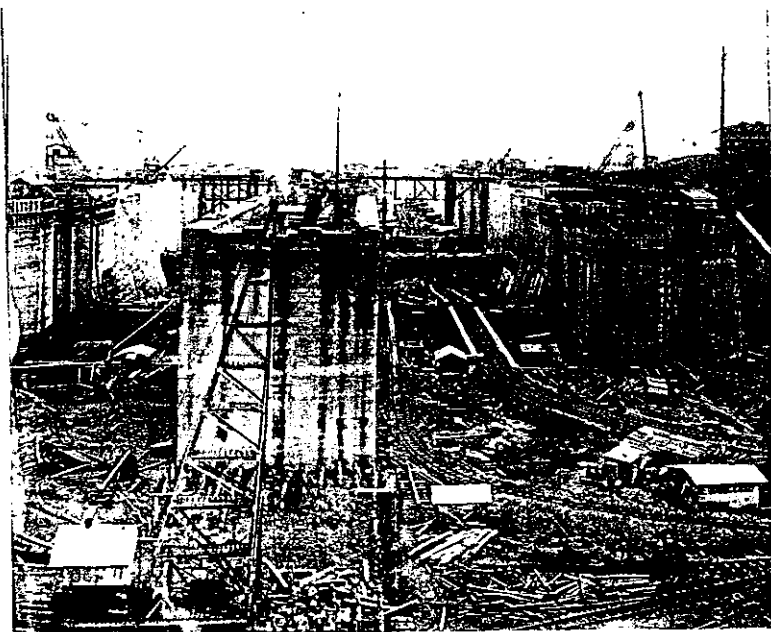
Perfil del canal de Panamá.



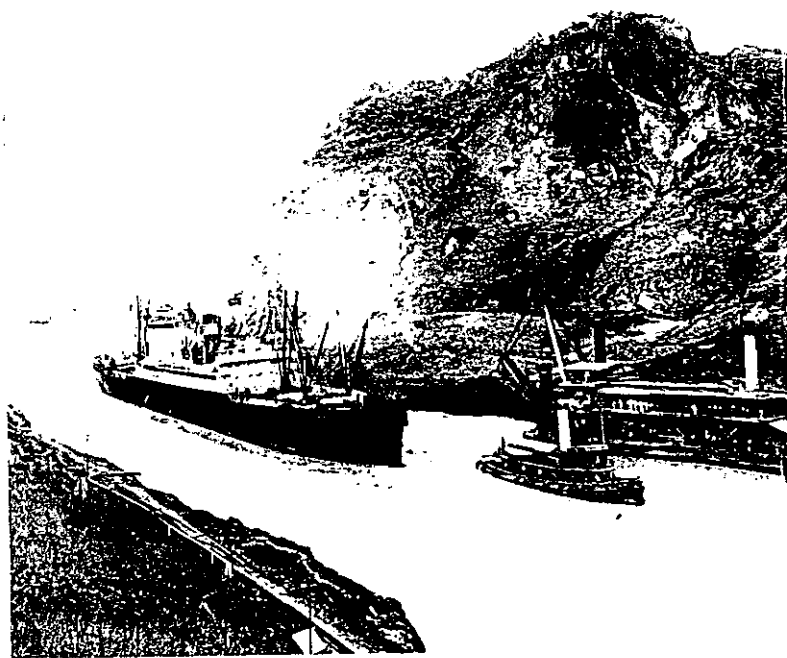
Esclusas del canal de Panamá.



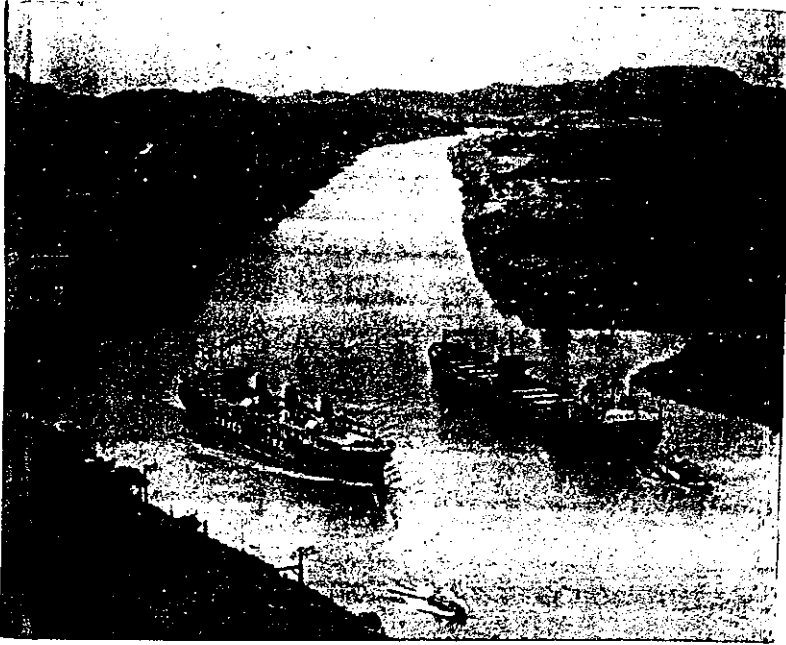
Vista panorámica del canal de Panamá.



