



Celestino Andrés Araúz
Patricia Pizzurno*

LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ, 1904–1914

Resumen

En mayo de 1904, el gobierno de Estados Unidos tomó posesión de los bienes franceses en el Istmo de Panamá e inició la construcción del Canal Interoceánico, proyecto con base en las estipulaciones de la Ley Spooner de 1902 y la Convención del Canal Istmico, mejor conocida como el Tratado Hay-Bunau Varilla. A lo largo de la década de construcción de la vía intermarina se sucedieron tres Comisiones del Canal Istmico, entidad responsable de la obra, la última de las cuales, a cargo del coronel George Washington Goethals, tuvo carácter militar. Los estadounidenses establecieron en la Zona del Canal de Panamá una sociedad basada en la segregación y discriminación raciales, enmascarada en las nóminas de oro y de plata (*gold roll* y *silver roll*) que comprendían salarios, vivienda, atención médica y servicios sociales. El Canal de Panamá se inauguró oficialmente el 15 de agosto de 1914, pero se abrió formalmente al comercio del mundo el 12 de julio de 1920.

CONSTRUCTING THE PANAMA CANAL, 1904–1914

Abstract

In May 1904 the government of the United States took possession of French assets in the Isthmus of Panama and began constructing an Interoceanic Canal, a project based on the stipulations of the Spooner Law of 1902 and the Isthmus Canal Convention, better known as the Hay-Bunau Varilla Treaty. During the decade it took to create a passage between the Atlantic and the Pacific three different Canal Commissions were responsible for running the project, the last of which, under the charge of Colonel George Washington Goethals, was military in character. The United States established in the Panama Canal Zone a society based on racial segregation and discrimination, disguised under the terms of “gold roll” and “silver roll” status, categories

* Celestino Andrés Araúz (panameño) obtuvo su doctorado en historia de América en la Universidad de Valladolid. Patricia Pizzurno (panameña) obtuvo su doctorado en historia de América en la Universidad de Sevilla. Actualmente ambos son catedráticos en la Universidad de Panamá y trabajan en un manual de historia de Panamá. Su más reciente obra, de próxima publicación por la Fundación para el Desarrollo de la Libertad Ciudadana de Panamá, se titula *Un siglo de relaciones entre Panamá y los Estados Unidos de América (1903–2003)*. Una versión preliminar de este trabajo fue publicada en “La Convención del Canal Istmico y la construcción de la vía interoceánica, 1903–1914: historia de las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos”, en *El Panamá América*, fascículo mensual No. 18 (septiembre de 1998), suplemento especial de 11 páginas. Su dirección de correo electrónico común es carauz@sinfo.net.

© Mesoamérica 45 (ENERO–DICIEMBRE DE 2003), PÁGS. 100–130



that involved salaries, housing, medical attention, and social services. The Panama Canal was officially inaugurated on August 15, 1914 but only opened formally for the purposes of world commerce on July 12, 1920.

El 9 de mayo de 1904 el gobierno de Estados Unidos le pagó a J. P. Morgan y Cía., que actuaba como Agente Especial de Desembolso, la suma de cuarenta millones de dólares para ser transferida a la Compañía Nueva del Canal de Panamá en París, en cumplimiento de la Ley Spooner.¹ Al día siguiente se intercambiaron en la capital francesa las escrituras y facturas de venta que le permitieron a Estados Unidos tomar posesión de la Zona del Canal. Así concluía uno de los capítulos más dramáticos de la historia de Colombia, por el cual no sólo se había disgregado el territorio nacional con la pérdida irremediable del Departamento de Panamá transformado en República bajo la protección de Estados Unidos, sino que también se había esfumado la única posibilidad real para la nación de poseer un canal. Pocos días después, sin ceremonias especiales, un representante del gobierno estadounidense entró en posesión de los bienes de la Compañía Nueva a nombre de su gobierno. La adquisición de la Zona del Canal remataba una larga serie de compras estadounidenses fuera de su territorio continental que se inició, en 1867, con la adquisición de Alaska y prosiguió, en 1898, con Hawai, Puerto Rico, Filipinas y Guam, así como Samoa americana al año siguiente. La Zona

