



**UNIVERSIDAD DE PANAMÁ
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE HISTORIA
ESCUELA DE HISTORIA**

**DEPARTAMENTO DE PANAMÁ
PROTECTORADO DE JURE DE LOS ESTADOS UNIDOS**

**PRESENTADO POR
ROGELIO ANTONIO GONZÁLEZ MIRANDA
8-382-549**

**TRABAJO DE GRADUACIÓN
PARA OPTAR AL TÍTULO DE
LICENCIADO EN HUMANIDADES CON
ESPECIALIZACIÓN EN
HISTORIA**

**PROFESOR ASESOR
ORESTES ARENAS**

PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ 2022.

DEDICATORIA

MI DEDICATORIA ESPECIAL ES PARA MI HERMANA FLOR MARÍA GONZÁLEZ QUIEN ME MOTIVÓ Y APOYÓ, PARA QUE CONCLUYERA LA CARRERA DE HISTORIA. A ELLA MI ETERNO AGRADECIMIENTO.

AGRADECIMIENTO

AGRADEZCO A MI FAMILIA QUE DE UNA MANERA U OTRA ME HAN APOYADO, A NUESTROS COMPAÑEROS DE CLASES POR COMPARTIR CON NOSOTROS ESE ESPÍRITU DE UNIDAD Y LUCHA, ANTE LAS ADVERSIDADES. A NUESTROS PROFESORES QUE NOS HAN NUTRIDO DE SUS CONOCIMIENTOS, Y ALENTADO A CONTINUAR. UNA MENCIÓN ESPECIAL PARA EL PROFESOR ORESTES ARENAS, MI ASESOR DE TESIS.

GRACIAS

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA.....	2
AGRADECIMIENTO.....	3
INTRODUCCIÓN.....	6
Capítulo I. Planteamiento del problema.....	17
1.1 Planteamiento del problema.....	18
1.2 Justificación del Problema.....	19
1.3 Marco Teórico.....	20
1.4 Hipótesis.....	22
1.5 Objetivo General.....	24
1.6 Objetivos Específicos.....	24
1.7 Delimitación del Tiempo y Espacio.....	25
1.8 Metodología Empleada.....	25
Capítulo II. Las primeras presencias estadounidenses en Istmo de Panamá (1840-1855)	26
2.1. El Planteamiento Proteccionista de Mariano Arosemena.....	27
2.2 El Contexto Nacional e Internacional Previo a La Firma Del Tratado Mallarino Bidlack y análisis. (1840-1846).....	28
2.3. Los Inicios de la Masiva Inmigración Norteamericana a Panamá rumbo a California, y los Primeros Incidentes (1847-1850)	33
2.3.1. Las Ventajas Dadas a La Compañía del Ferrocarril “The Panamá Railroad Company”.....	36
2.4. Consecuencias del Tratado Clayton- Bulwer de 850.....	38
2.5. Las Confrontaciones entre Istmeños y norteamericanos durante la Construcción del Ferrocarril de Panamá. (1850-1855).	40
Capítulo III. Las primeras intervenciones estadounidenses en Panamá (1856-1903).....	45

3.1 Choques y conflictos entre los viajeros norteamericanos y los panameños en el año 1856 y primera intervención norteamericana en Panamá.....	46
3.2 Los principales desembarcos de las tropas norteamericanas en el Istmo durante las décadas del 60 y 70 del siglo IX.....	51
3.3 Injerencia Estadounidense en la construcción del Canal Francés.....	54
3.4 La revolución de 1885 y el papel de las autoridades, revolucionarios y norteamericanos.....	55
3.5 La imposición estadounidense en la Guerra de los Mil días en el Istmo de Panamá.....	58
3.5.1. El Tratado Herrán Hay, su no aprobación y el desenlace del 3 de Noviembre de 1903.....	61
Conclusiones.....	65
Bibliografía.....	66
Anexo.....	86
Anexo desde 1846 a 1879	
Anexo desde 1880 a 1903	

INTRODUCCIÓN

A través de muchos años, a partir del 3 de noviembre de 1903, se ha venido planteando en la historiografía nacional e internacional, que Panamá se convierte en protectorado de Los Estados Unidos al separarnos de Colombia. Son muchos los historiadores e investigadores sociales que plantean este punto de vista, y que intervenciones norteamericanas en el Istmo antes de esta fecha, es vista, solo como eso, intervenciones imperialistas sobre una parte del territorio de una nación soberana, en este caso Colombia. Por supuesto que esas intervenciones o injerencia en los asuntos internos de Colombia, en el Istmo de Panamá, tenían como fin inmediato evitar la interrupción del tránsito a través del Istmo, pero también a largo plazo, el de garantizar la construcción de un canal interoceánico.

Esta situación de predominio sobre el Istmo de Panamá, por parte de Los Estados Unidos, es lo que aspiramos a profundizar y dejar claro, cuándo y cómo surge esto, si era una arbitrariedad o tenía un fundamento legal, y si ya Panamá se había convertido en un protectorado de Estados Unidos en tiempos de Colombia. Podemos decir, que los Estados Unidos durante el siglo XIX, en el marco de su desarrollo comercial e industrial, los llevó a buscar y acrecentar su influencia en el mercado inmediato que tenían, o sea la América Latina.

Para 1824, La Gran Colombia firma un Tratado con Estados Unidos, el Tratado Anderson - Gual, Tratado de Comercio y Navegación donde se establece de forma recíproca la condición de nación más favorecida. En 1837 vence el tratado Anderson-Gual, con lo cual Estados Unidos comienzan a solicitarle a Nueva Granada la negociación de un nuevo Tratado. Hacia 1840 se da la guerra

de Los Supremos en la Nueva Granada, ante la situación conflictiva los istmeños deciden separarse, y conforman El Estado Libre del Istmo que duró solo un año.

Para esos años de comienzo de la década del cuarenta, los ingleses fundan la naviera Pacific Steamship Company comenzaron a utilizar el Istmo en su ruta por el Pacífico suramericano con el vapor “Chile” con lo que comienza el auge portuario de Panamá casi a mediados del siglo XIX.

También para estos mismos años los estadounidenses insistían en Bogotá para que se negociara un nuevo tratado de comercio y navegación con la Nueva Granada. A comienzo de 1846, Estados Unidos reconoce a Texas como un estado más de la unión, que se había independizado de México en 1836, esto trajo como consecuencia la guerra entre México y Estados Unidos. El interés en esto no solo era anexar a Texas, sino apoderarse de los otros territorios que pertenecían a México hasta orillas del océano Pacífico, Ya para diciembre de 1846, y tras fuerte insistencia Estados Unidos logra firmar con Nueva Granada el Tratado Mallarino-Bidlack, aunque a los neogranadinos también buscaban poner neutral al istmo a través de tratados no solo con Estados Unidos, sino con otras potencias como Inglaterra y Francia, pero esto no se logró. Este tratado de comercio y navegación, le daba la facilidad de comunicarse del Atlántico al Pacífico a través del Istmo de Panamá, sin que los ciudadanos estadounidenses y sus mercancías tuvieran que pagar ningún tipo de impuestos a la Nueva Granada por atravesar el Istmo, y gracias a este ofrecimiento de la Nueva Granada, Estados Unidos garantizaba la soberanía de Colombia sobre el Istmo De Panamá, en la mira que en ningún momento fuera interrumpido el libre tránsito (art. 35).

Una vez se descubre oro en California, comienza una fuerte inmigración hacia la misma, y comienzan a pasar miles de inmigrantes a través de Istmo, utilizando el río Chagres y el viejo Camino de Cruces para llegar a la ciudad de Panamá, y de ahí seguir en barco hacia California. Una vez que se da esta fuerte inmigración también se dan los conflictos entre los viajeros, la mayoría estadounidenses y de Europa, contra los pobladores del Istmo, el choque cultural, la prepotencia de buena parte de los viajeros y la incapacidad para mantener el orden de los funcionarios encargados de la seguridad en el Istmo contribuyó en gran medida para que se dieran estos conflictos, pero algo que también pesó fue que, al pasar por Panamá, no pagaban ningún tipo de impuesto al gobierno local, todo esto producto del tratado Mallarino Bidlack, que lo exoneraba de pagos.

Ya desde 1851 vemos la incapacidad de las autoridades para mantener el orden, el respeto a las leyes y por consiguiente, a la soberanía de Nueva Granada en el Istmo. Esto lo vemos de forma alarmante con la fundación de una población a orillas del río Chagres por inmigrantes estadounidenses, y que bautizaron con el nombre de América Town, los cuales entraron en competencia con los istmeños por el trasbordo de los viajeros de un mar al otro. Esta población se regía por sus propias reglas, o sea las autoridades de la Nueva Granada en el Istmo de Panamá no podían hacer valer las leyes neogranadinas en esa población, con lo cual se perdía en la práctica la soberanía de Nueva Granada en Panamá. En el año 1852 los norteamericanos pasaron a través del istmo 600 soldados, en la cual ni se tomaron la molestia de notificar a las autoridades neogranadinas en el Departamento de Panamá. Como vemos ya estaban haciendo buen uso del Tratado Mallarino-Bidlack, y su muy controversial artículo 35, no solo los civiles

estadounidenses, sino las autoridades de ese país. Posteriormente llegaron a formar un cuerpo de vigilancia, que tomaba la justicia por sus propias manos, auspiciados por la toda poderosa compañía del ferrocarril de Panamá, que además llegó a fundar ciudades y pueblos, donde los bautizaban con sus nombres en inglés, en menosprecio total a nuestras autoridades y cultura. Los extremos llegaron hasta la formación de un comité de ciudadanos en Colón, que pretendían administrar las ciudades de Colón y Panamá, como ciudades libres, fuera de la administración neogranadina del Departamento de Panamá.

Por supuesto que esta actitud prepotente encontró respuesta entre los valientes panameños, entre los que podemos mencionar al Dr. Justo Arosemena, que ante el congreso neogranadino en 1852, y a través de los medios escritos, manifestaba su preocupación ante la prepotencia de los estadounidenses, y planteaba la implantación de un gobierno autónomo en Panamá, que pudiera dar respuesta rápida y eficiente a los problemas que aquejaban al istmo. Pero además de este gran hombre de leyes, como lo fue Justo Arosemena, también el panameño común y corriente en más de una ocasión respondía con valentía la prepotencia y arrogancia de los insolentes extranjeros. Una vez que concluyen el ferrocarril en enero de 1855, los empleos de los panameños en cuanto al transporte de personas y cargas desaparecieron, y los ingresos por hospedaje, alimentación y compras en general disminuyeron significativamente, ya que los viajeros permanecían poco tiempo en el Istmo de Panamá.

Esta situación acrecentó las diferencias y resentimientos contra los viajeros estadounidenses que pasaban por Panamá. Un mes después de la inauguración del ferrocarril, o sea en febrero de 1855, se dicta la ley que crea el Estado Federal de Panamá. Esta fue la respuesta panameña solicitada al congreso neogranadino, para tener una mejor administración, pero al final esto no detiene una explosión social que sucede al año siguiente, y que fue conocida en Panamá como “El Incidente de la Tajada de Sandía”. Producto del gran desempleo ocasionado por la terminación de la obra del ferrocarril, y la amenaza de los filibusteros norteamericanos que se habían apoderado del gobierno en Nicaragua e instituido la esclavitud en ese país, los rumores que existían era que estos filibusteros, que estaban pasando por Panamá, pretendían apoderarse del Istmo y convertirlo en un estado esclavista, todos estos factores y la prepotencia de los viajeros provocó un gran enfrentamiento entre los estadounidenses contra el pueblo del arrabal santanero y las fuerzas del orden que se sumaron a la lucha. Este acontecimiento sacó a flote varias cosas, entre estas la capacidad de respuesta de los sectores populares y la fuerza pública panameña ante la insolencia de los extranjeros, y la otra era las reales intenciones del gobierno estadounidense de apoderarse bajo su total control del corredor interoceánico por donde pasaba el ferrocarril. Meses después de terminado el incidente, el gobierno estadounidense desembarcan fuerzas militares en el Istmo, las cuales ocupan las estaciones terminales del ferrocarril, donde con esa acción pretenden demostrar a Nueva Granada, quien manda en ese corredor interoceánico. Finalmente, después de solicitar unas peticiones leoninas como territorio bajo soberanía total de ellos, el gobierno de Nueva Granada paga algo más de 400,000 de dólares en oro como Indemnización por los daños causados. Pero esto no termino ahí, ya que las intervenciones

estadounidenses continuaron en el Istmo, algunas veces solicitadas por las autoridades locales, las nacionales y por propia decisión del gobierno norteamericano cuando consideraba que el orden se perturbaba en las ciudades de Panamá y Colón y en todo el trayecto del ferrocarril interoceánico. En la década del sesenta, en estas ciudades terminales del Ferrocarril, el flujo de viajeros, mercancías y valores continuaba; y estas transacciones comerciales con los viajeros, el comercio exterior y el pago de trabajadores del ferrocarril se hacían en dólares y no en la moneda nacional que era el peso colombiano, ya en 1860 el dólar se fue consolidando como moneda de uso corriente en el Istmo. Finalmente en la década del sesenta fue reconocida como moneda de uso corriente en el Istmo. La bonanza registrada en la década del sesenta llegó a su fin hacia 1869, al inaugurarse el ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos, por lo que se dio un bajón significativo en el movimiento de pasajeros y por ende comercial en Panamá, aunque para ese momento la consolidación de la hegemonía estadounidense en el Istmo era significativa. A lo interno de la política del país se había creado “Estados Unidos de Colombia”, donde los estados federales pasaron a ser estados soberanos dentro de la estructura de esa unión, y con mayor grado de autonomía.

Al llegar a la década del setenta, la misma fue de crisis económica por la baja en los pasajeros y la carga, pero además se añade a esto los problemas políticos internos, que no dejaron de faltar con la nueva estructura política creada o sea “Los Estados Soberanos”. Hacia 1878 se firma el tratado Salgar- Wyse, que le concede a una empresa privada francesa el derecho para construir un canal por El Istmo de Panamá, la obra estaba dirigida por Fernando De Lesseps, que años

antes había construido el Canal de Suez, esto reactiva la economía panameña. A los franceses no les fue fácil, ya que encontraron problemas técnicos, de salud, administrativos, de seguridad y también muy solapadamente la oposición del gobierno estadounidense, que por supuesto no veían muy bien la construcción del canal por Panamá mediante la concesión dada a la Compañía Universal de Canal Interoceánico de Panamá de capital francés.

A mediados de la década del ochenta se da un cambio político en Estados Unidos de Colombia, y de ser un Estado Federal, pasan a uno centralizado, con la Regeneración promovida por el Presidente Rafael Núñez, del cual Panamá quedo más afectada, al quedar administrada desde una oficina de la presidencia de la República. Finalmente, a fines de la década del ochenta la compañía francesa se quedó sin fondos para seguir adelante la obra y se declararon en quiebra. La crisis se sintió fuerte en el Istmo al quedar abandonados miles de trabajadores, del cual la empresa no se hizo responsable de repatriar a los trabajadores.

Hacia la década del noventa, Panamá queda sumergida en una fuerte crisis económica por la paralización de las obras del Canal. En 1895 se da una revolución en Colombia entre liberales y conservadores, pero la misma fue corta duración, y los liberales no pudieron conquistar el poder.

Hacia 1898, los Estados Unidos le declaran la guerra a España, con lo cual invade Puerto Rico, Cuba y Filipinas, esto la catapulta a rango de gran potencia, y la guerra le dejó claro de la necesidad de construir un canal interoceánico por el Istmo centroamericano, para poder movilizar sus flotas de guerra de un océano a otro con rapidez.

Para esa misma época los dueños de la fracasada compañía francesa buscaban a quien venderle el proyecto, y sabían que los Estados Unidos era el mejor comprador para el fracasado proyecto, pero en el Congreso norteamericano la ruta que tenía mayor aceptación era la de Nicaragua, por lo que comenzó un cabildeo por parte de los accionistas de la fracasada empresa francesa, que en ese momento muchos ya eran norteamericanos, con el fin de convencer a los congresistas que la mejor ruta era la de Panamá.