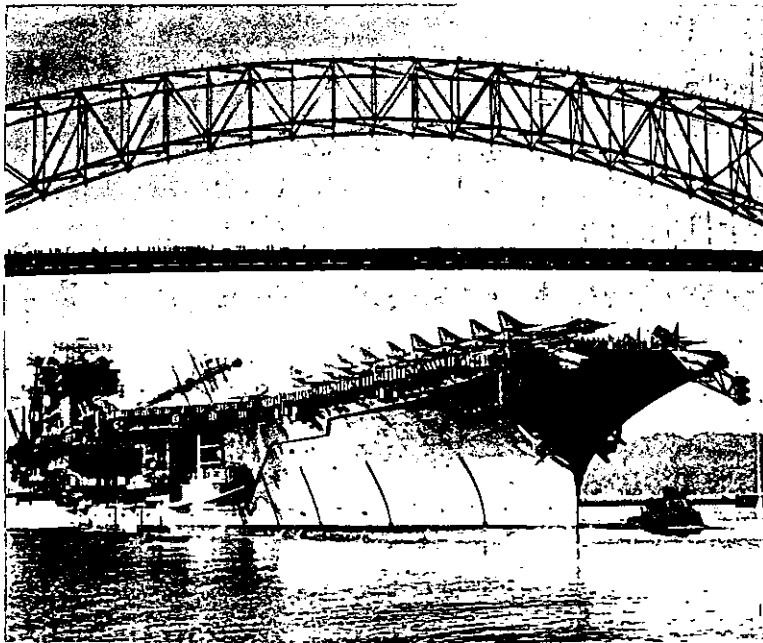
Esclusas del canal de Panamá en construcción, 1911.



El vapor *Ancón* atravesando el canal de Panamá, 15 de agosto de 1914.



Vista del canal de Panamá.



Portaviones debajo del puente de las Américas, que une a la ciudad de Panamá con el interior de la república.

Bibliografía.

Periódicos y revistas

- Boletín de la Secretaría de Relaciones Exteriores*, México, 1904.
- La Ciudad de Dios*, México, 1904.
- El Correo Español*, México, 1903, 1904, 1907.
- Le Courrier du Mexique et de l'Europe. Ancien Trait d'Union*, México, 1903, 1904.
- El Diario*, México, 1907.
- Diario del Hogar*, México, 1903, 1904.
- El Economista Mexicano*, México, 1903, 1904.
- El Imparcial*, México, 1903, 1904, 1906, 1907.
- México Industrial*, México, 1905.
- El Mundo Ilustrado*, México, 1905.
- El País*, México, 1903, 1904, 1907.
- La Patria*, México, 1903, 1904, 1907.
- Revista Latinoamericana*, México, 1903.
- Revista Positiva*, México, 1901-1903, 1905, 1907.
- Semana Mercantil*, México, 1894.
- El Tiempo*, México, 1894, 1901, 1903, 1904, 1907.
- El Tiempo Ilustrado*, México, 1907.
- El Universal*, México, 1894.

Artículos

- ARROYO, José Miguel (trad.), "Comparación relativa a las distancias en las vías de comunicación por los istmos de Tehuantepec, Nicaragua y Panamá", en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 1ª época, tomo VIII, México, Imprenta de Andrés Boix, 1860, p. 201-205.

CALDERÓN R., Francisco, "Los ferrocarriles", en Daniel Cosío Villegas (coord.), *Historia moderna de México, El porfiriato, Vida económica*, México, Ed. Hermes, 1974.

CONTRATOS para la construcción de las obras de los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz y administración y arrendamiento del Ferrocarril Nacional del istmo de Tehuantepec celebrados con los Sres. Pearson and Son, México, Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, Tipografía de la Dirección General de Telégrafos, 1900.

CHASSEN López, Francie R., "Oaxaca: del Porfiriato a la Revolución 1902-1911", en *Revista Mexicana de Sociología*, año 51, núm. 2, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Sociales, abril - junio de 1989, p. 163-179.

HIJAR Y HARO, Luis, "Panamá", en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 5ª época, vol. 49, México, 1938, p. 243-264.

JORDAN, Ricardo T., "Recuerdos del ferrocarril de Tehuantepec", en *Revista mexicana de ingeniería y arquitectura*, México, Órgano de la Asociación de Ingenieros y Arquitectos de México, julio - agosto de 1938, núm. 7, p. 376-383; núm. 8, p. 433-438.