¹ La Ley Spooner, expedida por el Congreso de los Estados Unidos de América el 28 de junio de 1902, autorizaba al presidente de la nación a adquirir todos los bienes que la Compañía Nueva del Canal de Panamá, de nacionalidad francesa, poseía en el Istmo de Panamá, por una suma que no excediera los 40 millones de dólares. Igualmente, el presidente debía negociar con la República de Colombia un tratado para la construcción de un canal por territorio panameño, dentro de un plazo razonable y en condiciones aceptables. Vencido este plazo, sin haber concretado un acuerdo, el canal se construiría por la ruta de Nicaragua. Esta ley también creaba la Comisión del Canal Istmico, órgano responsable de la construcción de la vía acuática. El texto completo de la Ley Spooner fue reproducido en la *Memoria del Ministerio de Relaciones Exteriores de Panamá de 1961*, Anexos págs. 9–13. También aparece en Miles P. Duval, *Cádiz to Cathay: The Story of the Long Diplomatic Struggle for the Panama Canal* (Stanford, California: Stanford University Press, 1947), págs. 497–501. Este libro fue traducido al español con el título *Cádiz a Catay: la historia de la larga lucha diplomática por el Canal de Panamá*, con prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro (Panamá: Editorial Universitaria de Panamá (EUPAN), 1973), págs. 601–607. La segunda edición por la misma editorial, en 1995, fue prologada por Arturo Guzmán Navarro. La Ley Spooner se reproduce en las págs. 601–607. Diógenes A. Arosemena G. la incluye en su obra *Historia documental del Canal de Panamá* (Panamá: Universidad de Panamá, 1962), págs. 147–155. En la segunda edición publicada por el Instituto Nacional de Cultura de Panamá en 1997, se reproduce la Ley Spooner en las págs. 181–189.



pasó a integrar la categoría administrativa de “posesiones no organizadas” dentro de la cual se encontraban las islas del Pacífico, tales como Guam y Samoa. Como territorio no incorporado, la estructura de gobierno de la Zona se basaba en órdenes ejecutivas y se situaba directamente bajo la jurisdicción del presidente de Estados Unidos.

ANTECEDENTES Y CONTEXTO

El presidente Theodore Roosevelt estaba convencido de la predestinación de la nación, en el asunto del Canal. Por eso, declaró ante el Congreso: “Si un gobierno puede decir que ha recibido un mandato de la civilización... los Estados Unidos tienen esa posición en relación con el Canal interoceánico”.² Además, sentía un extraordinario orgullo por esa misión y consideraba que el Canal era y sería por mucho tiempo la obra más grande emprendida por Estados Unidos para beneficio de la humanidad. Este sentimiento de orgullo nacional, que llenó tantas páginas por aquellos días, imperó durante muchos años y aunque fue el mayor acicate para el éxito de la obra, también fue la causa de muchos errores e injusticias. Es indudable que las palabras de Roosevelt en 1903 recuerdan los enunciados de Polk en 1845, cuando en el “Destino Manifiesto” le asignó a Estados Unidos una misión civilizadora basada en la predestinación divina para justificar el expansionismo de la nación.³ Esta fue la mentalidad que prevaleció durante la fiebre del oro y esta misma línea de pensamiento caracterizó a los constructores del Canal a partir de 1904. Todo ello entrañaba, por supuesto, un arraigado racismo sobre el que se sustentó la sociedad organizada en la Zona del Canal.

Para mayo de 1904, cuando Estados Unidos entró en posesión de la Zona del Canal, hacía apenas año y medio que la Paz del Wisconsin había puesto fin a la Guerra de los Mil Días. Esta contienda había sumido a Pana-

² Joseph C. Freehoff, *America and the Canal Title* (New York: El autor, 1916). Traducción al español por Stanley E. Boxill Che, Universidad de Panamá, 1986, pág. 197.

³ Sobre el Destino Manifiesto, véanse Albert K. Weinberg, *Manifest Destiny: A Study of Nationalist Expansionism in American History* (Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1935). La traducción al español se titula *Destino manifiesto: el expansionismo nacionalista en la historia norteamericana* (Buenos Aires: Editorial Paidós, 1968). Véanse también Frederic Merck, *Manifest Destiny and Mission in American History* (New York: Knopf, 1963) y, del mismo autor, *The Monroe Doctrine and American Expansionism, 1843–1849* (New York: Alfred A. Knopf, 1966). Este último libro ha sido traducido al español con el título *La Doctrina Monroe y el expansionismo norteamericano 1843–1849* (Buenos Aires: Editorial Paidós, 1968). Véase también Thomas R. Hietala, *Manifest Design: Anxious Aggrandizement in Late Jacksonian America* (Ithaca, New York: Cornell University Press, 1985).