En Colombia hacia 1899 había comenzado una guerra civil de grandes dimensiones, que cubrió todo el país, incluyendo el Istmo de Panamá donde los combates alcanzaron niveles de enfrentamiento frontal con las fuerzas gubernamentales. Esta situación de guerra en el Istmo no era bien vista por Los Estados Unidos, ya que se daban combates muy cerca de la línea del ferrocarril y hasta en las afueras de la ciudad de Panamá, y por supuesto afectaba una futura negociación para la construcción de un canal por Panamá. Hacia 1901 se firma el tratado Hay Pauncefote, entre Los Estados Unidos e Inglaterra, con lo cual reemplazaba el Tratado Clayton Bulwer de 1850, y le dejaba el camino abierto a Estados Unidos para construir solo, el futuro canal por Centroamérica. Una vez Estados Unidos quedó solo sin competencia para hacer el canal por Centroamérica, y tomó la decisión de hacerlo por Panamá, se buscó terminar con la Guerra de los Mil Días en Panamá, situación está que también buscaba el gobierno colombiano con el fin de acabar con la guerra y mejorar sus finanzas que estaban mal, producto del desgaste por la prolongada guerra de tres años, pero las negociaciones para llegar a un tratado con el fin de construir el Canal ya habían comenzado cuando todavía se estaba en guerra.

Al final se termina la guerra con la llamada Paz del Wisconsin, o sea a bordo de un barco de guerra de Estados Unidos en noviembre del 1902, y en enero del 1903 se firma en Washington el tratado Herrán Hay, a solo dos meses de haberse acabado la guerra, con lo que es claro que Estados Unidos estuvo presionando a Colombia para que terminara la guerra y firmara el tratado, por lo menos en el Istmo donde los combatientes tanto del gobierno, como los rebeldes estaban anuentes de la presión norteamericana porque se acabara la guerra, como al final se consiguió. Todo esto demuestra la debilidad política que tenía Colombia frente a Estados Unidos en las negociaciones para construir el canal.

Definitivamente que el tratado era desventajoso para Colombia, pero la capacidad de esta para lograr un mejor tratado era mínima, ya que desde hace más de 50 años el gobierno estadounidense definía la seguridad y el orden en Panamá, situación está que le había dado el tratado Mallarino Bidlack. El presidente de Colombia José Manuel Marroquín aspiraba a conseguir más beneficios económicos, envía el tratado al Congreso a sabiendas de que si no lo defendía no sería aprobado, y esto le daba a Colombia un tiempo más para cuando en 1904 la concesión a la compañía francesa expirara, y así los 40 millones o parte de ellos que se le estaban dando a la empresa se le pudiera dar a Colombia. Pero no se tuvo en cuenta que ya Estados Unidos tenía una fuerte influencia en el Istmo, y que sus decisiones eran respetadas por las autoridades y hasta por los rebeldes que se levantaban en armas, es más siempre que se iba actuar se pensaba cual era el punto de vista de los norteamericanos, y tampoco se pensó que Estados Unidos estaba como el único país que podía hacer el canal, y que con la derrota militar que le infligió a España, se había convertido en la única potencia en el

continente, y con total influencia en el Caribe, lo principal de todo es que el gobierno norteamericano no tenía interés en demorar el comienzo de la construcción del Canal.

A favor de Estados Unidos se le sumaba el interés de los inversionistas de la compañía francesa en venderle en 40 millones de dólares la concesión del Canal. Después de la guerra civil los liberales en el Istmo habían quedado desmoralizados, al tener que parar la guerra estando ganándola, y por supuesto que la detención de la guerra por parte de los norteamericanos con el aval total del gobierno de Bogotá, demostraba una vez más quienes eran los que mandaban en el Istmo de Panamá.

Otra de las desventajas que tenía el gobierno colombiano era la posibilidad de que el canal se hiciera por Nicaragua, y algo más se agregaba a las desventajas que tenía Bogotá la existencia de un grupo bastante influyente de la élite panameña que tenía interés que el canal se construyera por el Istmo, en un tiempo perentorio, ya que esto dinamizaría su alicaída economía, y solicitaba la aprobación al congreso de Colombia del tratado Herrán Hay, además planteaba esa misma élite que de no aprobarse el tratado Herrán Hay se separaría de Colombia para negociar con Los Estados Unidos el tratado del Canal. Esto último fue lo que sucedió el 3 de noviembre de 1903.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Planteamiento del Problema

Lo hacemos con el interés de demostrar, que las intervenciones norteamericanas en Panamá durante este período histórico representan una clara condición que tuvo el Istmo panameño, condición esta, que no es otra que la de un protectorado norteamericano, misma que en la historiografía consultada si bien es cierto lo mencionan, pero no lo ponen como punto principal de la investigación, como es el caso del Dr. Celestino Arauz cuando dice:

“En primer lugar, constituía en puridad, un protectorado estadounidense dirigido a detener el expansionismo británico desde Centroamérica, concretamente con la punta de lanza del reino de la Mosquitia o de los Mosquitos y sus pretensiones de dominio efectivo en Bocas del Toro, así como la simpatía que despertaba entre algunos notables de la ciudad de Panamá, la anexión a Gran Bretaña, por la vía del Almirantazgo con sede en Jamaica, como se demostró en 1830” (1)

En este caso era para detener el expansionismo inglés, el cual era cierto, pero también para construir una vía interoceánica ya sea ferrocarril o canal como parte de su política expansionista. Es importante señalar que las intervenciones no solo eran realizadas por los norteamericanos amparados por el artículo 35 del Tratado Mallarino Bidlack cuando ellos lo consideraban conveniente, sino también eran solicitadas a Estados Unidos por la autoridades departamentales y nacionales cuando veían que se daban disturbios en el Istmo que no podían detener, como sucedió en 1885 en Panamá. También podemos decir que las intervenciones

tenían fundamento legal por medio del Tratado Mallarino-Bidlack, que nos había puesto en la condición de protectorado. Esa falta de énfasis en manifestar esa condición en que se encontraba Panamá es la que aspiramos a resaltar y dejar claro en este trabajo.

1.2. Justificación del Problema.

La idea principal de nuestro planteamiento es demostrar con una variedad de acontecimientos y comportamiento de las autoridades civiles, militares tanto en Istmo de Panamá como en Bogotá y además la población civil istmeña, con referente al papel dominante que ejercían los estadounidenses en el istmo. El siglo XIX en la historia del istmo de Panamá, si bien ha sido estudiado y analizado por muchos historiadores, hemos decidido abordar el tema, no solo desde el punto de vista de las intervenciones norteamericanas en el Istmo, sino el de profundizar que no solo legalmente Estados Unidos podía intervenir por medio del Tratado Mallarino Bidlack, sino que ya a fines del siglo XIX, tanto las autoridades nacionales, departamentales civiles y militares, y los grupos políticos opositores al gobierno, estaban mentalmente claro de quien mandaba en Panamá, y todos estos actores en algún momento de la segunda parte del siglo XIX, solicitaron la intervención norteamericana para su provecho, como sucedió varias veces.

Esta falta de profundidad o especificidad en cuanto a este punto, en la historiografía tanto colombiana como panameña es la que nos motivó abordar este tema que trata de resaltar el condicionamiento mental que tenían la sociedad en su conjunto principalmente en las ciudades de Panamá y Colón, además de la alta

dirigencia política de las ciudades de Cartagena y Bogotá, en cuanto a quien era realmente el que tenía control en Panamá.

1.3. Marco Teórico

Muchos historiadores han escrito sobre el Panamá del siglo XIX, y todos abordan los hechos desde el punto de vista político, o sea la lucha entre liberales y conservadores, entre federalistas y centralistas, y en el interés de los panameños por obtener una autonomía con referente al gobierno central de Bogotá, y además está el intervencionismo de los norteamericanos en los asuntos internos de Colombia en el Istmo. Historiadores como Eduardo Lemaitre de Colombia, en Panamá podemos mencionar a Celestino Arauz y Alfredo Castillero Calvo son los que mayormente han aportado en estos puntos de vista.

En la primera mitad del siglo XIX se da un proceso de expansión territorial hacia el oeste de parte de los Estados Unidos, este aumento del territorio se da en detrimento de los pueblos originarios y de los territorios de la República de México, en 1846 comienza la guerra de México con Los Estados Unidos, producto del reconocimiento de Texas como nuevo Estado de la Unión. Pero Mientras esta guerra estaba en todo su apogeo, y era inminente el avance de Los Estados Unidos hasta el océano Pacífico, en Bogotá el 12 de diciembre de 1846 Manuel María Mallarino por parte de La Nueva Granada y Benjamín Alden Bidlack ministro (embajador) por parte de Los Estados Unidos en Bogotá firman el tratado de “Paz, Amistad, Navegación y Comercio”. Este tratado les concedía a los ciudadanos estadounidenses el libre tránsito de personas y mercancías por el Istmo sin pagar ni un centavo de impuesto, pero eso no es todo, ya que en el Tratado también

Estados Unidos, no solo evitaría que no fuera interrumpido el paso por Istmo por cualquier medio que se construya a futuro, sino que garantiza la soberanía de La Nueva Granada en Panamá, esto está estipulado en el artículo 35 del Tratado Mallarino Bidlack. Como podemos ver al Estados Unidos asegurar con su fuerza militar, que no se interrumpa el libre tránsito de un mar a otro por el Istmo de Panamá, y garantizar la soberanía de La Nueva Granada en Panamá, ponía claramente en la categoría de protectorado al Istmo.

Este tratado va traer tal nivel de sometimiento del Istmo panameño, que en la segunda mitad del siglo XIX los políticos tanto del gobierno como de la oposición, y población en general estaban claro que quien controlaba la seguridad en el Departamento de Panamá eran los estadounidenses. Por lo que podemos decir que los colombianos habían perdido protagonismo en el territorio panameño.

Finalmente es lo que quiero demostrar, como al llegar al año 1903 Colombia llega a firmar el Tratado Herrán Hay con Estados Unidos para la construcción del Canal, en condiciones de sometimiento de Colombia en el Istmo de Panamá por parte de Estados Unidos, con lo que Colombia no tenía las mejores condiciones para negociar un tratado justo. Pero la situación económica en que quedo Colombia después de la desastrosa Guerra de los Mil Días llevó al Congreso colombiano a rechazar el Tratado del Canal, con la intención de conseguir mejores ingresos por la transacción, a pesar de la presión norteamericana y de las informaciones que llegaban del Istmo al mismo Congreso de que Panamá se separaría de Colombia si no se aprobaba el Tratado Herrán Hay. Además, existía tal claridad de quién controlaba la seguridad en el Istmo de Panamá, y esa claridad también la tenían las autoridades colombianas en Bogotá, que durante medio siglo habían utilizado

el poder militar de los estadounidenses en varias ocasiones, para restablecer el orden entre las ciudades de Panamá y Colón. Así el 3 de noviembre de 1903 los marinos norteamericanos llegaron a impedir que se dieran enfrentamientos, entre las tropas colombianas recién llegadas y los panameños que estaban a favor de la Independencia, por supuesto que esto favorecía los intereses de Estados Unidos.

1.4. Hipótesis

Es nuestro interés demostrar que el antiguo Departamento de Panamá era un Protectorado de Jure de Los Estados Unidos, ya que así lo estableció el Tratado Mallarino Bidlack de 1846, específicamente está señalado en el artículo 35 de dicho tratado, realizado entre la Nueva Granada y Los Estados Unidos. Por lo tanto, debemos definir que dice la real academia de la lengua con referente al término protectorado;

“Modalidad de administración por la que, mediante un tratado internacional, un estado ejerce el control, especialmente en lo relativo a los asuntos exteriores, defensa y orden público, sobre un territorio en el que existe una entidad política dotada de autoridades propias”. (2)

Además, aspiro a resaltar el estado de aceptación que tenían las autoridades del Istmo tanto conservadores como liberales, la población en general, como también las altas autoridades en Bogotá sobre el poder de decisión que tenían Estados Unidos en Panamá, y la pérdida de protagonismo del gobierno central en el Istmo.

Esto queda demostrado con las diferentes intervenciones norteamericanas en Panamá, crearon las condiciones claras en el pueblo panameño de quien era el poder real en el Istmo, con esto durante todo ese espacio de tiempo se jugó, no solo por partes de las autoridades locales, sino por supuesto que las de Bogotá, inclusive grupos revolucionarios intentaron utilizar el poder de Los Estados Unidos para quedarse con el gobierno en Panamá, al margen del gobierno central en Bogotá. Este último planteamiento queda claro en el siguiente escrito;

“Mientras tanto, en la ciudad de Panamá Aizpurú atacó el mismo día a las agotadas fuerzas federales y se autonombró Gobernador de Panamá. Después de la llegada de todos los destacamentos de las fuerzas expedicionarias, el comandante de Brigada los distribuyó en los puntos estratégicos tales como Colón, Panamá y Matachín y donde fue posible el personal de los barcos regresó a sus puestos a bordo. Antes que llegaran los colombianos, Aizpurú se esforzó por obtener su reconocimiento, alegando tener una fuerza adecuada para asegurar la protección de la vida y de la propiedad; pero los oficiales extranjeros desoyeron su invitación al Palacio de Gobierno; ofreció declarar a Panamá independiente si Los Estados Unidos reconocían su gobierno, pero también fracaso en esto”.⁽³⁾

Ahí vemos claramente como Los Estados Unidos ejercían su protectorado de Jure o sea el derecho otorgado en el tratado de 1846, artículo 35, en el Istmo de

Panamá en la defensa y el orden público. También podemos ver como un revolucionario panameño, liberal, en 1885 después de controlar la ciudad de Panamá les solicitaba a las fuerzas expedicionarias norteamericanas, que, si reconocían su gobierno de facto, el independizaba a Panamá de Colombia, esto sucedía en 1885, a raíz de la subida de Rafael Núñez a la presidencia de Colombia y la intención de anular los estados soberanos, y la vuelta al gobierno centralista. Esto demuestra claramente que la población civil estaba consiente de quienes realmente controlaban el Istmo, y que, si Estados Unidos reconocía un gobierno independiente de Colombia, esta última no haría nada militarmente para recuperar el territorio, como finalmente sucedió en noviembre de 1903.

1.5. Objetivo General

Analizar la presencia estadounidense en el Istmo hasta el 3 de noviembre de 1903, para comprender como el gobierno de Los Estados Unidos llegó a consolidar en Panamá un protectorado con el aval del tratado Mallarino Bidlack, y como los altos funcionarios departamentales, nacionales y el pueblo panameño en general se adaptaron a esa condición, con la cual se manejaron de una forma u otra durante gran parte del siglo XIX y primeros años del XX.

1.6. Objetivos Específicos

1. Analizar las condiciones en que se pacta el tratado Mallarino-Bidlack y sus repercusiones inmediatas.

2. Profundizar en el análisis sobre el grado de influencia y sometimiento que ejerció Los Estados Unidos sobre la sociedad panameña, durante toda la segunda mitad del siglo XIX, hasta el 3 de noviembre de 1903.

1.7. Delimitación de Tiempo y Espacio.

Este trabajo abarca desde 1840 hasta 1903, y se tratará lo concerniente a la presencia estadounidense desde el punto de vista político, económico, militar y su influencia en la sociedad panameña en el periodo antes mencionado.

1.8. Metodología Empleada.

Procederemos a efectuar una investigación cualitativa, de forma descriptiva, la cual comprende análisis e interpretación de la documentación confirmada en tratados, declaraciones públicas, contratos comerciales, acciones políticas, militares y el papel que jugaron funcionarios y pueblo en general en el istmo y en el resto del país durante este periodo.

1. *Arauz, Celestino A. Pizzurno P: El Panamá colombiano pg. 79.*
2. *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.*
3. *Berrio Lemn V., Panamá, Tierra, gente, legado... centenario. Tomo III, pág. 425(manuscrito del teniente coronel C. H. Metcalf, USM., Estados Unidos, Departamento de Marina, cuerpos navales. Citado por Duval, hijo, Miles P., opus Citatum pg. 149 a 155).*

CAPÍTULO II

LAS PRIMERAS PRESENCIAS ESTADOUNIDENSES EN ISTMO DE PANAMÁ (1840-1855).

2.1. El Planteamiento Proteccionista de Mariano Arosemena.

A comienzo de la década del 40, el desarrollo del capitalismo promovió el interés de las potencias como Francia, Inglaterra y Estados Unidos en buscar una comunicación interoceánica en el continente americano, con el fin de agilizar el creciente comercio. El grupo oligárquico afincado en San Felipe y Portobelo, que tenía interés en que la ruta de tránsito se reactivara, y ante la posibilidad de que un país poderoso se pudiera apoderar del istmo planteaban la búsqueda de un tratado con las potencias antes mencionadas, en el cual se les darían facilidades de paso por él istmo, con lo que se mantendría un equilibrio entre las potencias, así se evitaría que alguna intentara tomarse el Istmo a la fuerza.