ORBEGOZO, Juan, "Resultado del reconocimiento hecho en el istmo de Tehuantepec, de orden del Supremo Gobierno", en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 1ª época, vol. 1, México, 1861, p. 28-39.

REINA Aoyama, Leticia, "Los albores de la modernidad: el ferrocarril de Tehuantepec", en *Anuario VIII*, Jalapa, Universidad Veracruzana, Centro de Investigaciones Históricas, Instituto de Investigaciones Humanísticas, 1991, p. 9-22.

ROJAS Rosales, Armando, "Huelga de maquinistas, empleados y fogoneros del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec", en *Boletín del Archivo General de la Nación*, 4ª serie, México, verano de 1995, p. 13-34.

RUIZ Cervantes, Francisco José, "Promesas y saldos de un proyecto hecho realidad (1907-1940)", en Leticia Reina Aoyama (coord.), *Economía contra sociedad. El istmo de Tehuantepec 1907-1986*, México, Ed. Patria, Nueva imagen, 1994, p. 25-167.

SEGURA, Jaime y Carlos Sorroza Polo, "Una modernización frustrada (1940-1986)", en Leticia Reina Aoyama (coord.), *Economía contra sociedad. El istmo de Tehuantepec 1907-1986*, México, Ed. Patria, Nueva imagen, 1994, p. 247-334.

SUÁREZ Argüello, Ana Rosa, "José Fernando Ramírez: su estrategia para defender la soberanía de Tehuantepec (1851-1852)", en Luis Jáuregui y José Antonio Serrano (coord), *Historia y Nación II. Política y Diplomacia en el siglo XIX mexicano*, México, El Colegio de México, 1998, p. 401-419.

TOUSSAINT Alcaraz, Florence, "La prensa y el Porfiriato", en Aurora Cano Andaluz (coord.), *Las publicaciones periódicas y la historia de México (ciclo de conferencias)*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Bibliográficas, Hemeroteca Nacional, 1995, p. 45-51.

ZAHN, Gustavo W. de, "El istmo de Tehuantepec", (trad. Carlos S. Breker) en *Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*, 5ª época, tomo II, México, Imprenta y Fotografía de la Secretaría de Fomento, 1907, p. 474-480, 495-517.

Libros

ALBA C., M. M., *Geografía descriptiva de la República de Panamá*, 2ª ed., Panamá, 1946.

ANÁLISIS del dictamen de la Comisión de Negocios Extranjeros del Senado de los Estados Unidos sobre el negocio de Tehuantepec, Washington, 1852.

ARCE Ybarra, Roxana, "Los transportes en el istmo de Tehuantepec", México, tesis de licenciatura en economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1949.

ARÉVALO, Juan José, *Geografía elemental de Guatemala*, Guatemala, Litografía B. Zadik, 1936.

ARIAS, Harmodio, *El canal de Panamá. Un estudio en Derecho Internacional y diplomacia*, Panamá, 1912.

ARIZMENDI Posada, Ignacio, *Presidentes de Colombia (1810-1990)*, Bogotá, Ed. Planeta Colombiana, 1989. (Nueva historia de Colombia)

AROSAMENA G., Diógenes A., *Historia documental del canal de Panamá*, Panamá, Universidad de Panamá, 1962.

AROSAMENA, Justo, *Panamá y nuestra América*, (introducción, selección y notas Ricarte Soler) México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1981. (Biblioteca del estudiante universitario, núm. 107)

ARROCHA Graell, Catalino, *Historia de la independencia de Panamá, sus antecedentes y sus causas. 1821-1903*, Panamá, Imprenta Panamá, 1973.

BATISTA Ballesteros, Isaías, *El drama de Panamá y América*, 2 vol., (prol. Ernesto Castillero Pimentel) Panamá, Imprenta Panamá, 1961.

BELUCHE M., Isidro A., *Independencia y secesión de Panamá*, Panamá, propiedad del autor, 1965.

BLÁZQUEZ Domínguez, Carmen, *Veracruz liberal (1858-1860)*, México, El Colegio de México, 1986.

BOBBIO, Norberto *et al.* (dir.), *Diccionario de política, A-J*, (trad. Raúl Crisafio *et al.*) 8ª ed., México, Siglo XXI Editores, 1994.

BRASSEUR, Charles Etienne, *Viaje al istmo de Tehuantepec*, (prol. Elisa Ramírez Castañeda) México, Fondo de Cultura Económica, 1981. (Col. Sepsochentas, núm. 14)

BRECEDA, Alfredo, *Zonas territoriales y transportes del istmo de Tehuantepec*, México, s.e., 1959.