má en un estado de decadencia y pobreza difícil de cuantificar, toda vez que se habían abandonado las labores agrícolas, el ganado había servido para alimentar a las tropas tanto liberales como conservadoras y el comercio exterior se había paralizado. La nueva República poseía entonces poco más de 300,000 habitantes de los cuales el 75% aproximadamente era analfabeto. El 70% de la población vivía en el medio rural alejada de los centros urbanos, donde se dedicaba a la agricultura y, los más afortunados, a la cría de ganado. Pero los métodos agrícolas eran rudimentarios y los resultados mediocres, lo que determinaba que esta economía de subsistencia no permitiera el autoabastecimiento. Panamá exportaba poco e importaba demasiado y esta balanza comercial deficitaria nunca logró ser invertida. Es más, la nación entera carecía de carreteras, caminos, vías de comunicación, puertos, puentes y el único ferrocarril que existía prestaba servicio en el eje Panamá-Colón y no tenía impacto alguno sobre el país agro.

En la ruta de tránsito la situación no era mejor. Aunque se practicaba con relativo éxito un comercio marítimo limitado sobre todo con las Antillas, era evidente para los notables que la única posibilidad de recuperación, progreso y enriquecimiento vendría de la mano del Canal. Para entonces las ciudades de Panamá y Colón carecían de acueductos, alcantarillados y sus calles estaban aún sin pavimentar, pese a los muchos proyectos que se habían barajado durante la pasada centuria. El alumbrado público de la capital era deficiente e insuficiente. Sólo las ciudades terminales, Panamá y Colón, contaban con servicio de telégrafo y teléfono, pues en el resto del país había sido destruido durante la guerra. Ambas ciudades presentaban un aspecto descuidado, de abandono, negligencia y suciedad que, casi sin excepciones, habían denunciado los viajeros que recalaron en nuestro territorio en el siglo XIX. En invierno las calles se transformaban en verdaderos lodazales y en verano el polvo y la tierra tornaban la vida insoportable. No existía un sistema organizado de recolección de basura y como no había agua potable ni drenaje de aguas servidas, otra de las características de estas ciudades eran los olores fétidos y persistentes, exacerbados por el clima tropical. Habitarlas no resultaba tarea fácil, máxime cuando además se vivía con el temor de ser testigo o víctima de una de las epidemias de fiebre amarilla o malaria que periódicamente diezmaban a la población. Los índices de morbilidad y mortalidad eran elevadísimos, máxime cuando se desconocía que estas enfermedades endémicas de los trópicos eran transmitidas por mosquitos y el agua en las casas se almacenaba en cisternas o barriles que se transformaban en perfectos criaderos de larvas y lo mismo ocurría con los pozos y aljibes

Ésta era, en líneas generales, la situación cuando los estadounidenses desembarcaron en Colón a mediados de 1904. Un periodista que llegó por entonces escribió que en la ciudad atlántica “Todo es indeciblemente repugnante” y parecía una “cenagosa y vasta extensión de aguas negras cubiertas



por una nata verde”.⁴ Ello se completaba con los olores pútridos e insoportables y con los vapores que se levantaban sobre el río Chagres.

Aunque el panorama era desconsolador, en realidad no era nuevo para los estadounidenses que estaban acostumbrados a trabajar en condiciones difíciles. Más de medio siglo antes se habían enfrentado a una situación similar o peor aún, en ocasión de la construcción del ferrocarril y no habían desfallecido pese a las incontables dificultades que ofrecía el terreno. Lo que sí estaba claro para el presidente Roosevelt es que uno de los primeros problemas que había que solucionar era el sanitario, con el fin de evitar lo ocurrido en Cuba, en 1898, donde los *marines* muertos por la fiebre amarilla y la malaria superaron en una proporción de quince a uno a los caídos en combate.

Comenzó por organizar la Isthmian Canal Commission (ICC), designando a los siete miembros, según los términos de la Ley Spooner. Ateniéndose a este mandato Roosevelt nombró al almirante John G. Walker como presidente de la misma, en tanto que los restantes miembros fueron George W. Davis, William H. Burr, Benjamin Harrod, Carl Grunsky, William Barclay Parsons y Frank J. Hecker. Ninguno de ellos poseía experiencia administrativa y además los siete residían en Washington, a miles de kilómetros de distancia de la obra. También se nombró un cuerpo médico para trabajar en Panamá, cuyo jefe fue el coronel William Crawford Gorgas, especialista en enfermedades tropicales, quien ya había trabajado con éxito en La Habana. Naturalmente, se designó un ingeniero jefe que residía en el Istmo y cuyo nombramiento recayó en la figura de John Findlay Wallace. La Comisión, así como la obra quedaron bajo la supervisión directa del secretario de Guerra de Estados Unidos, William H. Taft.