En ese tiempo uno de los que más impulsó esta propuesta, fue Mariano Arosemena, al igual que su hijo Justo Arosemena. Ese pensamiento de buscar una protección para evitar que el Istmo de Panamá fuera tomado a la fuerza, era producto de la importancia que el Istmo estaba adquiriendo como lugar de paso, y la debilidad militar de la Nueva Granada. Si bien es cierto la oligarquía criolla siempre deseó convertir al Istmo en una especie de feria comercial al servicio del mundo, también es cierto que temían que fuera tomado por alguna potencia. De este grupo los que llevaron mayormente las inquietudes a Bogotá fueron Mariano Arosemena y su hijo Justo Arosemena.

2.2. El Contexto Nacional e Internacional Previo a La Firma del Tratado Mallarino Bidlack y análisis. (1840-1846).

Hacia 1840 se da la guerra de los supremos en La Nueva Granada, con lo que las autoridades del Istmo de Panamá aprovechan para separarse de la misma y crean El Estado Libre del Istmo de la cual se mantiene separada durante un año de La Nueva Granada, y en ese tiempo las autoridades panameñas buscaron el reconocimiento internacional, pero solo fueron reconocidos por Costa Rica. A comienzo de esa década la naviera inglesa “Pacific Steamship Company” conecta la ciudad de Panamá con el pacífico suramericano utilizando el vapor “Chile”, por lo que se da un pequeño repunte comercial de los puertos del istmo, y por supuesto la influencia comercial británica en Panamá. Mientras se estaban dando estos acontecimientos, el embajador norteamericano en Bogotá insistía en negociar un nuevo tratado de comercio y navegación con la Nueva Granada, ya que el Tratado Anderson Gual había caducado en 1837. También en la República de Texas se había dado un aumento de inmigrantes ha dicho territorio, el cual era reclamado por México.

Esta situación prepararía las condiciones propicias para que finalmente Texas fuera reconocido como un estado más de Los Estados Unidos, y por supuesto que todo esto era parte de un gran plan para arrebatarle el resto del territorio mexicano hasta llegar al Pacífico. Mientras tanto a comienzos de 1846 en el Congreso en Bogotá se había aprobado la ley 20 de creación de puertos libres en las ciudades de Panamá y Portobelo, pero condicionado para cuando existiera un camino interoceánico, condición está que Mariano Arosemena planteaba se debía cambiar y declararlo sin esa precondition. La presencia de Inglaterra, en el Caribe Centroamericano inquietaba a Bogotá. Por esos años

existía temor, tanto en Bogotá como en Panamá, que el istmo fuera tomado por alguna de las grandes potencias de la época, y lo que se intentaba era hacer un acuerdo tanto con Inglaterra, Francia y Estados Unidos donde se les concedía facilidades de tránsito por el Istmo con la cual se formaría un equilibrio entre ellas y así evitar que alguna en particular pudiera apoderarse del Istmo. Esto no prosperó y finalmente unos meses después de comenzar las hostilidades entre Estados Unidos y México, el 12 de diciembre de 1846 en Bogotá se firma el tratado Mallarino Bidlack entre Nueva Granada y Estados Unidos, donde claramente este último queda como garante de la soberanía de la Nueva Granada en el Istmo de Panamá. Este tratado no se da por casualidad, ya que Los Estados Unidos desde hace un tiempo lo estaban buscando, pero se da en el momento que este último ya está en guerra con México, camino a quedarse no solo con Texas, sino con un territorio mucho más amplio que llegaba hasta el Pacífico, aunque Nueva Granada también lo quería ante el temor de Inglaterra.

Por supuesto que, para Estados Unidos, era vital garantizar el paso expedito por el Istmo, porque sabían que desde su territorio no podía poblar rápidamente estas grandes extensiones hasta el pacífico, por lo que forzaron la firma de dicho tratado. Es evidente que este tratado se firmó ante el temor de que el Istmo fuera tomado por los Estados Unidos u otra potencia a la fuerza, o bajo el temor de que los istmeños se pusieran de acuerdo con algunas de las potencias, se separa, y facilitara la comunicación interoceánica.

Pasemos analizar el artículo 35 del tratado Mallarino Bidlack;

“La República de La Nueva Granada y Los Estados Unidos de América, deseando ser tan duraderas cuanto sea posible las relaciones que han de establecerse entre las dos partes, en virtud del presente tratado, han declarado solemnemente y convienen en los puntos siguientes:

1-Para mejor inteligencia de los artículos precedentes, han estipulado y estipulan las Altas Partes Contratantes: Que los ciudadanos, buques y mercancías de Los Estados Unidos disfrutarán en los puertos de La Nueva Granada, incluso lo de la parte del territorio granadino, generalmente denominado Istmo de Panamá, desde su arranque en el extremo del Sud hasta la frontera con Costa Rica, todas las franquicias, privilegios e inmunidades, en lo relativo a comercio y navegación, de que ahora gocen y en lo sucesivo gozaran los ciudadanos granadinos, sus buques y mercancías; y que esta igualdad de favores se hará extensiva a los pasajeros, correspondencia y Mercancías de los Estados Unidos que Transiten a través de dicho territorio, de un mar a otro.

El gobierno de La Nueva Granada garantiza al gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá, por cualquier medio de comunicación que ahora exista o en lo sucesivo puedan abrirse, estará franco y expedito para los ciudadanos y el Gobierno de los Estados Unidos, y para el transporte de cualquier artículo de producción o manufacturas o mercancías de lícito comercio, pertenecientes a ciudadanos de los Estados Unidos;

que no se impondrán ni cobrarán a los ciudadanos de Los Estados Unidos, que pasen en cualquier dirección de un mar a otro, con el objeto de exportarse a cualquier otro país extranjero, no estarán sujetos a derecho alguno de exportación; si lo hubieren pagado, deberá reembolsarse al verificarse la exportación; y que los ciudadanos de los Estados Unidos, al pasar.

Así por dicho Istmo, no estarán sujetos a otros derechos, pasaje o impuestos de cualquier clase, sino aquellos a que estuvieren sujetos los ciudadanos naturales.

Para seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos 4, 5 y 6 de este tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este tratado, sea interrumpido ni embarazado libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizan de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad de la Nueva Granada tiene y posee Sobre dicho territorio”(4).

Antes de analizar el documento, tenemos que decir que en este tratado no solo Estados Unidos realizó propuestas, sino también los representantes de la Nueva Granada hicieron aportes al mismo. Además, Manuel María Mallarino no estaba

solo en esa negociación entre los asesores estaba el Dr. Justo Arosemena, panameño destacado.

Entrando en el análisis del artículo 35, resaltamos como se hace énfasis de que Estados Unidos disfrutara de los puertos de la Nueva Granada, incluso los del Istmo de Panamá. ¿Por qué esa aclaración específica? Bueno creemos que el señor Benjamín Bidlack quería dejar eso claro en el tratado, ya que ese era el territorio y los puertos que le interesaban y no los otros de la Nueva Granada.

En el tratado se le concede el derecho a tránsito a los ciudadanos estadounidenses y sus mercancías, siempre y cuando las mercancías vayan de paso a otro país, sin tener que pagar ningún tipo de impuestos. Estos privilegios se equipararon con los que tenían los naturales del país y sus mercancías en cuanto a su movilidad por territorio del Istmo de un mar al otro.

Estos privilegios evito que el departamento de Panamá pudiera recibir mayores ingresos, ya que los miles de estadounidenses que pasaron por el Istmo, en ambas vías, durante casi veinte años no dejaron un centavo al Departamento de Panamá, en concepto de paso por el territorio istmeño, y tampoco a la nación. Claro que con la gran cantidad de viajeros, la actividad comercial se reactivó, pero eso no era suficiente para lograr a lo interno un desarrollo sostenido para el Departamento.

El otro punto fundamental de este artículo 35 es el que instituye la neutralidad en el Istmo de Panamá, pero garantizada por los Estados Unidos y con el interés de que en ningún momento sea interrumpido ni afectado el libre tránsito de un mar al otro. Esto por supuesto, impedía que cualquier fuerza de otro país se apoderara y

controlara dicho paso para su uso exclusivo o con condiciones exageradas, pero como no se puntualizó, este punto del artículo 35 también incluye a las fuerzas internas del país, sean oficiales o no, tener cualquier tipo de acción militar. Al final este último punto es mucho más amplio y no abarca solo fuerzas militares extranjeras o nacionales, regulares o no, sino cualquier grupo de personas civiles que con su acción se considere, a criterio de Estados Unidos, que pueda afectar de alguna forma u otra la comunicación interoceánica. Estos casos de injerencia de tropas estadounidenses en el Istmo lo vimos varias veces durante la vigencia del Tratado Mallarino Bidlack hasta el 3 de noviembre de 1903, o sea hasta el último día que Panamá estuvo unida a Colombia. Por último, en dicho tratado los Estados Unidos garantizan la soberanía de La Nueva Granada en el Istmo de Panamá. Resumiendo lo explicado sobre el Artículo 35 del tratado Mallarino Bidlack, podemos decir que con este tratado la Nueva Granada pone al Istmo de Panamá bajo la protección de los Estados Unidos, por encima de las autoridades neogranadinas, y esto se verá a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y comienzo del XX.

2.3. Los Inicios de la Masiva Inmigración Norteamericana a Panamá rumbo a California, y los Primeros Incidentes (1847-1850).

A raíz del triunfo militar de Los Estados Unidos sobre México y el descubrimiento de oro en California, comenzó una fuerte inmigración de norteamericanos y de otras nacionalidades a través del Istmo de Panamá con rumbo a ese territorio de la costa oeste de Norteamérica. Es importante señalar que a partir de la llegada de esta inmigración masiva a nuestro territorio la economía se dinamizó en el paso interoceánico, los criollos comenzaron a transportar a través del Istmo a los

viajeros, y al no existir un adecuado transporte de vapores rumbo a California, los viajeros permanecían cierto tiempo en Panamá, con lo cual surgen diferentes negocios de hospedaje, alimentación y de ocio para esa población de paso. Pero entre los extranjeros que vienen, llegan algunos empresarios que instalan sus negocios en el paso interoceánico, entrando en competencia con los criollos, donde ni los boteros se escapan de la competencia extranjera. No solo fue la competencia comercial en detrimento de los naturales del país si no la pérdida de la soberanía de la Nueva Granada (Colombia), y queda demostrado cuando los norteamericanos fundan el pueblo de American Town o ***“la Furnia” a orilla del río Chagres, y donde el Dr. Justo Arosemena planteaba “se administra justicia por su propia cuenta y riesgo sin contar con nuestros jueces ni con nuestros códigos y donde hay autoridades americanas del orden municipal”*** (5).

“Todo esto demuestra la incapacidad del gobierno granadino (colombiano) tanto local, como nacional para ejercer su soberanía sobre el territorio istmeño. Claro que esto obedecía a la mentalidad del destino manifiesto que tenían estos inmigrantes norteamericanos, pero también a la debilidad de las autoridades tanto departamentales como nacionales para ejercer su autoridad sobre el Istmo de Panamá, a las facilidades de paso, comerciales y garantes del libre tránsito y de la soberanía de La Nueva Granada en el Istmo de Panamá que se le había dado a Los Estados Unidos mediante el tratado Mallarino Bidlack de 1846. Pero de todos los relatos y preocupaciones por los constantes enfrentamientos entre los istmeños y los viajeros norteamericanos, el que más llama la atención es el de la viajera

inglesa Lady Emmeline Stuart Wortly que paso por el Istmo a fines de los años cuarenta y la misma narra uno de los enfrentamientos más impactantes de este período del comienzo de la inmigración rumbo a California y el mismo dice así; “hubo una batalla entre los inmigrantes californianos y panameños. Los nativos que son audaces hasta el último grado cuando se les provoca, muy poco les importaron los revólveres que eran para ellos como cigarritos.

Esperaban su oportunidad, corrían valiente y rápidamente hacia sus oponentes (todos estos con armas de fuego en sus manos) y les enterraban en el pecho sus largos machetes. Me contaron que murieron cuatro norteamericanos y que otros, estaban gravemente heridos. Esto es un hecho triste, pero creo que los norteamericanos dijeron que en primera instancia fue culpa de sus paisanos.

Odian a los indios y para ellos toda persona de color es “Nigger” (6).

En este relato queda clara la respuesta contundente de los istmeños ante la arrogancia e irrespeto de parte de algunos viajeros norteamericanos con rumbo a California, pero también queda clara la incapacidad de los funcionarios del país en hacer respetar su autoridad y las leyes. Tenemos que manifestar que este violento choque entre istmeños y norteamericanos sucedió varios años antes que el conocido incidente de la tajada de sandía. Todo esto demuestra que desde el comienzo de la inmigración norteamericana hacia California la autoridad y soberanía de Colombia en el Istmo quedó en dudas, a pesar de la resistencia de algunos habitantes del Istmo ante las insolencias e irrespeto de algunos norteamericanos a su paso por Panamá rumbo a California.

2.3.1. Las Ventajas Dadas a La Compañía del Ferrocarril “The Panamá Railroad Company”.

Posterior a la realización del Tratado Mallarino Bidlack de 1846, donde se le daba facilidades de tránsito de personas y mercancías a través del Istmo de Panamá sin tener que pagar ni un tipo de impuestos, en 1848 los inversionistas norteamericanos John L. Stephens, William Aspinwall y Henry Chauncey firmaron un contrato en Los Estados Unidos con Pedro Alcántara Herrán, en representación del gobierno neogranadino, para la construcción de un ferrocarril transcontinental en el Istmo de Panamá. La compañía fundada para tal fin, Panamá Railroad Co., recibió una serie de ventajas:

“Una de las cláusulas más importantes de este contrato fue el artículo 6º, mediante el cual el gobierno neogranadino se comprometió a no construir por cuenta propia ni por intermedio de ninguna otra compañía otra ruta férrea o canal marítimo que atravesara el Istmo. Con este artículo se entregó el monopolio del transporte intercontinental y transoceánico a la compañía”

(7)

Pero además de lo estipulado en el contrato inicial una vez comenzada la construcción se le dieron grandes cantidades de tierras a perpetuidad en las provincias de Panamá y Veraguas, además de buena parte de las tierras de la isla de Manzanillo para la construcción de sus infraestructuras, y para el alquiler de dichos terrenos en la antes mencionada isla. Todo esto además el control de los

puertos en ambos océanos donde quedarían las respectivas terminales del ferrocarril, y la exoneración de impuestos de los materiales importados por la empresa para la construcción de la vía ferroviaria. Además, el contrato con la compañía del ferrocarril recibió críticas por parte Rafael Rivas, encargado de negocios de Colombia en Washington, que el 2 noviembre de 1849 escribió:

“Al dejar a la compañía un poder ilimitado para fijar las tarifas de transporte, sin sujeción a ninguna autoridad, ha abdicado la República su soberanía en manos de una compañía extranjera, perteneciente a la nación que más temores debe inspirar a la Nueva Granada” (8).

Todas estas ventajas o facilidades dadas a esta compañía norteamericana facilitaron la gran influencia que tuvo la misma en Panamá. Pero además de estas facilidades que le dieron a la compañía, la misma al comenzar a pagarle a sus empleados en dólares medida esta, que impulsó el predominio de dicha moneda en Panamá, misma que un tiempo después fue reconocida por las autoridades colombianas como moneda de uso corriente en el Istmo, con la cual fue desplazando a un segundo plano al casi siempre devaluado peso colombiano. Durante toda la segunda mitad del siglo XIX y comienzo del XX, dicha compañía jugó un papel importante en los acontecimientos económicos y políticos del Istmo de Panamá y por ende de Colombia.