BROWN, Jonathan C., *Oil and Revolution in Mexico*, California, University of California Press, 1993.

BUCHENAU, Jürgen, *In the Shadow of the Giant. The Making of Mexico's Central America Policy, 1876-1930*, Tuscaloosa, University of Alabama Press, 1996.

BULNES, Francisco, *Juárez y las revoluciones de Ayutla y de Reforma*, México, Ed. Católica, 1905.

BUNAU-VARILLA, Philippe, *Historia auténtica de la escandalosa negociación del tratado del canal de Panamá. Escrito por el propio autor de esa convención*, 2ª ed., (trad. Juan Rivera Reyes y Manuel A. Díaz) Panamá, Ed. Impresora, 1964.

CANAL de Panamá. *¿Canal Zone?*, Cuba, Equipo de Ediciones Especiales, Ed. de Ciencias Sociales, 1979.

CANAL de Panamá. *Documentos relacionados con este asunto que se publican por orden del Senado de la República*, Bogotá, Congreso de Colombia, Ed. Nacional, 1903.

CARLES, Rubén Darío, *A través del istmo*, Panamá, s.e., 1964.

CARRASCO Puente, Rafael, *Bibliografía del istmo de Tehuantepec*, (prol. Alfonso Francisco Ramírez) México, Secretaría de Relaciones Exteriores, Departamento de Información para el Extranjero, 1948. (Col. Monografías bibliográficas mexicanas, 2ª serie, núm. 1)

CARREÑO, Alberto María, *México y los Estados Unidos de América. Apuntaciones para la historia del acrecentamiento territorial de los Estados Unidos a costa de México desde la época colonial hasta nuestros días*, (prol. Francisco Sosa) 2ª ed., México, Ed. Jus, 1962. (Col. Figuras y episodios de la historia de México, núm. 105)

CASTELLÓN, H. A., *Resumen de la geografía de Nicaragua*, 2ª ed., París, 1930.

CASTILLERO Reyes, Ernesto de Jesús (comp.), *Documentos históricos sobre la independencia del istmo de Panamá*, Panamá, Imprenta Nacional, 1930. (Publicaciones del Instituto Nacional de Panamá)

----- *Historia de la comunicación interoceánica y de su influencia en la formación y en el desarrollo de la entidad nacional panameña*, Panamá, Municipalidad de Panamá, 1935.

----- *Historia de Panamá*, 5ª ed., Panamá, s.e., 1955.

CLEMENTI, Hebe, *Formación de la conciencia americana*, Buenos Aires, Ed. Pléyade, 1972.

COATSWORTH, John H., *El impacto económico de los ferrocarriles en el Porfiriato. Crecimiento contra desarrollo*, México, Ed. Era, 1984. (Col. Problemas de México)

----- *Los orígenes del atraso*, México, Alianza Editorial, 1992. (Col. Raíces y razones)

COGLEY Quintero, J. Plinio, *El dinámico e ingenioso Felipe Juan Bunau-Varilla y el canal por Panamá. La verdadera y dramática historia de nuestra separación de Colombia*, Panamá, s.e., 1990.

COLLADO Herrera, Carmen, *Nicaragua*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Ed. Nueva Imagen, 1988.

CONNELL Smith, Gordon, *Los Estados Unidos y la América Latina*, (trad. Agustín Barcenas) México, Fondo de Cultura Económica, 1977. (Sección de obras de política y derecho)

CORREA de Sanjur, Noris, *Geografía de Panamá*, texto oficial de primer año de secundaria, Colombia, 1972.

COSÍO Villegas, Daniel, *Historia Moderna de México*, México, Ed. Hermes, 1974.

COVARRUBIAS, Miguel, *El Sur de México*, México, Instituto Nacional Indigenista, 1980. (Col. Clásicos de la antropología mexicana)

CUÉ Canovas, Agustín, *Juárez, los Estados Unidos y Europa. El tratado Mc Lane Ocampo*, 4ª ed., México, Ed. Grijalbo, 1970. (Col. Nuestras cosas)

CHAMBERLAIN, Leander Trowbridge, *Un capítulo de deshonra nacional*, (trad. de la *North American Review*, febrero de 1912) Londres, Ed. Clifton House, s.a.

DUVAL, Miles P., *Cádiz a Catay. La historia de la larga lucha diplomática por el canal de Panamá*, (prol. Carlos Gasteazoro) Panamá, Ed. Universitaria, 1973.

ESPINO Hernández, Rodrigo Rafael, Eduardo Raúl Martínez Romero y Enrique Villarreal Ramos, "La formación del Estado Nacional Panameño (1821-1903)", México, tesis de licenciatura en estudios latinoamericanos, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986.