Uno de los primeros en llegar a Panamá, acompañado por siete asistentes, fue el doctor Gorgas en junio de 1904. Al igual que en Cuba seis años antes, Gorgas vino decidido a combatir los criaderos de mosquitos para erradicar la fiebre amarilla y la malaria. Pero la Comisión no comprendía ni compartía sus puntos de vista y, por el contrario, consideraba que la teoría del mosquito era una idea descabellada de Gorgas y que las enfermedades desaparecerían una vez que se limpiaran y sanearan las ciudades terminales. De manera que muy pronto se hizo evidente que la Comisión no atendería las solicitudes de la Junta Médica de Panamá y que en estas condiciones la campaña estaba destinada al fracaso. Wallace tampoco comprendía los argumentos de Gorgas y calificó su plan de trabajo como “una tontería”, en tanto que para el gobernador de la Zona, George Davis: “el mosquito no tenía nada que

⁴ Véase David McCullough, *The Path Between the Seas: The Creation of the Panama Canal, 1870–1914* (New York: Simon and Schuster, 1977). La traducción al español lleva el título *El cruce entre dos mares: la creación del Canal de Panamá, 1870–1914* (México: Lasser Press Mexicana, 1979), págs. 439–440.



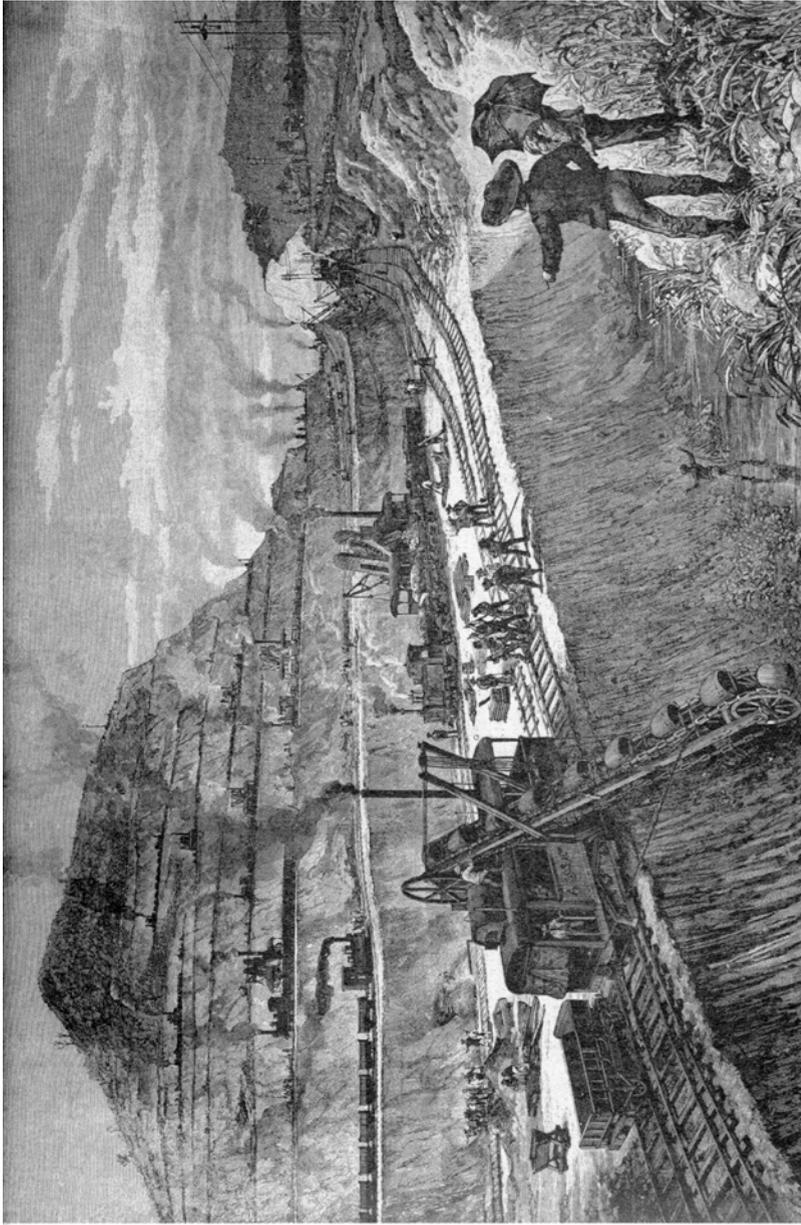
ver con la construcción del Canal”.⁵ Por su parte, el almirante Walker era de opinión que la solución del problema pasaba por la eliminación de la basura, la pavimentación de las calles y la instalación de un sistema de acueductos y alcantarillados.