2.4. Consecuencias del Tratado Clayton- Bulwer de 1850.

El tratado Clayton Bulwer, ante el peligro que representaba Inglaterra en América Central, o sea sus pretensiones territoriales sobre la costa Mosquitia Y Nicaragua para la posible construcción de un futuro canal por Nicaragua, y las

ventajas que había obtenido Estados Unidos de La Nueva Granada sobre el Istmo de Panamá mediante el tratado Mallarino Bidlack de 1846, vino a representar un acuerdo que daba una especie de empate entre ambas potencias, ya que ambas propusieron no construir un futuro Canal que solo beneficiara a una parte en cuanto a las condiciones de pasar por el mismo. Esto queda claro en el artículo 1 de dicho tratado y que dice así;

“Artículo no. 1 Los gobiernos de Los Estados Unidos y la Gran Bretaña declaran por el presente que ni uno ni otro obtendrá jamás para sí mismo ningún predominio exclusivo sobre dicho canal y convienen en que ni el 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 ejercerá ni asumirá ningún dominio sobre esos países, ni sobre ninguna otra parte de la América Central ;tampoco se valdrá ninguno de los dos de ninguna protección que preste o prestase, ni de ninguna alianza que tenga o tuviere cualquiera de los dos con algún Estado o pueblo, para los fines de construir o mantener tales fortificaciones, o de ocupar, fortificar o colonizar a Nicaragua, Costa Rica, la Costa de Mosquitos o cualquiera parte de América Central, o de asumir o ejercer dominio sobre esas regiones, y Los Estados Unidos y La Gran Bretaña no aprovecharán ningún valimiento, ni se valdrán de ninguna alianza, relación o influencia que tengan para con algún Estado o Gobierno por cuyo territorio pase dicho canal con el fin de adquirir o tener directa o indirectamente, para los ciudadanos o súbditos del uno, derechos o ventajas

respecto del comercio o navegación por dicho canal que no se ofrezcan bajo las mismas condiciones a los ciudadanos o súbditos del otro. “(9).

Queda claro que con el tratado Clayton Bulwer, ambas potencias se comprometían a no tener exclusividad en el uso del futuro canal, ni mucho menos a tener fortificaciones en las cercanías del mismo, y mucho menos permitir futuras colonizaciones y fortificaciones de ningún lugar de América Central. Pero podemos ver más adelante en las reclamaciones de 1856 por el incidente de La Tajada de Sandía, entre las cosas que le estaban solicitando Los Estados Unidos a La Nueva Granada estaba lo siguiente;

“No obstante, habían de cederse a Estados Unidos todos los derechos en dos grupos de islas de la bahía de Panamá para el establecimiento de una estación naval” (10).

Es evidente que Los Estados Unidos estaba dispuesto a violar el Tratado Clayton Bulwer con tal de hacerse con alguna base militar en el Istmo de Panamá, que era el lugar donde ya existía el ferrocarril interoceánico, y uno de los mejores lugares para construir el futuro canal. Bueno esto es con referente al artículo no. I del Tratado Clayton-Bulwer, pero si nos vamos al artículo IV de este mismo tratado, encontramos que recomiendan que se establezcan puertos libres a la salida del futuro canal, y vemos como Estados Unidos lo está solicitando producto del incidente de La Tajada de Sandía. Por lo que veremos que dice textualmente el artículo IV de este tratado:

“Las partes contratantes se valdrán de cualquier influencia que ejerzan respectivamente sobre cualquier Estado o Gobierno que posea o reclame jurisdicción o derecho sobre el territorio que atraviese el Canal, o que esté inmediato las aguas aplicables a él, a fin de inducirles a facilitar la construcción de la obra por todos los medios que estén a su alcance: y además, los Estados Unidos y la Gran Bretaña convienen en interponer sus buenos oficios cuando y como convenga, a fin de conseguir el establecimiento de dos puertos libres, uno a cada boca del canal.”⁽¹¹⁾

Como vemos los norteamericanos ya desde 1850 tenían la claridad que en ambas salidas del futuro canal debía haber dos puertos libres, para facilitar el comercio entre ambos océanos, además hacia 1856, ya estaba claro que en la ruta de Colón y Panamá, era una de las más importantes para construir el futuro Canal, más que para ese entonces estaba construido el ferrocarril.

2.5. Las Confrontaciones Entre Istmeños y norteamericanos Durante la Construcción del Ferrocarril de Panamá. (1850-1855)

Durante este período se dieron muchos incidentes o trifulcas entre panameños y norteamericanos, desde boteros, muleros, hasta vendedores ambulantes y ciudadanos en general contra los viajeros irrespetuosos e insolentes. Pero las presiones contra los ciudadanos, autoridades y las leyes del país no solo venían de parte de los viajeros estadounidenses, sino también de los empresarios norteamericanos establecidos en el Istmo ya sea de dueños de hoteles, almacenes, periódicos y los administrativos de la todopoderosa compañía del ferrocarril de Panamá.

Durante este tiempo prominentes panameños de la época se manifestaron con preocupación sobre la campaña antinacional que se estaba llevando a cabo por parte de los extranjeros establecidos en el Istmo por lo que haremos la siguiente cita, la que refleja la realidad de lo que sucedía en Panamá en este período que estamos analizando; “Incluso, en 1854, Justo Arosemena en un artículo titulado “El Istmo de Panamá” llamo la atención sobre la campaña antinacional de la empresa extranjera con propósitos claramente anexionistas, pues, a su entender, los norteamericanos veían al Istmo como “tierra de conquista” y de nada servirían las gestiones benévolas hacia ellos, máxime cuando jamás aceptarían a los países hispanoamericanos como “pueblos civilizados”. En mucho contribuía a tan delicada situación la apatía del gobierno central, lo que traería como consecuencia la pérdida del Istmo que podía convertirse en otras tejas. Según Arosemena, había en el Istmo;

“dos causas poderosas de trastornos y defección: la desesperación de los naturales y el arrojo de los extranjeros” (12).

Como vemos en este lapso de tiempo fueron muchas las confrontaciones y las preocupaciones que los panameños sufrieron por la forma agresiva como los norteamericanos se dirigían hacia ellos y sus autoridades.

Este comportamiento de los norteamericanos ya se estaba haciendo costumbre, pero además de los civiles también las tropas norteamericanas pasaban por el Istmo, como sucedió cuando el entonces teniente Ulysses S. Grant pasó por el Istmo de Panamá en 1852 como parte del cuarto Regimiento de infantería rumbo

a California. También es necesario manifestar que durante este período a medida que avanzaba la construcción del ferrocarril y ante los robos que se daban en la ruta, la compañía del ferrocarril contrato a Randolph Brunnells (Ranger de Texas) que formó una fuerza de seguridad privada llamada **“Isthmus Guard”** ⁽¹³⁾, para vigilar a los trabajadores para que no protestaran contra la empresa y para evitar los robos, pero dicha fuerza no trabajaba en coordinación con las autoridades locales, sino que la misma tomaba sus propias decisiones, y se tiene documentado que en una ocasión dicha guardia privada ***“colgó de forma sumaria a sus víctimas en las fortificaciones de la ciudad de Panamá”*** ⁽¹⁴⁾.

Con referente a esta guardia privada, lo más triste de todo esto, es que finalmente, y ante la impotencia o incompetencia de las autoridades en Panamá, el gobernador José María Urrutia Añino autoriza esta guardia privada en 1854, pero la situación va más allá cuando un grupo de norteamericanos y otros extranjeros forman un comité de vigilancia y deciden tomarse la cárcel de Colón, pero tanto los presos como la policía panameña se resistieron a esa toma. Otro punto importante de mencionar es la de la compañía de ferrocarril de nombrar al poblado formado en la isla de Manzanillo con el nombre de Aspinwall en 1852, nombre que fue rechazado por las autoridades locales y nacionales que bautizaron dicho poblado con el nombre de Colón, aunque por muchos años se le siguió llamando con los dos nombres. Esto demuestra el total irrespeto a las autoridades del país, que ya se estaba haciendo frecuente, y que no recibían una respuesta contundente de las autoridades departamentales y tampoco las nacionales. A medida que avanzaba la obra, el desempleo crecía entre los habitantes del Istmo, ya que boteros y muleros dejaron de transportar a los viajeros, que comenzaron a

ser transportados por la compañía del ferrocarril, por lo que las peleas y conflictos entre istmeños y norteamericanos aumentaron. Toda esta situación por supuesto que preocupaba sobremanera a las autoridades del Departamento de Panamá, al ver la impotencia por ejercer su autoridad en el Istmo, pero, sobre todo, porque se estaba haciendo de forma frecuente. En enero de 1855 se concluye el último tramo del ferrocarril, con lo que el negocio de los transportistas panameños desapareció, y claro que las autoridades istmeñas planteaban ante el Gobierno Central en Bogotá, ya sea el Ejecutivo o el Congreso estas preocupaciones, porque el gran desempleo y las fricciones con los extranjeros podría traer situaciones lamentables.

En esa línea estaba el Dr. Justo Arosemena planteando la necesidad de que se constituyera el Departamento de Panamá en Estado Federal, con el fin de tener autonomía, y por consiguiente, agilizar las decisiones administrativas a lo interno, con la cual de alguna manera se daría respuesta rápida a las necesidades del Istmo. Para el 27 de febrero de 1855 finalmente se constituye El Estado Federal de Panamá, que durante el tiempo que existió, tuvo dificultades con las compañías extranjeras para cobrar los impuestos a las mismas, entre las que estaban la del ferrocarril y las navieras. En este capítulo observamos como la todopoderosa compañía del ferrocarril junto con los viajeros norteamericanos pasan por encima de las autoridades del país, y asumían actitudes de soberanos del territorio.

CAPÍTULO III

LAS PRIMERAS INTERVENCIONES ESTADOUNIDENSES

EN PANAMÁ

(1856-1903).

3.1. Choques y conflictos entre los viajeros norteamericanos y los panameños en el año 1856 y primera intervención norteamericana en Panamá.

A comienzo del año 1856, se había dado un bajón económico en las ciudades terminales de Panamá y Colón, producto de la terminación de la construcción del ferrocarril y del poco tiempo que pasaban los viajeros en dichas ciudades como consecuencia de la coordinación entre la compañía del ferrocarril y las compañías navieras, con lo que muchos hoteles, restaurantes y locales de diversión se vieron afectados, sin contar que ya hace un tiempo los boteros y muleros habían perdido su medio de subsistencia, ya que habían sido desplazados primero por norteamericanos particulares que se dedicaban a esos medios de transporte, y después por la misma compañía de ferrocarril, por lo que la situación económica de las masas populares era difícil. Además, la situación económica no era la única preocupación, tenemos que agregarle la tensión que había entre la población mayoritariamente negra y mestiza, producto que en el contexto regional el filibustero norteamericano William Walker se había tomado Nicaragua, y los rumores llegaron a Panamá en el sentido que Walker podía tomar Panamá y convertirlo en un estado esclavista, como pretendía hacerlo en Nicaragua y otras naciones centroamericanas.

Este conjunto de situaciones adversas para la población mayoritariamente negra del arrabal santanero, donde cuatro años antes se había alcanzado la abolición

de la esclavitud en La Nueva Granada, era motivo de gran preocupación entre los sectores populares. Es así como en este ambiente de tensiones tanto internas como externas llega al 15 de abril de 1856, donde se da un hecho conocido en la historiografía panameña como el “Incidente de la Tajada de Sandía”, en el barrio de la Ciénaga y en las instalaciones del ferrocarril en Panamá, actual barrio chino, donde un viajero norteamericano de nombre Jack

Oliver se niega a pagarle un pedazo de sandía que le había vendido el panameño José Manuel Luna, al reclamarle este, Oliver en evidente estado de embriaguez le saca un revólver al panameño, este se defiende sacando un cuchillo y manifestándole que pagara la fruta y le recuerda que no estaba en Estados Unidos, finalmente uno de los compañeros del norteamericano paga los 5 centésimos que costaba la sandía.

Hasta ahí es importante señalar la valentía del panameño, el señalamiento de que no estaba en Los estados Unidos, la prepotencia del norteamericano y que dicha conversación por supuesto que no se dio en español sino en inglés, con lo que se demuestra la gran influencia cultural norteamericana que existía en el Istmo ya a mediados del siglo XIX.

Todo parecía haber Terminado con el pago de la fruta, pero el peruano Miguel Abraham le quita el revolver a Jack Oliver y sale corriendo, inmediatamente es perseguido por el grupo de norteamericanos que estaban con Oliver y por supuesto que esta acción provoca la intervención de los panameños del arrabal en contra de los norteamericanos. Esta acción inmediata contra los norteamericanos fue la respuesta de los habitantes del arrabal por los diferentes abusos, atropellos e irrespeto a su cultura y creencias religiosas que los

estadounidenses habían venido efectuando desde el comienzo de la fiebre del oro. Los norteamericanos al verse superados por los panameños terminan refugiándose en las instalaciones del ferrocarril, y con la llegada de más pasajeros desde la ciudad de Colón logran hacerle resistencia con disparos a los panameños que le hacían resistencia con machetes, palos y piedras. Después de más de una hora de haber comenzado la trifulca llega el Gobernador de Panamá Francisco de Fábrega con unos políticos y una tropa, el mismo trata de persuadir a los panameños que se retiraran, al ver estos que el Gobernador no tomaba medidas contra los agresores norteamericanos que estaban disparando desde la estación del ferrocarril, tacharon al mismo de traidor e intentaron de agredirlo. Finalmente, ante la presión y al verse amenazado por los disparos de los norteamericanos, dio la orden a la tropa de disparar contra los agresores, después de tres días de confrontaciones hubo un saldo de 15 norteamericanos muertos y dos istmeños, además de varios heridos.

Esta situación que comenzó como un incidente entre civiles, termino con la intervención de las fuerzas militares neogranadinas acantonadas en la ciudad de Panamá. Si bien es cierto ya anteriormente se habían dado peleas entre norteamericanos y panameños, también es cierto que no se había dado a este nivel, ni tampoco dentro de las instalaciones del ferrocarril que se vieron grandemente afectadas. Por supuesto que al verse afectado las propiedades del ferrocarril, la reclamación del gobierno de Los Estados Unidos se dio cónsono con los intereses en juego.

En esta reclamación el gobierno norteamericano mostro abiertamente el real interés que tenía sobre el área de tránsito interoceánico, donde no se conformaba

con “el derecho de vía o tránsito a través del Istmo de Panamá...” que se había estipulado en el artículo 35 del tratado Mallarino Bidlack, sino que ahora iba más allá. Antes de explicar que era lo que los norteamericanos solicitaban como compensación por los daños causados durante el incidente de “La Tajada de Sandía”, es necesario citar lo que sucedió 4 años antes de esta situación, el cual dice así:

“En primer lugar, en un artículo publicado por el Panamá Star and Herald en 1852, firmado anónimamente por un abogado de la compañía, se aseguraba que en el contrato aprobado con la Nueva Granada se le otorgaba a la compañía el derecho a establecer sus propias leyes y regulaciones municipales para la ciudad de Colón, así como el derecho de crear su propia fuerza pública y cortes independientes de las de la Nueva Granada” (15)

Si bien es cierto este fue un escrito anónimo, y no tenía ninguna validez, ya que Nueva Granada se reservaba el derecho a la soberanía sobre los terrenos que le habían dado a la compañía del ferrocarril, también es cierto la gran similitud de esta solicitud anónima con lo que el gobierno estadounidense estaba solicitando 4 años después, a raíz del incidente de “La Tajada de Sandía”. La solicitud de Estados Unidos para solucionar el problema fueron las siguientes:

“primero, pretendían que Panamá y Colón se convirtieran en ciudades libres cuyo gobierno tendría jurisdicción de varias millas de ancho con la línea férrea como eje; segundo, reclamaban la cesión a los Estados Unidos, entre otras, de la isla de Taboga en la bahía de Panamá; tercero, solicitaban la transferencia a los Estados Unidos de los derechos sobre el ferrocarril de la Nueva Granada, y cuarto,

requerían el pago de una indemnización de dos millones de dólares por las vidas perdidas” (16).

Esta petición en el año de 1856, nos deja ver la claridad que tenían los norteamericanos de lo que aspiraban controlar en el Istmo, lo que lograron finalmente el 18 de noviembre de 1903 con el tratado Hay Bunau Varilla, o sea la Zona del Canal, por donde construirían el futuro canal. Amparándose en el artículo 35 del tratado Mallarino Bidlack de 1846, 5 meses después del incidente, el 19 de septiembre de 1856 de dos buques de guerra norteamericano desembarcan 160 marines y ocupan la estación del ferrocarril durante 3 días. Este fue el primero de una serie de desembarcos de marines norteamericanos durante toda la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX, con lo que durante este tiempo se hizo normal en la sociedad panameña el ver desembarcar tropas norteamericanas para detener conflictos internos solicitados por las autoridades en Bogotá, en Panamá y en otras ocasiones por decisión de los norteamericanos, pero lo peor es que en todos estos desembarcos nunca se dio una respuesta militar ante la violación de la **“Soberanía Colombiana”**, ya que los Estados Unidos se habían comprometido en ser garante de la misma, y por supuesto que los políticos colombianos nunca iban a dar la orden de impedir el desembarco de tropas norteamericanas.