ESPINO Hernández, Rodrigo y Raúl Martínez (comp.), *Panamá. Textos de su historia*, 2 vol. México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Universidad de Guadalajara, Ed. Nueva Imagen, 1988. (Textos de la historia de Centroamérica y el Caribe)

FABELA, Isidro, *Los Estados Unidos contra la libertad*, Barcelona, Talleres Gráficos Lux, s.a.

FARSWORTH, David Nelson y James W. Mc Kenney, *Las relaciones Estados Unidos-Panamá*, (trad. José Luis González) México, Ed. Gernika, 1986.

FERNÁNDEZ de Oviedo, Gonzalo, *Historia General y Natural de las Indias*, 5 vol., (edición y estudio preliminar de Juan Pérez de Tudela Bueso) Madrid, Ediciones Atlas, 1959. (Biblioteca de Autores Españoles)

FERNÁNDEZ Mac Gregor, Genaro, *El istmo de Tehuantepec y los Estados Unidos*, México, Ed. Eledé, 1954.

FERNÁNDEZ, Manuel, *Informe sobre el reconocimiento del istmo de Tehuantepec*, México, Imprenta de Francisco Díaz de León, 1879.

FRAGA, Iribarne, Manuel, *El canal de Panamá. Geopolítica, Diplomacia y Derecho Internacional*, Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, 1953. (Col. Estudios de Derecho Internacional Marítimo, serie ensayos, núm. 3)

FREEHOFF, Joseph C., *América y el título del canal; o un examen, análisis e interpretación de datos y hechos referentes al arrebato del departamento de Panamá en la República de Colombia por la administración Roosevelt de 1903, con el fin de asegurar el título de la zona del canal*, (trad. Oficina del Ministerio de Relaciones Exteriores) Bogotá, Ed. Nacional, 1916.

GARCÍA, Rubén, *El canal de Panamá y el ferrocarril de Tehuantepec* (prof. Isidro Fabela), s.e, s.a.

GARCÍA Granados, Ricardo, *Historia de México. Desde la restauración de la república en 1867, hasta la caída de Huerta*, 2 vol., México, Ed. Jus, 1956.

GARCÍA Ruiz, Ramón, *Canal de Panamá: una epopeya de nuestro siglo. Síntesis histórico geográfica*, México, Secretaría de Educación Pública, 1945. (Biblioteca enciclopédica popular, núm. 86)

GIL, Federico G., *Latinoamérica y Estados Unidos*, Madrid, Ed. Tecnos, 1975.

GONZÁLEZ Ramírez, Manuel, *El codiciado istmo de Tehuantepec*, México, Complejo Editorial Mexicano, 1973. (Col. Metropolitana, núm. 18)

GUERRA y Sánchez, Ramiro, *La expansión territorial de los Estados Unidos a expensas de España y de los países hispanoamericanos*, Madrid, Ed. Habana Cultural, 1935.

HALL, Alfred B. y Clarence C. Chester, *Panamá y el canal*, (trad. R. Díez de la Cortina) Nueva York, Newson and Company Editores, 1913.

HERMESDORF, Matías Gustavo, *En el istmo de Tehuantepec*, (trad. Rubén I. Hermesdorf de *The Journal of the Royal Geographical Society*, vol. 32, London, John Murray Ed., 1862) México, Publicaciones Llergo, s.a.

HERMIDA Ruiz, Ángel J., *Juárez y el tratado Mc Lane Ocampo*, México, Subsecretaría de Cultura Popular y Educación Extra escolar, 1972.

HERNÁNDEZ Millares, Jorge, *Atlas del Nuevo Mundo*, México, Fondo de Cultura Económica, 1962.

HERRING, Hubert, *Evolución histórica de América Latina*, Buenos Aires, EUDEBA, 1972, vol. 1. (Biblioteca del universitario)

HOFSTADTER, Richard, *La tradición política americana y los hombres que la forjaron*, Barcelona, Ed. Seix Barral, 1969. (Biblioteca breve de bolsillo)

HUMBOLDT, Alejandro de, *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, (estudio preliminar, revisión del texto, cotejos, notas y anexos de Juan Antonio Ortega y Medina) México, Ed. Porrúa, 1966. (Col. Sepan cuántos, 39)

INCER, Jaime, *Geografía ilustrada de Nicaragua*, Managua, Librería y Editorial Recalde, 1973.

JAÉN Suárez, Omar, *La población del istmo de Panamá, del siglo XVI al siglo XX. Estudio sobre la población y los modos de organización de las economías, las sociedades y los espacios geográficos*, Panamá, Impresora de la Nación, 1979.

JARA Corona, Heriberto, *El canal de Tehuantepec*, (prol. Fernando de la Llave) México, Ed. La Impresora, 1948.

JARAMILLO Levi, Enrique (comp.), *El canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Ed. Grijalbo, 1976. (Col. 70, 3ª serie, núm. 146)

----- (selección, prólogo y notas), *Una explosión en América. El canal de Panamá*, México, Siglo XXI Editores, 1976.