En realidad esta obcecación por parte de la Comisión obedecía, entre otros factores, al hecho de que la eliminación de los mosquitos era una campaña costosa que requería de miles de dólares, en tanto que sus integrantes, y sobre todo su presidente, estaban obsesionados con economizar al máximo los dineros de la nación, para que no se los acusara de despilfarro y malos manejos. El fantasma de los errores y excesos cometidos por Ferdinand de Lesseps planearon sobre las cabezas de estos directivos e impidieron que los trabajos en el Istmo se realizaran con fluidez. Se establecieron controles en los gastos que llevaron a la creación de una burocracia interminable y obstructionista que terminó por semi paralizar los trabajos en el Istmo. Pese a que Gorgas viajó a Washington con el fin de explicar la problemática sanitaria de Panamá, la oposición fue tal que regresó desanimado y sin esperanzas de que la situación mejorara.

El ingeniero jefe Wallace también fue víctima de esta política de restricciones por parte del almirante Walker. Pese a que los estadounidenses recibieron de la Compañía Nueva 2,265 edificios entre viviendas, talleres, depósitos y otros, así como gran cantidad de maquinaria y equipo en desigual estado y mapas, planos y apuntes de primera calidad, en realidad Wallace logró rehabilitar pocas viviendas y menor número de máquinas aún. También los estadounidenses recibieron las dos quintas partes del Corte Culebra ya excavado.⁶ Entusiasmado con esta perspectiva, Wallace se lanzó a proseguir con la excavación antes de organizar en forma sistemática la contratación del personal y solucionar los problemas más urgentes de alojamiento y alimentación. El resultado fue un verdadero caos con la consiguiente desmoralización de la mano de obra que era alojada en galpones sucios y abandonados y se veía privada de alimentos frescos y en buen estado.

⁵ McCullough, *El cruce entre dos mares*, pág. 465.

⁶ El volumen total de las excavaciones francesas fue calculado por una Comisión especial de Estados Unidos en 59,749,950 metros cúbicos o 78,146,960 yardas cúbicas: 66,743,551 yardas cúbicas fueron excavadas por la Compañía Universal y 11,403,409 por la Compañía Nueva. Del total excavado por los franceses sólo 29,708,000 yardas cúbicas, es decir menos del 40%, pudo ser utilizado por los estadounidenses. Véase Gerstle Mack, *The Land Divided: A History of the Panama Canal and Other Isthmian Projects* (New York: Alfred A. Knopf, 1944). Este libro fue publicado por primera vez en español con el título *La tierra dividida: historia del Canal de Panamá y otros proyectos del Canal Ístmico*, 2 tomos. Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro (Panamá: EUPAN, 1971), pág. 237. La segunda edición fue en 1978 y la tercera en 1993.



Corte del Canal de Panamá

Fuente: Bolsa de Valores de Panamá, *Los títulos valores del Canal francés: breve historia financiera de la Compañía Universal del Canal Interoceánico y sus afiliadas* (Panamá: Museo del Canal Interoceánico de Panamá, 1997), pág. 11.



Por otra parte, el personal contratado inicialmente en Estados Unidos no resultó todo lo competente que se esperaba. Por entonces la Unión vivía una época de extraordinario auge económico y no había muchos voluntarios dispuestos a abandonar la seguridad y el bienestar de casa por un destino incierto y peligroso, pese a los llamados al orgullo nacional llevados a cabo por el gobierno de Washington. No obstante, para finales de 1904 más de 3,000 trabajadores se encontraban laborando en el Canal, aunque sus condiciones de vida continuaban siendo deficientes. Uno de los puntos más críticos era el de la alimentación, pues los comerciantes panameños no tenían capacidad para abastecer a esa cantidad de hombres y, además, la comida era cara y diferente a la de Estados Unidos. No se conseguía leche fresca, ni pan, ni hielo, ni vegetales y, lo que es peor aún, nadie se animaba a beber agua. El panorama era tan devastador que muchos trabajadores decidieron regresar a Estados Unidos y comenzó entonces a circular el rumor que las cosas no marchaban nada bien en el Istmo.