Finalmente, después de 10 años de negociaciones, se acuerda en que Colombia tenía que pagar \$412.394 y \$142.637 en intereses, aunque como ya vimos lo que pretendían los norteamericanos era prácticamente una zona con el ferrocarril como eje central, bajo control de ellos. Muy parecido a lo que fue en el siglo XX

“La Zona del Canal”, lo que demuestra la visión a largo plazo que tenían los Estados Unidos con referente al paso interoceánico por Panamá.

3.2. Los principales desembarcos de las tropas norteamericanas en el Istmo durante las décadas del 60 y 70 del siglo XIX.

A partir de 1860 hasta 1873 se dieron una serie de desembarcos de tropas norteamericanas en el Istmo de Panamá. Estos desembarcos fueron solicitados por las autoridades nacionales en Bogotá con el fin de garantizar la tranquilidad política en el Istmo y evitar que opositores políticos se hicieran con el gobierno del Estado Soberano. La lucha por el poder entre conservadores y liberales se daba en todo el país, pero en el Istmo en este periodo se dieron con mayor frecuencia los levantamientos, golpes de cuartel y cambios frecuentes de gobernantes. Esto ocasionó que el gobierno central en Bogotá solicitara la aplicación del artículo 35 del tratado Mallarino Bidlack al gobierno de Estados Unidos, para que no se interrumpiera el libre tránsito por el Istmo de Panamá, pero lo que le interesaba a los gobernantes en Bogotá era conservar en el poder en el Istmo a sus copartidarios. Es en este período que tanto las autoridades, los políticos, los extranjeros, los militares y el pueblo en general en la zona de tránsito interoceánico se fueron acostumbrando que los grandes conflictos internos eran resueltos por los “marines” norteamericanos y no por las fuerzas militares colombianas.

Es en esta etapa de mediados de la década del sesenta del siglo XIX es que los istmeños tomaron conciencia de quienes eran los que realmente mandaban en su territorio, desde el punto de vista de la seguridad y el orden. Esto queda claro cuando Producto de un intercambio de notas entre el secretario de Relaciones Exteriores de Colombia y el ministro de Estados Unidos, donde el secretario colombiano Santiago Pérez le señala al ministro norteamericano Allan

A. Burton la forma como deben proceder las tropas norteamericanas al pasar por el Istmo, las cuales deben solicitar permiso a las autoridades del país, ya que según el secretario Santiago Pérez el Tratado Mallarino Bidlack no da derecho a desembarco de tropas, sin previo aviso. Al informársele sobre la posición del gobierno colombiano al presidente del Estado de Panamá, Gil Colunje, este manifiesta lo siguiente;

“Que no se apartaría ni una línea de las advertencias. Pero, a su vez, llamó la atención en el sentido de que ya eran muchos los excesos cometidos contra la soberanía de Colombia por parte de tropas y oficiales norteamericanos al hacer uso del derecho de tránsito por el Istmo y hasta el momento había sido imposible ponerles coto a tales desmanes” (17).

Estas declaraciones del presidente del Estado Soberano de Panamá Gil Colunje, refleja con toda claridad que, para la década del sesenta del siglo XIX, los desmanes de los soldados norteamericanos al pasar por el Istmo de Panamá y violando la soberanía colombiana eran frecuentes, y sin que nadie pueda ponerle alto a eso. En pocas palabras la sociedad panameña era conciente de la incapacidad de las autoridades colombianas por hacer respetar la soberanía en el territorio del Istmo. Por supuesto que esto se sigue dando, y con el pasar del tiempo seguían los desembarcos, y en algunas ocasiones ya no solicitados por Bogotá sino cuando los norteamericanos consideraban conveniente desembarcar sus tropas.

Por supuesto que hubo panameños que se opusieron a las prepotencias de los norteamericanos en Panamá especialmente en este período, uno de los más

destacados fue Mateo Iturralde, quien fue el presidente del Estado Soberano de Panamá, y hacía 1865 tuvo fuertes intercambios de notas con el Contralmirante G.T. Pearson de la Marina de Los Estados Unidos, sobre los desembarcos de tropas norteamericanas a su paso por el Istmo sin notificarle a las autoridades del país. Fue a fines de la década de los sesenta siendo Senador por el Estado Soberano de Panamá al congreso colombiano en Bogotá cuando Míster Stephens el mayor accionista de la compañía del ferrocarril de Panamá, al acercarse la fecha de vencimiento del contrato de esta empresa, trataba de sobornar a los congresistas para que extendieran la concesión y con las mismas prerrogativas, fue cuando el Dr. Mateo Iturralde, que se oponía al chantaje por parte del norteamericano que lanzó la famosa frase ***“Yo No Vendo a Mi Patria”***, misma que ha quedado para la historia como símbolo del patriotismo más puro por parte de este destacado panameño.

3.3. Injerencia Estadounidense en la construcción del Canal Francés.

Desde las primeras intenciones de los franceses por construir un canal por Panamá, los norteamericanos hicieron acciones para obstaculizar la obra y lo vemos cuando los franceses tuvieron que comprar el ferrocarril a la compañía norteamericana dueños de la misma a un precio exagerado, con lo que en alguna manera los franceses comenzaron la obra con fondos disminuidos, producto del alto precio que le vendieron el ferrocarril. Pero si esto fue negativo para las finanzas de la Compañía Universal del Canal Interoceánico, fue peor la situación que la administración del ferrocarril siguiera en manos de los norteamericanos, y regida bajo las leyes del Estado de Nueva York. Pero eso no fue todo, ya que

cuando Fernando De Lesseps fue a Nueva York y forma un comité para recaudar fondos, el mismo no tuvo éxito. Pero los obstáculos no solo venían de parte de los civiles norteamericanos sino de sus propias autoridades, y esto lo vemos claramente cuando en la Cámara de Representantes se forma un comité selecto de canales interoceánicos el cual presenta un informe oponiéndose a la construcción en el continente americano por parte de alguna o varias potencias europeas de un canal interoceánico. Es entonces cuando el presidente Hayes envía un mensaje al Congreso de Los Estados Unidos donde manifiesta:

“La política de esta nación es un canal bajo control americano. Estados Unidos no puede consentir en la entrega de este control a cualquier combinación de potencias europeas” (18).

Esto demuestra la claridad de objetivos de los norteamericanos, y más que deseaban ejercer el control de ese canal que los franceses esperaban construir por territorio colombiano, territorio que sentían tenían bajo su control desde por lo menos 30 años atrás amparado por el tratado Mallarino Bidlack, y en el cual se comprometieron a garantizar la soberanía y derechos de propiedad de Colombia en el Istmo.

Finalmente podemos decir que los franceses no solo fracasaron en la construcción del canal por Panamá por los errores administrativos, técnicos, de sanidad y falta de fondos, sino por la intromisión de los Estados Unidos, que busco varios obstáculos para impedir que la obra fuera exitosa.

3.4. La revolución de 1885 y el papel de las autoridades, revolucionarios y norteamericanos.

Al ascender a la Presidencia de la República de Colombia Rafael Núñez en 1884, comenzaron a darse protestas y levantamientos en el centro de Colombia, ante esta situación el gobierno colombiano mueve 500 soldados del ejército que tenía en Panamá hacia las otras partes de Colombia. El presidente Núñez que antes había militado en el partido liberal, ahora estaba tomando acciones conservadoras, la cual lo llevo a promover una nueva constitución para 1886 que eliminaba la constitución federalista de 1863 conocida como constitución de Río Negro , a estos cambios en la promovidos por Núñez se le denominó “La Regeneración” .Por supuesto que lo que se pretendía era volver al antiguo régimen centralista, donde los gobernadores eran nombrados por el presidente de la república en Bogotá, por lo que los 9 estados soberanos de Los Estados Unidos de Colombia desaparecían, y en lo sucesivo se llamaría República de Colombia y estarían conformados por Departamentos.

Con esta nueva constitución de todos los departamentos el más afectado fue el de Panamá, ya que la misma iba ser atendida desde una oficina especial instalada en la presidencia de la república. Recordemos que el Dr. Rafael Núñez, cartagenero y ahora presidente de la república, su vida pública la comenzó al ser nombrado Juez Interino del segundo circuito de Veraguas, en el Cantón de Alanje y residenciado en David, Panamá. Ahí en David se casa con la chiricana Dolores Gallego. Este contacto con Panamá le hace tener una visión amplia de la realidad de Panamá, las aspiraciones y diferencias de sus pobladores con referente al centro del país, o sea Bogotá, pero, sobre todo, la presencia poderosa de la compañía del ferrocarril y el comercio controlado por los norteamericanos, y por supuesto la influencia y prepotencia que los estadounidenses ejercían en Panamá.

Mientras se avanzaba en la creación de la nueva constitución y se daban disturbios y levantamientos en el resto de Colombia, en el Istmo de Panamá con la salida de los 500 soldados, la protección de las ciudades de Panamá y Colón queda debilitada y esta situación la aprovechan los liberales radicales en el Istmo para alzarse contra las fuerzas del gobierno conservador en Panamá. Los rebeldes consiguen controlar gran parte de las ciudades terminales en Colón Pedro Prestan, liberal radical, logra inicialmente tomar control de gran parte de la ciudad de Colón, y Rafael Aizpuru logra apoderarse de la ciudad de Panamá y se autoproclama Gobernador de Panamá, y el Gobernador Pablo Arosemena tuvo que refugiarse en el barco de guerra norteamericano U.M.S. Heroine que se encontraba en la bahía de Panamá. Por lo que el General Carlos A. Gónima tomo la jefatura militar y civil del Departamento. En la Ciudad de Colón se desata un fuego, con lo cual Prestan y sus más cercanos allegados salen de la ciudad rumbo a Cartagena. Mientras esto sucedía en Colón, en la Ciudad de Panamá Aizpuru se mantenía firme e intento que el gobierno norteamericano reconociera su gobierno, a cambio separaría Panamá de Colombia. Los norteamericanos a petición del gobierno colombiano bajan sus marines a la ciudad de Panamá para tomar control de la misma, entonces Rafael Aizpuru al ver esta acción y saber que venían tropas del gobierno colombiano a recuperar la ciudad, decide retirarse de la misma.

En esta situación vemos como el gobierno colombiano al no poder controlar las ciudades de Panamá y Colón, solicita la intervención de las fuerzas militares norteamericanas acogiéndose al artículo 35 del tratado Mallarino Bidlack, que

plantea la no interrupción de la comunicación interoceánica. Esto se da de forma recurrente durante la segunda mitad del siglo XIX.

Hemos querido transcribir un incidente que se dio entre el comandante de las fuerzas norteamericanas que controlaban la ciudad de Panamá y el comandante de las fuerzas colombianas que llegaban desde Buenaventura a la ciudad de Panamá;

“Al principio, los comandantes Jewett y McKella, jefes de las fuerzas norteamericanas de ocupación, trataron de impedir el desembarco de las tropas legitimistas y así lo hicieron saber al jefe nominal de la expedición, que era el General Miguel Montoya. La verdad es que aquella gente llegada por mar de modo tan extraño, tenía más el aspecto de una montonera pirática, que la apariencia de un ejército regular al servicio de un gobierno legítimo. “(19)

Al final después de una conversación con Rafael Reyes y la explicación respectiva, los dejaron desembarcar a la ciudad de Panamá. Lo que demuestra que al final eran los gringos los que determinaban quien entraba y quien salía de la ciudad, o sea ellos tenían el control de la seguridad en el Istmo en ese momento, llegando a impedir cuando lo consideraban el movimiento de las tropas del ejército colombiano en el Istmo.

3.5. La imposición estadounidense en la Guerra de los mil días en el Istmo de Panamá.

Los Estados Unidos que habían triunfado en la guerra contra España en 1898, apoderándose en el Caribe de Cuba y Puerto Rico además de Filipinas en el

oriente, a pesar que ganó la guerra comprendió que necesitaba con urgencia construir un canal por el Istmo centroamericano para poder mover sus flotas de guerra de un océano a otro con mayor rapidez.

El Istmo de Panamá era uno de los mejores lugares para construir el mismo, ya que era la mejor ruta, porque tenía un ferrocarril (bajo administración norteamericana), dos puertos Terminales de gran calado en ambos océanos, los gringos tenían una presencia en esa ruta de más de 50 años y un tratado donde era garante de la soberanía de Colombia en ese territorio, y algo importante era que ya se había comenzado la construcción del canal por esa ruta, por lo que el comienzo de la guerra civil en Colombia en 1899 se convertía en un obstáculo para llegar a un arreglo con Colombia para poder construir el canal. Entonces era lógico pensar que Los Estados Unidos harían todo lo que tuviera a su alcance para detener esa guerra, más cuando la misma se trasladó al Istmo de Panamá.

La Guerra de los Mil Días, comenzó en el centro del país, cuando los liberales guerreristas liderados Rafael Uribe se lanzaron a la guerra contra el gobierno conservador, considerando que esa era la única salida para asumir el poder y acabar con una serie de inequidades que se estaban dando en el país, la guerra comenzó el 17 de octubre de 1899 con una serie de victorias por los liberales en poblaciones pequeñas.

El 31 de marzo de 1900 en el Istmo de Panamá el Dr. Belisario Porras desembarca en el motor Momotombo en Punta Burica y ahí comienza su recorrido triunfal por el Istmo, tomando la ciudad de David, tras el triunfo en la batalla de San Pablo Viejo. De ahí se traslada hacia la región de Azuero con rumbo a la ciudad de Aguadulce que cae en manos de las fuerzas liberales. Porras había

nombrado jefe militar a Emiliano Herrera, el mismo era oriundo del centro de Colombia.

A medida que avanzaban por el Istmo las diferencias entre Porras y Herrera se fueron acrecentando, la unidad de mando se dividió, y esto se vio reflejado en la decisiva batalla del Puente de Calidonia donde las diferencias entre el mando civil y el mando militar contribuyeron a la derrota de los liberales el 26 de julio de 1900. Esto sucedió en la primera etapa de la guerra en el Istmo. Un año y medio después, o sea el 24 de diciembre de 1901, desembarca en Tonosí el General Benjamín Herrera, miembro del directorio nacional colombiano y avanza por todo el interior y ante el avance de los revolucionarios liberales hacia la capital del Departamento, el cónsul norteamericano en Panamá le informa a Benjamín Herrera que no aceptaba combates en la Línea del ferrocarril y en las ciudad de Panamá y Colón, pero los revolucionarios siguieron avanzando y el presidente de Colombia José Manuel Marroquín, solicita el desembarco de tropas norteamericanas en el corredor interoceánico de Panamá.

El general Benjamín Herrera recibe información de Parte del General Uribe- Uribe del tratado de Paz de Neerlandia y lo motivó a que firmara la paz, misma que después de conversaciones, y bajo presión de Los Estados Unidos la misma se firma el 21 de noviembre de 1902 en el buque de guerra norteamericano Wisconsin.

Llama la atención de que lo que más se planteaba como motivo principal de la firma del tratado de Paz, era las negociaciones para la construcción del Canal. Esto prácticamente impuesto por los gringos, que ya habían firmado el tratado

Hay-Pauncefote con Inglaterra en 1901, con la cual este tratado remplazaba el Clayton Bulwer de 1850, quedando Los Estados Unidos libres de ataduras para construir el canal solos. Pero Bogotá también lo necesitaba con urgencia, ya que las arcas del país quedaron vacías después de la guerra y necesitaban el dinero que conseguirían del tratado del Canal. Por supuesto que no se veía bien que un país que se encontraba en guerra interna firmara un tratado de esta magnitud. Por eso pusieron fin a esta guerra, que ya solo se estaba dando en Panamá.

3.5.1. El Tratado Herrán Hay, su no aprobación y el desenlace del 3 de noviembre de 1903.

Es evidente que antes que terminara la Guerra de los mil días, tanto Colombia como Estados Unidos ya habían comenzado conversaciones para la consecución de un tratado del Canal. Estas conversaciones no fueron fáciles para Colombia, ya que los diferentes negociadores que designaba Colombia recibían una fuerte presión, tanto por parte de los negociadores norteamericanos como la prensa de ese país. Colombia en 1900, no tenía un representante en Washington con la cual negociar, por lo que Estados Unidos solicita un representante de Colombia en la capital. El presidente Marroquín entonces envía al Dr. Carlos Martínez Silva en enero de 1901, cuando todavía estaba la Guerra de los mil días en apogeo. Las presiones se dieron sobre Martínez Silva, que estaba de acuerdo en buscar una fórmula para el traspaso de los bienes del Canal directo de la Compañía del Canal al gobierno norteamericano, situación que en el mismo contrato del Canal estaba prohibido.