LARRAINZAR, Manuel, *Vía de comunicación interoceánica por el istmo de Tehuantepec. Escrito en que se da a conocer su importancia; cuándo se concibió esta idea; su historia hasta nuestros días; concesiones y reconocimientos que se han hecho para la apertura y sus resultados; lo que es en sí el istmo; riqueza de sus producciones y facilidades y ventajas que presenta para la ejecución del proyecto y probabilidades de su pronta realización*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1877.

LEDUC, Alberto, *Colombia, Estados Unidos y el canal interoceánico de Panamá*, México, Ed. Católica, 1904.

LEMAITRE, Eduardo, *Panamá y su separación de Colombia*, 3ª ed., Bogotá, Ed. Pluma, 1980.

LLANAS Fernández, Roberto, "El canal de Panamá", México, tesis de licenciatura en ciencias diplomáticas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1966.

LÓPEZ Cámara, Francisco, *La estructura económica y social de México en la época de la Reforma*, 9ª ed., México, Siglo XXI Editores, 1984.

MACEDO, Pablo, *Tres monografías que dan idea de una parte de la evolución económica de México: La evolución mercantil. Comunicaciones y Obras Públicas. La hacienda Pública*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía, 1989. (Clásicos de la economía mexicana, facsímil de 1903)

MACK, Gerstle, *La tierra dividida. Historia del canal de Panamá y otros proyectos de canal istmico*, 2 vol., (prol. Carlos Manuel Gasteazoro) Panamá, Editorial Universitaria, 1971.

MARCH, José J., *El mito del Darién*, México, s.e., 1960.

MARTÍNEZ Vásquez, Víctor Raúl (coord.), *La revolución en Oaxaca (1900-1930)*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1993. (Col. Regiones)

MC CULLOUGH, David, *El cruce entre dos mares. La creación del canal de Panamá 1870-1914*, (trad. Francisco Gurza Irazoqui) México, Ed. Lasser Press Mexicana, 1979.

MC NEAL, Roy Wilson, *La geografía del istmo de Tehuantepec*, (trad. F. Rived y Juan F. Chávez) México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Geografía, s.a.

----- *Mapas, diagramas y tablas del istmo de Tehuantepec*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Geografía, 1940.

MEDINA Castro, Manuel, *Estados Unidos y América Latina. Siglo XIX*, La Habana, Cuba, Ed. Casa de las Américas, 1968.

MENA García, María del Carmen, *La sociedad de Panamá en el siglo XVI*, Sevilla, Exma. Diputación Provincial de Sevilla, 1984. (Col. V centenario del descubrimiento de América, núm. 3)

MEYER, Lorenzo, *Su Majestad Británica contra la revolución mexicana. 1900-1950. El fin de un imperio informal*, México, El Colegio de México, Centro de Estudios Internacionales, 1991.

MORALES, Salvador E., *Primera Conferencia Panamericana. Raíces del modelo hegemónico de integración*, México, Centro de Investigación Científica Ing. Jorge L. Tamayo A. C., 1994.

MORO, Gaetano, *Compendio de un informe sobre la posibilidad de construir una comunicación entre el Atlántico y el Pacífico por medio de un canal para barcos a través del istmo de Tehuantepec*, Coatzacoalcos, Veracruz, Ramón Figuerola Ruiz (Ed.), 1959.

NORIEGA, José Sotero, *Comunicación interoceánica navegable por Tehuantepec*, México, Petróleos Mexicanos, 1971.

NÚÑEZ García, Silvia y Guillermo Zermeño Padilla, *Estados Unidos de América, III, Documentos de su historia política México*, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988.

ORTEGA B., Ismael, *La independencia de Panamá en 1903*, Panamá, s.e., 1930.

ORTIZ DE AYALA, Tadeo, *Istmo de Tehuantepec. Estadística. Memoria en borrador que el comisionado para los reconocimientos del río Goazacoalcos presenta al Supremo Gobierno de la República Mexicana*, (prol. Leonardo Pasquel) Coatzacoalcos, Veracruz, Ed. Citlatépetl, 1966. (Col. Suma Veracruzana, serie geografía)

ORTIZ Wadgymer, Arturo, *Aspectos de la economía del istmo de Tehuantepec*, (revisión y presentación Ángel Bassols Batalla) México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1971.

OTERO, Luis Alfredo, *Panamá*, Bogotá, Ed. Nacional, 1926.

OTERO, Mariano, *Ensayo sobre el verdadero estado de la cuestión social y política que se agita en la República Mexicana*, 2ª ed., (prol. Daniel Molina Álvarez) México, Instituto Nacional de la Juventud Mexicana, 1964.