A finales de 1904, el secretario de Guerra Taft viajó a Panamá y evaluó por sí mismo lo que ocurría. Su visita coincidió con el primer brote de fiebre amarilla que sufrieron los estadounidenses después de su llegada. A su regreso a Washington, Taft le recomendó a Roosevelt reformar la Ley Spooner y sustituir a los miembros de la ICC. Como la reforma de la Ley Spooner no prosperó en el Senado, el presidente decidió nombrar una nueva Comisión integrada por otros siete miembros, pero con la novedad de que existiría un Comité Ejecutivo con tres integrantes. Cada uno de los miembros de este triunvirato tenía funciones específicas y exclusivas. El presidente, cuya designación recayó en el abogado y empresario ferrocarrilero Theodore Shonts, residía en Washington y se encargaba de la Junta de Suministros, al tiempo que era el enlace con el gobierno. El ingeniero jefe que residía en el Istmo se encargaba de los trabajos técnicos de la obra y, por último, el gobernador supervisaba las condiciones higiénicas y sanitarias y la administración política de la Zona. Wallace permaneció unos meses más aún como ingeniero en el Istmo, pero hacia mediados de 1905 renunció y fue sustituido por John Stevens. Por su parte Charles E. Magoon fue nombrado gobernador. Los restantes miembros de la Comisión hasta completar los siete eran: el almirante Endicott, el general Haines, el coronel Ernest y el señor Harrod.

Hacia mediados de 1905 la epidemia de fiebre amarilla que se desató tímidamente a finales del año anterior, cobró fuerza y en pocas semanas las tres cuartas partes de los trabajadores estadounidenses renunciaron y regresaron a casa. Fue en estas circunstancias que Wallace dimitió. Lo que en su momento fue juzgado por el gobierno de Washington como una imprudencia por parte del ingeniero jefe, resultó ser providencial, pues en realidad Wallace carecía del espíritu emprendedor que se necesitaba para acometer aquella obra. Según Ian Cameron, Wallace recibió 50 millas de ferrocarril y al



partir sólo entregó 56, entró en posesión de más de 2,000 edificios en malas condiciones y sólo logró reparar 350 y otro tanto sucedió con el equipo que recibió de los franceses.⁷ Sin olvidar que no alcanzó a comprender la importancia de la campaña sanitaria de Gorgas para la construcción del Canal. De manera que ese primer año de presencia estadounidense en la Zona del Canal fue prácticamente estéril.

La desorganización imperante en el Istmo desató una virulenta campaña en Estados Unidos en contra del Canal de Panamá, con el propósito que el Senado no aprobara las partidas de gastos. Detrás de la misma se agitaban los poderosos intereses ferrocarrileros, así como los partidarios de la ruta por Nicaragua. Incluso, algunos estadounidenses que residían en el Istmo desde mucho tiempo atrás se sintieron resentidos cuando no fueron tomados en cuenta por la ICC para los nombramientos. Tal el caso de Tracy Robinson y John Lundie, quienes se dieron a la tarea de denunciar irregularidades y descuidos en la administración de la obra. Se afirmaba que en Panamá reinaba el desgobierno y la inmoralidad. Incluso el prestigioso columnista Poultney Bigelow, atraído por estos relatos, se trasladó al Istmo y después de una estadía de un día y medio escribió un artículo que intituló: “Nuestra desorganización administrativa en Panamá”.⁸ Este escrito causó gran revuelo dentro del gobierno estadounidense al punto que el columnista fue llamado a declarar ante el Senado donde no pudo demostrar sus aseveraciones.