Finalmente el Dr., Carlos Martínez Silva fue remplazado por José Vicente Concha, el mismo con una posición muy nacionalista trato de dilatar el proceso, pero lo que más le disgustaba era las órdenes contradictorias enviadas desde Colombia,

finalmente al enterarse que su gobierno había solicitado el desembarco de las tropas norteamericanas en Panamá, renunció a su cargo, mismo, que no fue aceptado, pero finalmente el gobierno colombiano designa al secretario de la delegación en Washington, Tomás Herrán que había estudiado en Los Estados Unidos y tenía algo de carrera diplomática es el que después de comunicarse con el presidente Marroquín quien le informa que si veía complicada la negociación firmara el tratado, las peticiones eran más monetarias que de soberanía, y el 22 de enero de 1903 firma el Tratado Herrán Hay. A partir de ahí comienza una serie de críticas a dicho tratado, en el Istmo de Panamá el Dr. Porras fue uno de sus críticos, además el panameño radicado en Bogotá Juan Bautista Pérez y Soto fue uno de los más fervientes críticos de dicho tratado. Pero en el Istmo también había quienes apoyaban el mismo como Tomás Arias y otros, aunque reconocían que no era lo más deseado.

Cuando el embajador norteamericano en Colombia Mr. Beaupré anuncia en Bogotá los peligros que corría Colombia si el congreso no aprobaba el tratado Herrán Hay, se dieron fuertes críticos y algunos congresistas que estaban a favor, llegado la hora votaron en forma unánime en contra del tratado. La noticia del rechazo cayó como una bomba en algunos sectores de la oligarquía panameña, y en Estados Unidos donde se agilizó una serie de acciones por parte de Cromwell ,Varilla y otros accionistas de la compañía del canal que estaban interesados en defender sus intereses y los 40 millones de dólares que esa compañía cobraría de aprobarse el tratado .

En Panamá los grupos oligárquicos que estaban a favor de la aprobación se ponen en comunicación con los directores del ferrocarril, empresa donde Cromwell

También era accionista, y comienza todo un operativo para la separación de Panamá de Colombia. En el congreso colombiano en esa época específicamente el 2 de octubre se hace una advertencia por parte del representante panameño Luis De Roux que dice;

“Conceptúa peligroso para la integridad nacional, que el actual congreso se disuelva sin resolver el problema del canal interoceánico. Yo haré uso de esa declaratoria para justificar mi previsión cuando los hechos se hayan cumplido.

No puede tampoco exigirse de todo un pueblo que se deje sacrificar humildemente ante la incompetencia o la depravación de sus legisladores (...) Los que voten la clausura de la Cámara, después de esta exposición, no pueden merecer siquiera el perdón que se otorga a la ignorancia invencible”

(²⁰).

Este panameño estaba en contra del tratado Herrán Hay, pero manifestaba que no se debería cerrar el período del Congreso sin discutir el tema nuevamente para evitar algo peor. Se clausuro el período y lo peor sucedió, la separación de Panamá de Colombia. Finalmente, queremos manifestar que la unión de intereses tanto en Estados Unidos, Francia y Panamá se dio para hacer esto posible, y con un presidente como Theodore Roosevelt que con su política imperialista tenía

como norte construir el canal por Centroamérica para poder movilizar más rápidamente su ya poderosa flota de guerra.

El 3 de noviembre de 1903 se confirmó lo que ya venía sucediendo desde más de 50 años, que Panamá ya era un protectorado de facto de Los Estados Unidos, y quedo corroborado con las instrucciones que traía el General Tovar, que era de remplazar a las autoridades Civiles y militares en el Istmo, pero nunca traía ninguna instrucción de defender la soberanía de Colombia ante las fuerzas extranjeras, específicamente norteamericanas. Es por eso que el Batallón Tiradores, uno de los batallones más aguerridos de la Guerra de los mil días se retiró de la ciudad de Colón sin disparar ni un tiro, cuando ya sabía lo que estaba sucediendo.

CONCLUSIONES

1. Panamá Protectorado, desde el momento en que en el Tratado Mallarino Bidlack (Art. 35), Los Estados Unidos quedan como garante de la soberanía de Colombia en Panamá.
2. Panamá protectorado, desde el momento en que los gobernantes de Bogotá solicitaban a Los Estados Unidos desembarcar sus tropas para poner orden en el Istmo.
3. Panamá Protectorado, desde el momento en que los gobernantes locales solicitan a Marines intervenir en Panamá.
4. Panamá protectorado, desde el momento que los marines desarmaban a las tropas del ejército colombiano en el Istmo.
5. Panamá protectorado, desde el momento que las autoridades civiles en Panamá solicitaba la ayuda de los soldados norteamericanos para poder Ejercer su autoridad en el territorio.
6. El Panamá protectorado se evidencia en la conclusión de la guerra de los mil días, donde los grupos beligerantes gobierno y oposición son llamados bajo Presión de los gringos para subirse al barco de guerra Wisconsin para que firmaran la paz. Con esto hemos querido demostrar que, en efecto, lo que Estados Unidos a partir del tratado Mallarino-Bidlack ejercía en el Istmo de Panamá era un protectorado de jure, dado que en el artículo 35 se le daba la potestad de garantizar la soberanía en Panamá.

BIBLIOGRAFÍA

1. Acuña A. Dalva (1967). El intervencionismo norteamericano en Panamá de 1846 a 1865. (Tesis de Licenciatura en Filosofía y Letras con especialización en Filosofía e Historia). Universidad de Panamá. Ciudad de Panamá, Panamá.
2. Alarcón N. Oscar. (2003). Panamá Siempre Fue De Panamá. Bogotá DC; Colombia. Editorial Planeta Colombiana S.A.
3. Alfaro J. Ricardo. (1953). Medio siglo de relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Panamá, Panamá: Imprenta Nacional de Panamá.
4. Alvarado de T. Aura. (2002). Estudios de Historia de Panamá y sus Acuerdos con Estados Unidos. Panamá, Panamá: Imprenta Poligráfica S.A.
5. Aparicio B. José (2008). Historia de las Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Chitré, Panamá. Rápid impresos.
6. Aranda Ezequiel E. (1975). La actitud de Colombia ante la Perspectiva Construcción de un canal Interoceánico a través del Istmo de Panamá (1821-1903). 8(Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales). Universidad de Panamá. Ciudad de Panamá, Panamá.
7. Arauz A. Celestino. (2018). Constitución I Leyes Espedidas por la Asamblea Constituyente del Estado de Panamá en 1855. Panamá, Panamá: Portobelo.
8. Arauz A. Celestino. (2011). Hegemonía de Estados Unidos en el Istmo de Panamá desde mediados del siglo XIX hasta el Tratado Hay- Bunau Varilla. Cátedra "Revista del Centro de Investigadores de la Facultad de Humanidades", N° 10-11., 91 a 122.
9. Arauz Celestino A. (2009). El Imperialismo y la Oligarquía criolla contra Carlos A. Mendoza. Panamá, Panamá: edición tribunal electoral.
10. Arauz A. Celestino, Pizzurno G. Patricia (1993). El Panamá Colombiano (1821- 1903). Panamá, Panamá. Primer Banco de Ahorros.
11. Arias Tomás. (2015). Justificación de la Independencia de la República de Panamá. Panamá, Panamá: Cultural Portobelo.
12. Arosemena R. Aquilino. (1962). Ensayo Histórico Crítico de las Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. (tesis de la Licenciatura en Filosofía y

- Letras con especialización en Geografía e Historia). Universidad de Panamá, ciudad de Panamá, Panamá.
13. Berrio L. Vladimir. (2003). Panamá: Tierra, Gente, Legado... Centenario (aproximación a las raíces del hombre panameño). Tomo III, Panamá, Panamá: Ediciones del Istmo.
 14. Blanco Boris. (1974). Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Panamá, Panamá: centro de Impresión Educativa del Ministerio de Educación de Panamá.
 15. Castillero C. Alfredo. (2019). Nueva Historia General de Panamá. Panamá, Panamá: Editora Novo Art.
 16. Castillero R. Ernesto. (1999). Historia de Panamá. Panamá, Panamá: Producciones Erlizca.
 17. Castillero P., Ernesto (1999). Panamá y los Estados Unidos (1903-1953). Cargraphics, S.A.
 18. Cochran M. Ricardo. (2013). Alfred Thayer Mahan y la conformación geo-estratégica del Istmo de Panamá a inicios del siglo XX. (Tesis de la I
 19. Licenciatura en Humanidades con Especialización en Filosofía e Historia). Universidad de Panamá, Ciudad de Panamá, Panamá.
 20. Cogley Q. Plinio J. (1990). El Dinámico e Ingenioso Felipe Juan Bunau-Varilla y el Canal por Panamá: La Verdadera y Dramática Historia de la Nuestra Separación de Colombia. Panamá, Panamá: editorial Universitario.
 21. Conte P. Jorge (1999). Panamá y la Comunicación Interoceánica. Bogotá, D.C. Colombia. Editorial R.D.C.
 22. Córdoba B. Yolanda E. (1965). Historia Política de la Construcción del Canal de Panamá. (Tesis de la Licenciatura en Filosofía y Letras con Especialización en Geografía e Historia). Universidad de Panamá. Ciudad de Panamá, Panamá.
 23. Correa R. Juan S. (2012). The Panamá Railroad Company o como Colombia perdió una nación. Bogotá, Colombia. Editorial Colegio de Estudios Superiores de Administración.
 24. De Gracia R. René, Medina G. Leonor, Murillo R. María. (1977). Tres años de vida Federal y una Década de Relaciones de Panamá con los Estados Unidos

- de 1860-1870. (Tesis de la Licenciatura en Filosofía, Letras y Educación con especialización en geografía e historia). Universidad de Panamá, ciudad de Panamá, Panamá.
25. Del Cid Felipe José A. (2021). Génesis de la Ruta del Canal de Panamá. Panamá, Editorial Universitaria
 26. Díaz E. Ovidio. (2004). El País Creado por Wall Street: la Historia Prohibida de Panamá y su Canal. Barcelona, España: Ediciones destino S.A.
 27. Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española.
 28. Duval, Miles P. (1995). Cádiz a Catay: la Historia de la Larga Lucha Diplomática por el Canal de Panamá. Panamá, Panamá: Editorial Universitaria.
 29. Fitzgerald Luis I. (2011). Historia de las Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos. Panamá, Panamá. Editora Sibauste.
 30. García B. Pantaleón. (2017). Estados Unidos y América Latina: la política exterior de Estados Unidos hacia América Latina, siglos XVIII y XIX. Panamá, Panamá. Editorial Chitré.
 31. Gasteazoro Carlos M. (1999). La Historia de Panamá en sus Textos. Panamá, Panamá. Editorial Universitaria "Carlos Manuel Gasteazoro" (EUPAN). Tomo 1 (1501-1903).
 32. Gudián G. Raymundo... (1998). La Presencia Militar de los Estados Unidos en Panamá: Antecedentes, Evolución y Perspectivas. Panamá, Panamá: Universidad de Panamá.
 33. Jáuregui G. Sandra, Ortiz V. y Luis Carlos Vega C. Renán. (2003). El Panamá Colombiano en la Repartición Imperialista. Bogotá, Colombia: Ediciones Pensamiento Crítico.
 34. Lemaitre, Eduardo. (2003). Panamá y su Separación de Colombia. Bogotá, Colombia. Editorial intermedio.
 35. Linares F. Julio E. (2021). La Leyenda Negra: Engaño y Ficción. Panamá, Panamá: Lithto editorial Chen, S.A.
 36. Mack G. (1993). La tierra dividida: Historia del Canal de Panamá y otros Proyectos del Canal Istmico. . Panamá, Panamá: Editorial Universitaria.

37. Major, J. (2021). La Posesión más valiosa: Estados Unidos y el Canal de Panamá, 1903- 1979. Panamá, Panamá. Editorial Universitaria Carlos Manuel Gasteazoro (EUPAN).
38. Molina Gerardo. (1970) Las Ideas Liberales en Colombia, 1849-1914. Bogotá, Colombia. Ediciones Tercer Mundo.
39. Muñoz P. Armando (2011). Justo Arosemena, la Cuestión Americana: Panamá en la Mira de los Intereses Expansionistas Norteamericanos a Mediados del siglo XIX. Panamá, Panamá. Editorial cultural Portobelo.
40. Navas P. Luis. (2017). Justo Arosemena y el Camino Transístmico. Revista cultural lotería, Edición especial dedicada a Justo Arosemena, 73 a 82
41. Perigault S. Bolívar. (1995) ¿Qué sabe Usted Acerca de las Intervenciones Norteamericanas en Panamá. Panamá, Editorial Universitaria.
42. Pizzurno G. Patricia. (enero a septiembre de 1983). Ministerio de asuntos extranjeros (Francia). Archivos diplomáticos. . Boletín de la academia panameña de la historia, Vol. 4, 181 a 191.
43. Ramírez José Ignacio (1964). Consecuencias Diplomáticas en torno al Incidente de la Tajada de la Sandía. (Tesis de la Licenciatura en Filosofía y Letras con Especialización en Filosofía e Historia). Universidad de Panamá, Ciudad de Panamá, Panamá.
44. Safford Frank, Palacios Marco. (2011). Historia de Colombia. País Fragmentado, Sociedad Dividida. Bogotá, Colombia: Ediciones Uniandes.
45. Sánchez Del José. (1903). Voces del Istmo. La estrella de Panamá, 2.
46. Selser Gregorio. (1964). El Rapto de Panamá: De cómo los Estados Unidos Inventaron un País y se Apropiaron de un Canal. Buenos Aires, Argentina: Editorial Alcándara.
47. Soto H. Gilberto. (2017). El Incidente de la Tajada de Sandía: Antecedentes y Causas Externas e Internas. (Tesis de la Maestría en Historia de Panamá y América). Universidad de Panamá, ciudad de Panamá, Panamá.
48. Suarez M, Julio V. (2011). Colombia y Panamá: Historia de una Vida Compartida.
49. Tack, Juan A. (1995). Ilusiones y Realidades en Las Negociaciones Con Estados Unidos de América. Panamá, Panamá. Manfer, S.A.

50. Tapia C. Euclides E. (1996). Relaciones entre Panamá y Los Estados Unidos: (curso programado), del Tratado Mallarino-Bidlack a los Tratados Torrijos Carter. Panamá, Panamá: Universidad de Panamá.
51. Vargas M. Gustavo (1972) Colombia 1854: Melo. Los Artesanos y El Socialismo. Bogotá, Colombia. Editorial La Oveja Negra Ltda.

ANEXO

Figura N° 1



(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá)

Manuel María Mallarino.

El tratado Mallarino Bidlack celebrado entre La Nueva Granada y Los Estados Unidos el 12 de diciembre de 1846, era un tratado comercial, pero que en su artículo 35 se le daba la potestad a Los Estados Unidos de ser garantes de la soberanía de Colombia en el Istmo de Panamá.

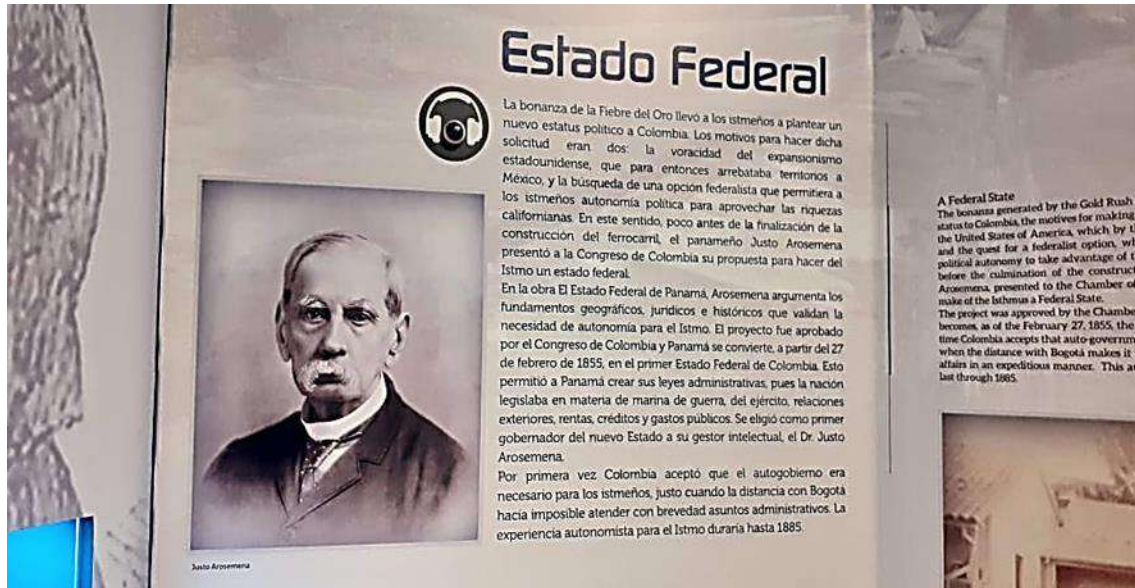
Figura N° 2



(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá).