PÉREZ, Modesto y Pablo Nougués, *Los precursores españoles del canal interoceánico*, Madrid, s.e., 1915.

PERKINS, Dexter, *Los Estados Unidos y Latinoamérica*, (trad. Matilde Alonso Castelló) México, Ed. Novaro, 1964.

PINEDA Portillo, Noe, *Geografía de Honduras*, Tegucigalpa, Talleres Gráficos de la Imprenta López y Cía., 1976.

POBLETT Miranda, Martha (comp.), *Cien viajeros en Veracruz. Crónicas y relatos*, 11 vol., México, Gobierno del Estado de Veracruz, 1992.

QUINTANA, Miguel A., *Tehuantepec, Nicaragua y Panamá*, México, s.e., 1941.

QUIRÓS Amador, Tulia, *Geografía de Costa Rica*, San José de Costa Rica, Ministerio de Obras Públicas, Instituto Geográfico de Costa Rica, 1954.

RAMÍREZ, José Fernando, *Memoria instructiva de los derechos y justas causas que tiene el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos para no reconocer ni la subsistencia del privilegio concedido a D. José de Garay para abrir una vía de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico por el istmo de Tehuantepec, ni la legitimidad de la cesión que aquel hizo del mismo privilegio a ciudadanos de los Estados Unidos de América del Norte*, México, Ministerio de Relaciones Exteriores, 1852.

----- *Memorias, negociaciones y documentos para servir a la historia de las diferencias que han suscitado entre México y los Estados Unidos, los tenedores del antiguo privilegio concedido para la comunicación de los mares Atlántico y Pacífico, por el istmo de Tehuantepec*, México, Imprenta de Ignacio Cumplido, 1853.

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

RÉCLUS, Armand, *Exploraciones a los istmos de Panamá y de Darién en 1876, 1877 y 1878*, 3ª ed., San José de Costa Rica, Editorial Universitaria Centroamericana, 1972.

RIVERA, Pedro y Fernando Martínez, *El libro de la invasión*, (prol. Elena Poniatowska) México, Fondo de Cultura Económica, 1998. (Col. Tierra Firme)

RODRÍGUEZ, Secundino, "Algunos datos para el estudio de la malaria en el istmo de Tehuantepec", México, tesis de medicina, Escuela Nacional de Medicina, 1896.

ROEDER, Ralph, *Juárez y su México*, México, Fondo de Cultura Económica, 1972.

ROLLAND, M. C., *Transporte de buques por el istmo de Tehuantepec*, México, Junta Directiva de Puertos Libres Mexicanos, 1949.

ROSA, Diógenes de la y Enrique Jaramillo Levi, *El canal de Panamá*, México, Fondo de Cultura Económica (Col. Testimonios del Fondo, núm. 39)

ROSS, Stanley Robert (introducción, ordenamiento y compilación), *Fuentes de la historia contemporánea de México. Periódicos y Revistas*, vol. I, México, El Colegio de México, 1965.

RUIZ Castañeda, María del Carmen, *et al.*, *El periodismo en México. 450 años de historia*, Naucalpan, Edo. de México, ENEP Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México, 1980.

RUIZ Cervantes, Francisco José, *La Revolución en Oaxaca. El movimiento de la soberanía (1915-1920)*, México, Fondo de Cultura Económica, 1986.

RYAN, Paul B., *La controversia del canal de Panamá*, (trad. María Elisa Moreno Canalejas) México, Edamex, 1979.

SÁENZ, Vicente, *Nuestras vías interoceánicas*, México, Ed. América Nueva, 1957. (Col. Autores contemporáneos, núm. 9)

SALINAS, Delia J., "El canal de Panamá", México, tesis de profesora universitaria, Universidad Nacional Autónoma de México, 1934.

SÁNCHEZ Y BASADRE, Eliseo, *Una visita a las obras del canal de Panamá*, Madrid, Imprenta de E. Maroto y Hermano, 1886.

SEDAS Acosta, Silvio Manuel, "Estudio económico de un canal en el istmo de Tehuantepec", México, tesis de licenciatura en ingeniería civil, Instituto Politécnico Nacional, 1964.

SEEMAN, Berthold, *Historia del istmo de Panamá*, (trad. Santiago D. Mc Kay) Panamá, Publicaciones de la revista *Lotería*, núm. 6, 1959.

SELSER, Gregorio, *Panamá, érase un país a un canal pegado*, México, Universidad Obrera de México, 1989.

----- *El rapto de Panamá. De cómo los Estados Unidos se apropiaron del canal*, 2ª ed., Buenos Aires, Ed. Granica, 1975. (Col. Nuestra América)

SIERRA, Justo, *Juárez: su obra y su tiempo*, en *Obras Completas*, tomo XIII, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1991, reimpreso. (Nueva biblioteca mexicana, núm. 61)

SODI Álvarez, Enrique, *Istmo de Tehuantepec*, México, Talleres Gráficos de la Nación, 1967.