Después de la renuncia de Wallace, el presidente Roosevelt nombró como ingeniero jefe a John Stevens, considerado el mejor ingeniero ferrocarrilero de Estados Unidos. Además, Stevens poseía extraordinarias dotes de organizador y estaba acostumbrado a trabajar en condiciones difíciles. En julio de 1905, Shonts y Stevens desembarcaron en Colón y quedaron sorprendidos por la baja moral que imperaba entre los trabajadores, así como por el caos reinante en todos los órdenes de la vida dentro de la Zona. De inmediato adoptaron medidas respecto al alojamiento y a la alimentación de los trabajadores. Shonts decidió establecer comisariatos que administraría la Compañía del Ferrocarril, pese a que este tipo de establecimientos violaba el llamado Convenio Taft suscrito con Panamá el año anterior. Se puso a disposición de Gorgas todo lo necesario para erradicar la fiebre amarilla de las ciudades de Panamá y Colón y de la Zona del Canal. En un plazo de cuatro meses, Stevens elaboró un plan de organización del trabajo que no descuidaba ningún aspecto, desde la contratación de mano de obra, el alojamiento y la alimentación, hasta la reestructuración del ferrocarril. Se nombró a Jackson Smith como

⁷ Ian Cameron, “An Impossible Dream”, Raquel Ricord, traductora (Tesis de licenciatura, Departamento de Inglés, Universidad de Panamá, Panamá, 1983).

⁸ *The Independent* (22 de marzo de 1906).



administrador, lo que resultó ser otro acierto por parte del ingeniero jefe. Como Stevens era un hombre de acción, decidió que él residiría en Culebra y no en la ciudad de Panamá, para desde allí controlar la marcha de las obras. Stevens, al igual que Shonts, consideraba que antes del inicio de las obras había que solucionar una serie de problemas logísticos y de infraestructura para recién entonces comenzar a pensar en excavar, máxime cuando aún se desconocían las características técnicas del Canal. Ambos coincidían que existía un orden de prioridades que era necesario respetar que incluía la pavimentación de las calles, la construcción del alcantarillado de las ciudades terminales y de la Zona del Canal, la erradicación de las enfermedades tropicales, el establecimiento de más hospitales y dispensarios, así como de hoteles, comedores, escuelas, templos, clubs, almacenes, depósitos y lavanderías. Si la mano de obra no gozaba de buena salud, no se encontraba alojada con comodidad ni bien alimentada era una utopía pensar en la construcción de un canal.



Alojamiento de mano de obra

Fuente: Frank A. Gause y Charles Carl Carr, *The Story of Panama: The New Route to India* (Boston, New York, Chicago: Silver, Burdett and Co., 1912), pág. 105.

El 1 de septiembre de 1905 Stevens dio a conocer su plan de ingeniería con seis divisiones, a saber: la de Colón que llegaba hasta Bohío; la de Chagres que iba desde Bohío a Bas Obispo y Alajuela; la de Culebra que llegaba hasta Miraflores y la de La Boca que llegaba hasta el Pacífico. La 5ª División era la de Mecánica con sede en Panamá, que tenía a su cargo toda la maquinaria y el equipo, y la 6ª era la de Ingeniería Municipal. En el otoño de ese año, el



secretario de Guerra William Taft decidió visitar una vez más el Istmo de Panamá, adonde llegó acompañado por el general P. Story, el coronel Clarence Edwards, el teniente coronel William M. Black, el teniente Mark Brooke y el mayor George Goethals, quien al año siguiente asumiría la dirección de las obras del Canal.

Stevens apoyó en forma irrestricta la campaña sanitaria de Gorgas, pues a su criterio existían tres enfermedades en el Istmo: “la fiebre amarilla, la malaria y el miedo”, “siendo esta última la más perjudicial”.⁹ A partir de entonces Gorgas inició una agresiva campaña que comprendía el corte de la maleza, el drenaje de aguas estancadas, la instalación de mosquiteros en las puertas y ventanas e incluso la colocación de una película de petróleo en aquellas aguas que no se podían drenar, con el fin de privar de oxígeno a las larvas. Para la realización de este trabajo organizó brigadas de trabajadores antillanos. Aunque inicialmente los habitantes de las ciudades de Panamá y Colón se negaban a fumigar las casas, poco a poco se venció la resistencia, sobre todo después de comprobar los resultados. Lo cierto es que para finales de 1905 la ciudad de Panamá tuvo agua potable, gracias a la construcción del sistema de alcantarillado por el cual Panamá le pagó a Estados Unidos seis y medio millones de dólares en el plazo de 50 años, al tiempo que se completó la pavimentación de las calles. Otro tanto sucedió en Colón al año siguiente. También se logró erradicar la fiebre amarilla, aunque no ocurrió lo mismo con la malaria que es una enfermedad recurrente difícil de controlar, pues las picaduras de los mosquitos no inmunizan. Para minimizar su alcance se le daba a los trabajadores una dosis diaria de quinina. El éxito alcanzado por Gorgas en el control y erradicación de las enfermedades tropicales, fue decisivo para la construcción del Canal.