Prefectura del Departamento de Panamá luego de 1885, poco después de finalizada la experiencia federalista.

Figura N° 3

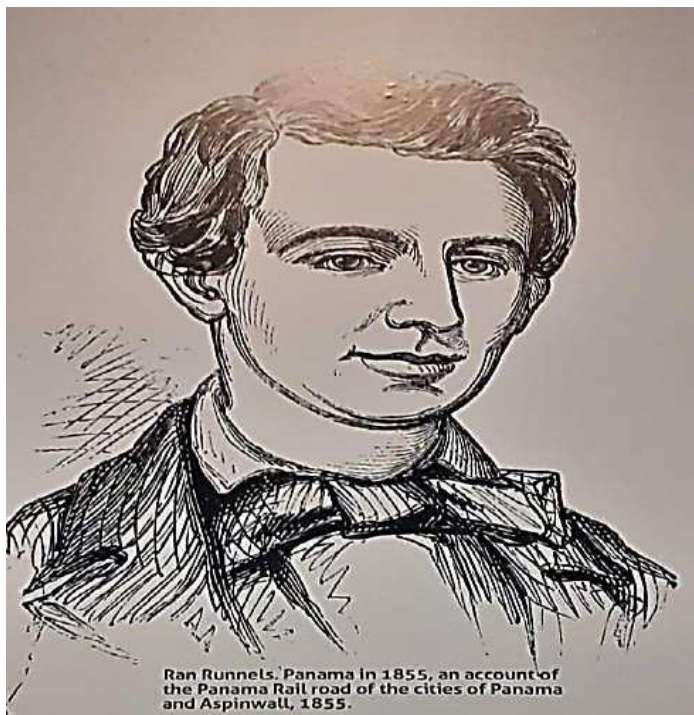


(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá)

Dr. Justo Arosemena.

Estado Federal de Panamá fue impulsada por el Dr. Justo Arosemena, producto del temor que existía en el Istmo durante la fiebre del oro de California, ya que el expansionismo norteamericano estaba en todo su apogeo y se temía la toma de Panamá por parte de los norteamericanos. Además, se solicitaba la autonomía política con el fin de aprovechar la bonanza económica que trajo la misma.

Figura N° 4

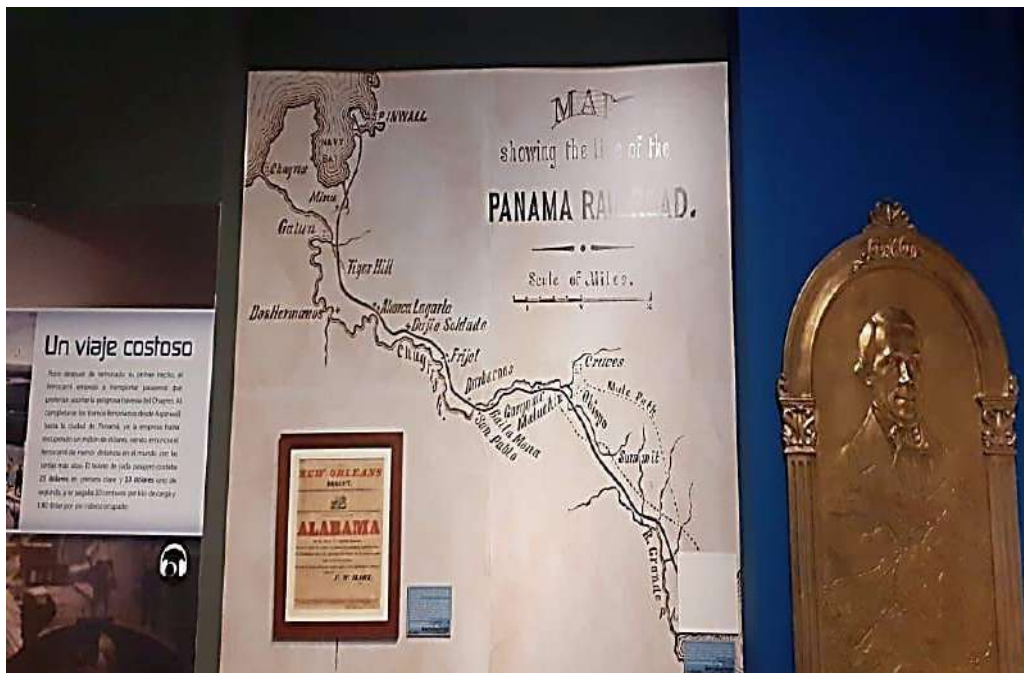


(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá)

Ran Runnels.

Ranger de Texas que llega al Istmo de Panamá, durante la construcción del ferrocarril para castigar a los ladrones que les robaban a los viajeros que pasaban por el Istmo rumbo a California. Por supuesto que actuaba al margen de las leyes y autoridades neogranadinas en Panamá.

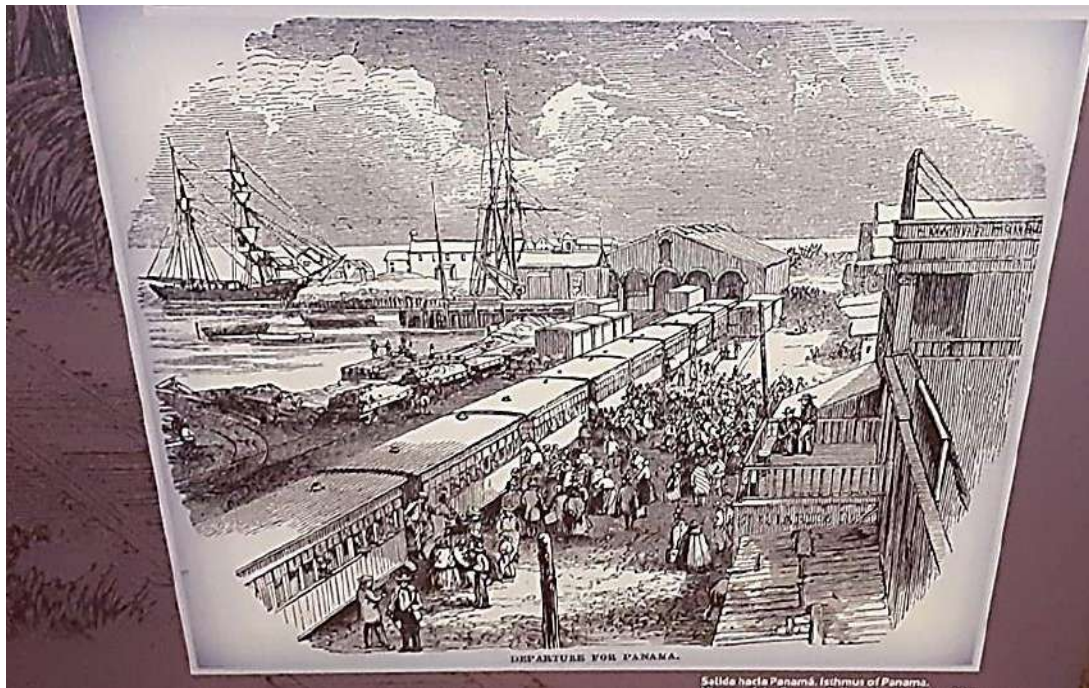
Figura N° 5



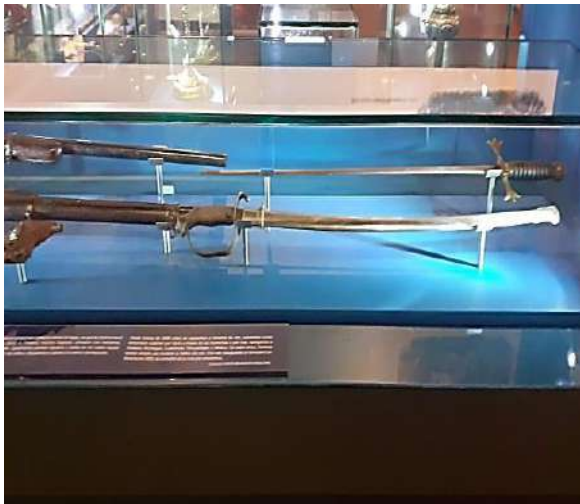
(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá)

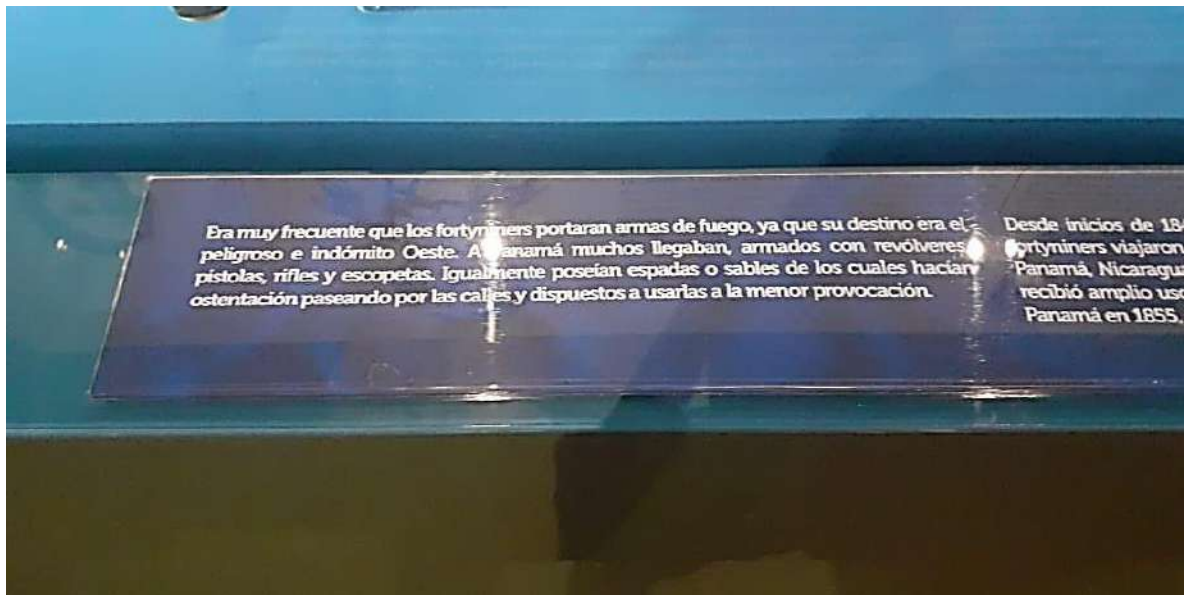
Mapa de la línea del Ferrocarril de Panamá durante la fiebre del oro de California, en esos primeros años la Compañía del Ferrocarril decide poner precios altos a sus fletes, para poder mantener la calidad de su servicio.

Figura N° 6



Estación del Ferrocarril de Panamá en la Ciudad de Colón. (Siglo XIX) Figura N° 7-9

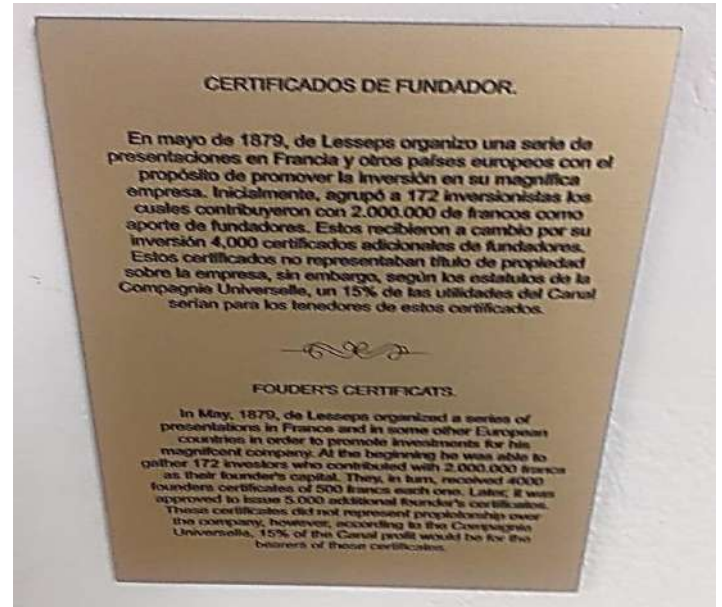
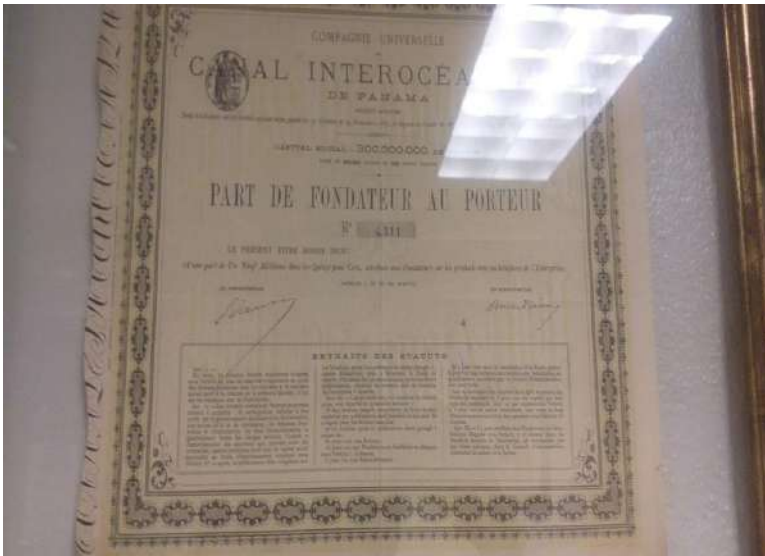




(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá)

Armas utilizadas por los viajeros que pasaban por el Istmo durante la fiebre del oro de California las cuales eran rifles, revólveres y espadas o sables, con la cual muchos amedrentaban a los nativos del Istmo de Panamá.

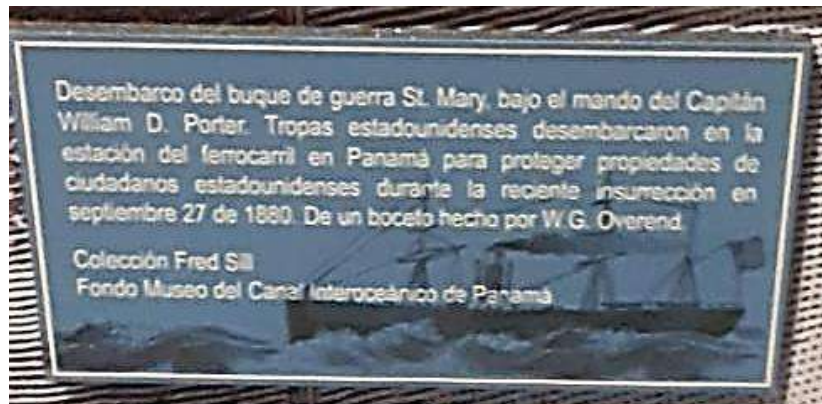
Figura N° 10



(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá)

Certificados de los socios fundadores de la Compañía llamada “Sociedad Internacional del Canal Interoceánico” durante el intento de construcción del Canal de Panamá por parte de los franceses.

Figura N° 11-12



(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá)

Pintura sobre uno de los tantos desembarcos de tropas norteamericanas en la ciudad de Panamá para proteger la Estación del Ferrocarril y otras propiedades de estadounidenses, durante la insurrección del 27 de septiembre de 1880.