SOLER, Ricaurte, *Formas ideológicas de la nación panameña*, 4ª ed., San José de Costa Rica, Editorial Universitaria Centroamericana, 1972.

----- *La invasión de Estados Unidos a Panamá*, México, Siglo XXI Editores, 1991.

----- *Panamá, dependencia y liberación*, San José de Costa Rica, Editorial Universitaria Centroamericana, 1974.

----- *Panamá: Historia de una crisis*. México, Siglo XXI Editores, 1989.

SOSA, Juan B. y Enrique J. Arce, *Compendio de historia de Panamá*, (introducción de Carlos Manuel Gasteazoro) Panamá, Edición de la Lotería Nacional de Beneficencia, 1971. (facsimil de 1911, Col. Historia, núm. 2)

SOUZA, Rubén Darío, *et al.*, *Panamá (1903-1970)*, Chile, Partido del pueblo, 1970.

SUÁREZ Argüello, Ana Rosa, "La batalla por Tehuantepec: el peso de los intereses privados en la relación México-Estados Unidos, 1848-1854", México, tesis de doctorado en historia, Universidad Nacional Autónoma de México, 2001.

----- *Estados Unidos de América, II, Documentos de su historia política*, México, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1988.

SUSTO, Juan Antonio, *Panamá: centro del mundo. Breve reseña de la comunicación interoceánica*, publicaciones de la revista *Lotería*, núm. 8, 1959.

TERÁN, Oscar, *Panamá. Del tratado Herrán-Hay al tratado Hay-Bunau-Varilla. Historia crítica del atraco yanqui mal llamado en Colombia LA PERDIDA DE PANAMÁ y en Panamá NUESTRA INDEPENDENCIA DE COLOMBIA*, Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979, reimpresión.

EL TERRITORIO del istmo de Panamá, en que se encuentra la república de Panamá, ¿pertenece geográficamente a América Central o a América del Sur? Resultado de un estudio solicitado por el gobierno de Panamá al Instituto Panamericano de Geografía e Historia, México, 1955. (núm. 201).

TORRES Barba, Felipe, "Tratado Mc Lane-Ocampo", México, tesis de licenciatura en derecho, Universidad Nacional Autónoma de México, s.a.

TOUSSAINT Alcaraz, Florence, *Escenario de la prensa en el Porfiriato*, México, Universidad de Colima, Fundación Buendía, 1984.

URIBE, Antonio José, *Colombia y los Estados Unidos de América. El canal interoceánico, la separación de Panamá, política internacional económica, la cooperación*, Medellín, Colombia, Imprenta Departamental de Antioquia, 1976.

URRIOLA Marucci, Ornel E., *Dialéctica de la nación panameña. Periodo republicano*, Panamá, Ed. Momento, 1972.

VALADÉS, José C., *El Porfirismo. Historia de un régimen*, 3 vol., 2ª ed., México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1987. (Nueva Biblioteca Mexicana, núms. 63 a 65)

VALDÉS, Ramón M., *Geografía de Panamá*, 6ª ed., texto oficial de enseñanza, Panamá, Benedetti Hnos. Editores, 1925.

VASCONCELOS Ortiz, Augusto, "El derecho de los débiles, crítica al tratado Hay Bunau-Varilla de 1903", México, tesis de licenciado en derecho, Universidad Nacional Autónoma de México, 1958.

VELASCO Márquez, Jesús, *La guerra del 47 y la opinión pública (1845-1848)*, México, Secretaría de Educación Pública, 1975. (Col. SEPsetentas)

WEIMBERG, Albert K., *Destino Manifiesto*, Buenos Aires, Ed. Paidós, 1968.

WILLIAMS, John Jay, *El istmo de Tehuantepec. Resultado del reconocimiento que para la construcción de un ferrocarril de comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico ejecutó la comisión científica bajo la dirección del Sr. J. G. Barnard; Mayor del cuerpo de ingenieros de los Estados Unidos, y resumen de la geología, clima, geografía, industria, zoología y botánica de aquellos países, ilustrado con varios grabados y mapas, y arreglado y preparado por el ayudante principal J. J. Williams, para la Compañía del Ferrocarril de Tehuantepec erigida en N. Orleans*, (trad. Francisco Arrangoiz) México, Vicente García Torres (Ed.), 1852.

YAU, Julio, *El canal de Panamá. Calvario de un pueblo*, Madrid, Ed. Mediterráneo, 1972.

ZORRILLA, Luis G., *Historia de las relaciones entre México y los Estados Unidos de América (1800-1958)*, 2 vol., México, Ed. Porrúa, 1966.