Figura N° 13



(Imagen cortesía de la biblioteca Roberto F. Chiari)

En 1885 durante la revolución en Colón y la ciudad de Panamá, desembarcan tropas norteamericanas en ambas ciudades, en esta foto podemos apreciar a las tropas estadounidense en las calles de la Ciudad de Panamá montando una ametralladora. Podemos observar con la tranquilidad que la ciudadanía observaba a las tropas gringas en las calles de Panamá, imponiendo el orden, y sin que se de ningún tipo de manifestación de protesta en contra de la presencia de dichas tropas en Panamá, más cuando las mismas eran solicitadas por el gobierno.

Figura N° 14



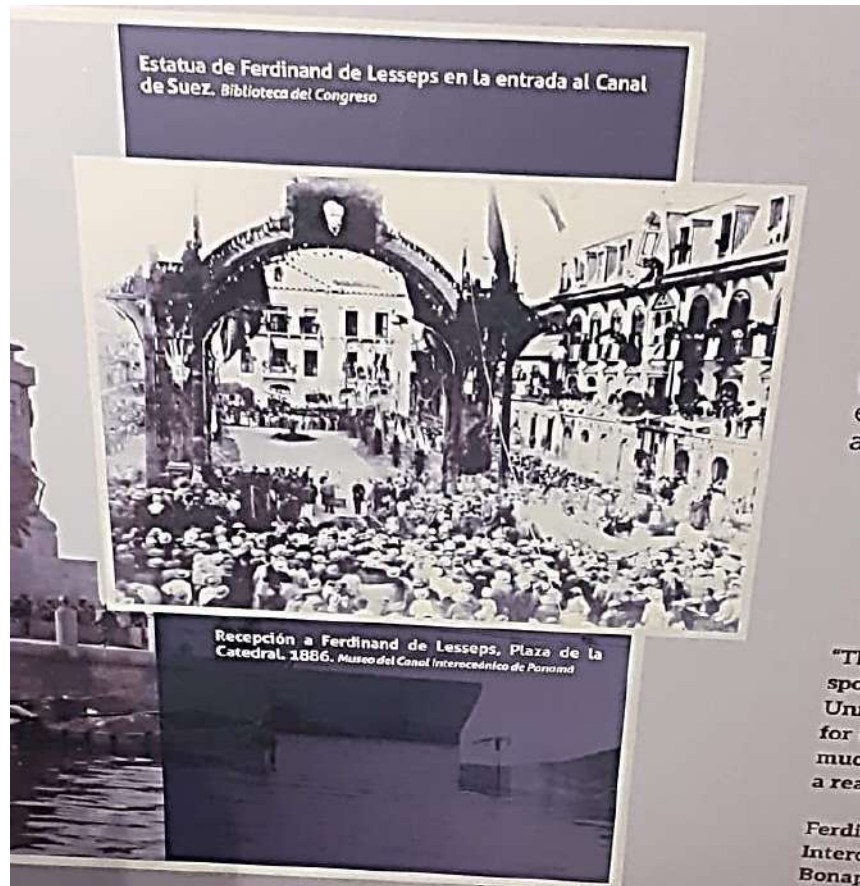
(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá)

Figura N° 15



Soldados estadounidenses desembarcando en Panamá para detener la guerra de los mil días.

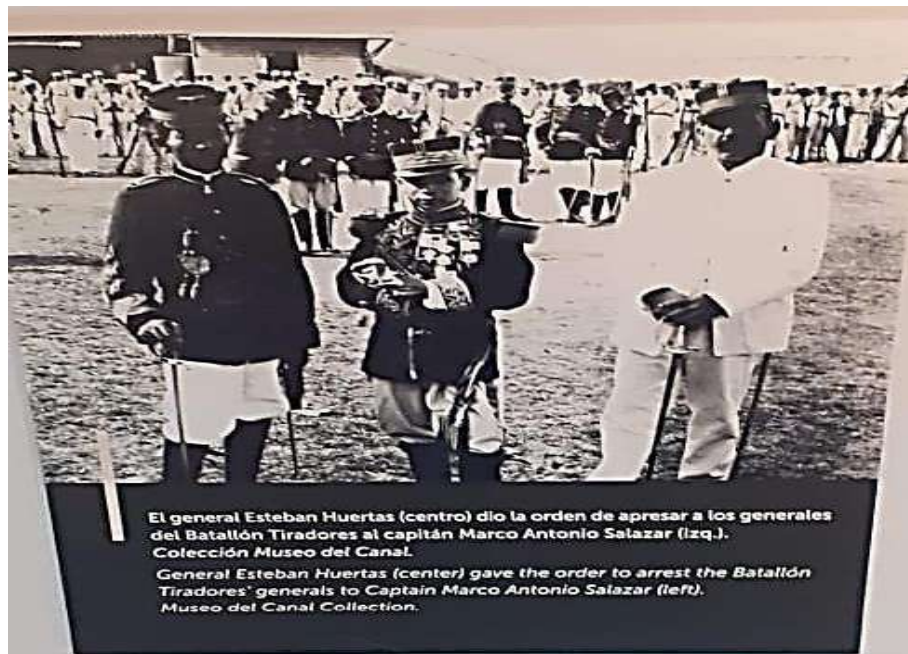
Figura N° 16



(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá).

Recepción a Fernando de Lesseps en la Plaza de la Catedral en 1886.

Figura N° 17



(Cortesía del Museo del Canal Interoceánico de Panamá)

Al centro vemos al General Esteban Huertas, jefe del Batallón Colombia acuartelado en Las Bóvedas, dio las órdenes de apresar a los generales del Batallón Tiradores al capitán Marco Antonio Salazar (izq.), para iniciar el movimiento separatista de Panamá de Colombia.

Figura N° 18



(Cortesía de la Biblioteca Ernesto J. Castillero R., sección Hemeroteca)

Vemos el periódico La Estrella de Panamá del 10 de junio de 1903, donde aparece la proposición del Concejo Municipal del Distrito de Emperador, donde le solicita al Congreso de La República de Colombia la aprobación del Tratado Herrán Hay para la construcción del Canal.

Figura N° 19

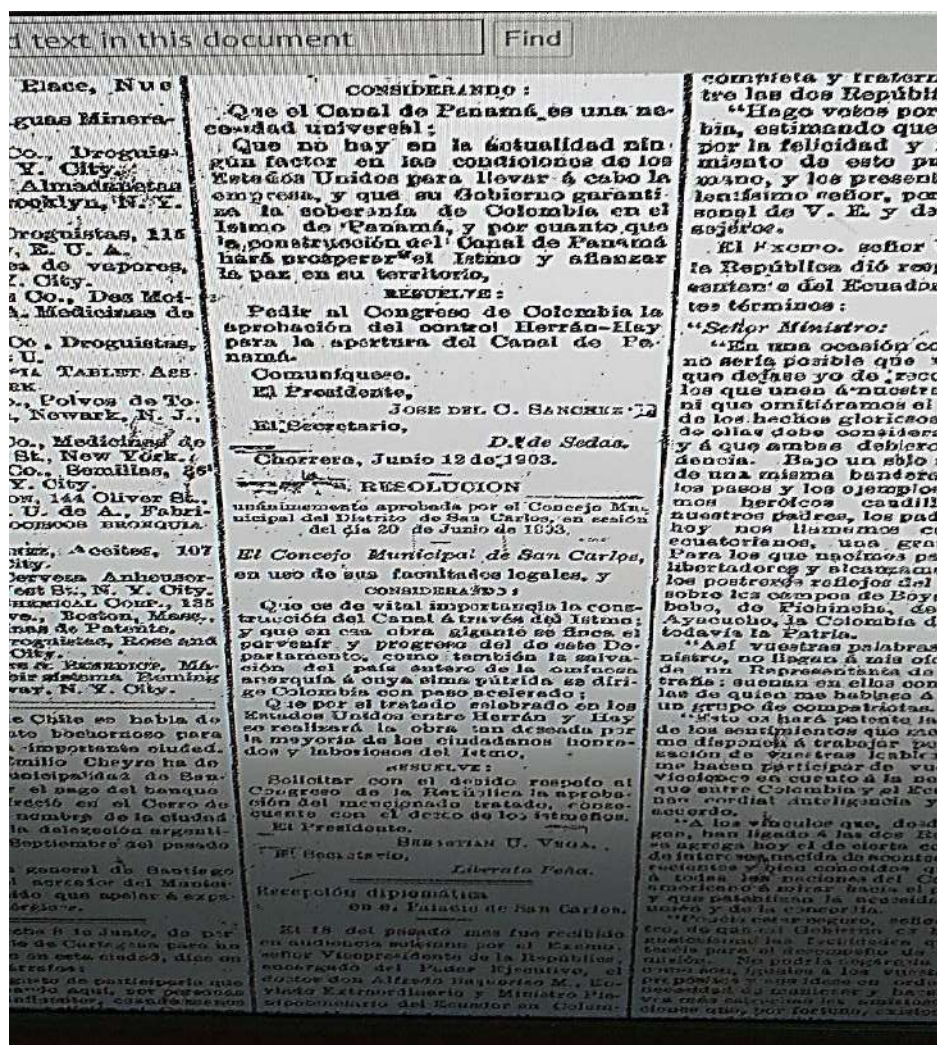


(Cortesía de la Biblioteca Ernesto J. Castillero R., sección Hemeroteca)

El periódico La Estrella de Panamá del 24 de junio de 1903, muestra la nota del Concejo Municipal de La Chorrera, solicitando al Congreso de Colombia la aprobación del Tratado Herrán Hay para la construcción del canal por Panamá.

Llama la atención en el considerando donde se plantea, refiriéndose a Los Estados Unidos "Que su gobierno garantiza la soberanía de Colombia en el Istmo de Panamá, y por cuanto que la construcción del canal de Panamá hará prosperar el Istmo, y afianzar la paz en su territorio".

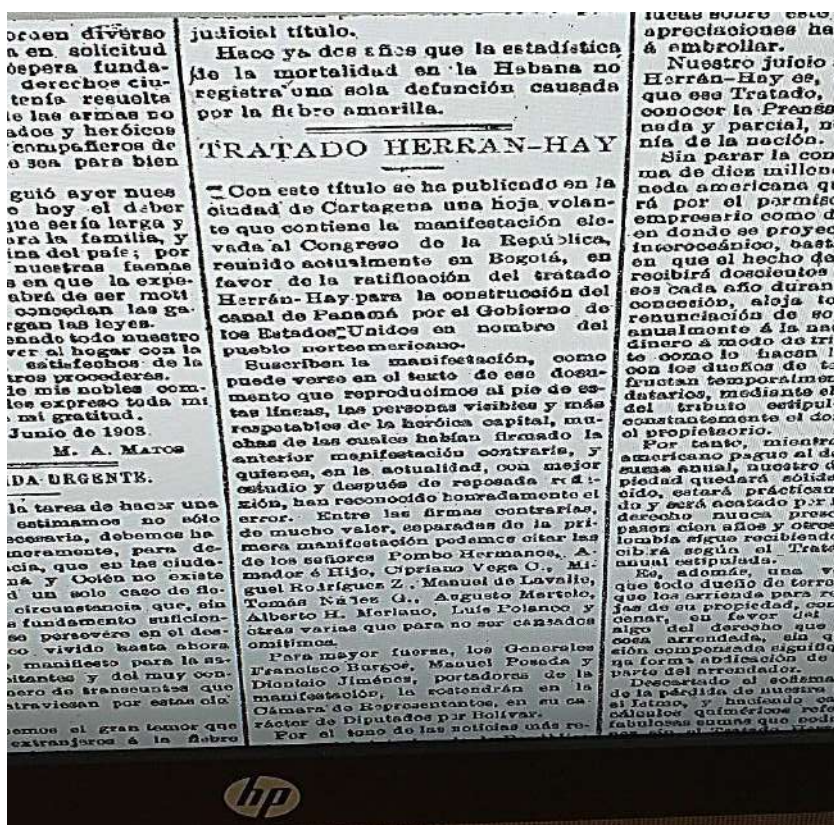
Figura N° 20



(Cortesía de la Biblioteca Ernesto J. Castillero R-sección Hemeroteca)

El periódico La Estrella de Panamá del 24 de junio de 1903, publica la resolución del Concejo Municipal de San Carlos, solicitando al Congreso de Colombia la aprobación del Tratado Herrán Hay.

Figura N° 21



(Cortesía de la Biblioteca Ernesto J. Castillero R.-sección Hemeroteca)

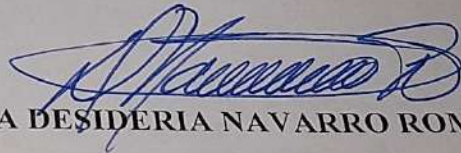
La Estrella de Panamá del 24 de junio de 1903 publica la noticia de la volante distribuida en la Ciudad de Cartagena, Colombia, donde prominentes ciudadanos de esa ciudad solicitan la aprobación del tratado Herrán Hay.

durante toda la

LA MAGISTER DESIDERIA NAVARRO ROMERO

CERTIFICA

LA CORRECCIÓN ORTOGRÁFICA DEL TRABAJO FINAL DE GRADO
TITULADO "PROTECTORADO DE JURE DE LOS ESTADOS UNIDOS" PARA
OPTAR POR EL TÍTULO DE LICENCIADO EN HUMANIDADES CON
ESPECIALIZACIÓN EN HISTORIA DEL estudiante ROGELIO ANTONIO
GONZÁLEZ MIRANDA, CON CÉDULA, 8-382- 549 DE LA UNIVERSIDAD DE
PANAMÁ.



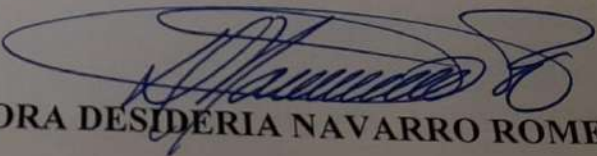
PROFESORA DESIDERIA NAVARRO ROMERO

PANAMÁ, 14 DE JUNIO DE 2022

LA MAGÍSTER DESIDERIA NAVARRO ROMERO
CÓDIGO DE PROFESOR 9315

CERTIFICA

LA ASESORÍA LINGÜÍSTICA DEL TRABAJO DE GRADO TITULADO
DEPARTAMENTO DE PANAMÁ, PROTECTORADO DE JURE, DE LOS
ESTADOS UNIDOS del estudiante ROGELIO ANTONIO GONZÁLEZ MIRANDA,
CÉD. 8-382-549 DE LA FACULTAD DE HUMANIDADES, PARA OPTAR POR EL
TÍTULO DE LICENCIADO EN HUMANIDADES CON ESPECIALIZACIÓN EN
HISTORIA, DE LA UNIVERSIDAD DE PANAMÁ.



PROFESORA DESIDERIA NAVARRO ROMERO

PANAMÁ, 14 DE JUNIO DE 2022

UNIVERSIDAD DE PANAMA

LA FACULTAD DE

Educación

EN VIRTUD DE LA POTESTAD QUE LE CONFIEREN LA LEY Y EL ESTATUTO UNIVERSITARIO,
HACE CONSTAR QUE

Desideria Navarro Romero

HA TERMINADO LOS ESTUDIOS Y CUMPLIDO CON LOS REQUISITOS
QUE LE HACEN ACREEDOR AL TITULO DE

*Profesora de Segunda Enseñanza
con Especialización en Español*

Y EN CONSECUENCIA, SE LE CONCEDE TAL GRADO CON TODOS LOS DERECHOS,
HONORES Y PRIVILEGIOS RESPECTIVOS, EN TESTIMONIO DE LO CUAL SE LE EXPIDE
ESTE DIPLOMA EN LA CIUDAD DE PANAMA A LOS *quince*
DIAS DEL MES DE *abril* DE MIL NOVECIENTOS *ochenta y siete*.

Rozal
Secretario General
Diploma 17517
Identificación Personal
-257-1877

[Signature]
Decano

[Signature]
Rector

REPÚBLICA DE PANAMÁ
TRIBUNAL ELECTORAL

Desideria
Navarro Romero

P
A
N
A
M
A



8-257-1899

NOMBRE USUAL:

FECHA DE NACIMIENTO: **19-SEP-1962**

LUGAR DE NACIMIENTO: **PANAMÁ, CHAME**

SEXO: **F**

TIPO DE SANGRE: **O+**

EXPEDIDA: **10-ABR-2021**

EXPIRA: **10-ABR-2036**