Stevens también percibió con claridad que sin un ferrocarril moderno, ágil y eficiente no habría Canal. Este fue, sin duda, uno de sus más grandes logros, pues a través del ferrocarril se movían todos los elementos, herramientas, hombres, tierra y materiales necesarios para la construcción de la vía. Con este fin construyó otra vía férrea que le permitió operar el tren en ambas direcciones simultáneamente. En los meses siguientes a su llegada se sustituyeron las vías, se construyó otra ruta, se reforzaron los puentes, se mejoró el sistema de señales y se compraron nuevas locomotoras y vagones, al tiempo que se instaló un nuevo sistema telefónico y telegráfico. Mientras el viejo ferrocarril nunca había operado más de 20 trenes al día, el nuevo funcionaba con más de 570. También se construyó una vía de desahogo para deshacerse de la tierra excavada. Con las nuevas locomotoras, el viaje por tren entre Panamá y Colón se redujo de cuatro a dos horas.

⁹ Mack, *La tierra dividida*, 1993, pág. 475.



Certificado de Acciones de \$100

Diseñado para la *Compagnie Universelle* después de adquirir 68,534 de las 70,000 acciones en circulación de la Panama Rail Road Company.

Fuente: Bolsa de Valores de Panamá, *Los títulos valores del Canal francés*, pág. 36.

En Cristóbal se construyó un enorme depósito con un sector refrigerado, donde funcionaba también una lavandería y una panificadora que prestaban servicio a toda la línea. Se instalaron cámaras refrigeradas en los barcos de la Compañía del Ferrocarril y en los trenes. Ello permitió que los productos que traían los buques de Estados Unidos pudieran ser almacenados y conservados en buen estado. De esta manera se mejoraron las condiciones de vida de los trabajadores, se levantó extraordinariamente la moral y se logró triplicar la contratación de personal. Para finales de 1906, había 24,000 trabajadores en la Zona del Canal. No obstante, la alimentación de tantos hombres continuó siendo un problema difícil de resolver para la ICC, por lo cual, al año siguiente, contrató los servicios de Jacobo Merkel de Omaha. Pero muy pronto, Stevens y Smith comprobaron que gracias a este contrato Merkel obtenía ganancias netas de un millón de dólares al año, por lo cual decidieron anular el acuerdo. A partir de entonces la ICC creó la infraestructura necesaria para alimentar a su personal, gracias a la construcción de más de 20 hoteles de primera categoría a lo largo de la línea para los empleados del *gold roll* que ofrecían comida internacional a US\$ 0.40 al día. También hubo 31 co-





medores destinados a la mano de obra del *silver roll* que brindaban comida por 30 centavos.¹⁰

En agosto de 1905, Roosevelt nombró una Junta Internacional para decidir las características técnicas del Canal. La misma estuvo integrada por 13 ingenieros, cinco de los cuales eran europeos y los ocho restantes estadounidenses. Al mes siguiente sus integrantes viajaron al Istmo para estudiar el terreno y antes de finalizar el año, en forma unánime, recomendaron la construcción de un canal a nivel del mar. Pero Stevens no compartía este punto de vista pues, mientras un Canal a nivel costaría 247 millones de dólares y tardaría entre 12 y 14 años en quedar terminado, uno por esclusas costaría cien y podía concluirse en diez.

LA MISIÓN DE “HACER DESAPARECER LA TIERRA”

Tanto la Comisión Walker como la Ley Spooner habían propuesto la construcción de un Canal de este tipo que no cortaba la tierra, sino que tendía un puente sobre ella, con un lago elevado al que se llegaba por una serie de esclusas estratégicamente ubicadas a uno y otro extremo de la vía. El puente de agua sería el lago Gatún con una extensión de 37 kilómetros y una elevación de 25 metros. En Gatún habría un solo tramo de tres esclusas. Al entrar el barco a las esclusas debía ser elevado al nivel del lago, luego navegaría a través de los 37 kilómetros del mismo, rumbo al sur, hacia el Corte Culebra el cual como un cuello de botella se extendía por 14.5 kilómetros de largo por entre la montaña y remataba en un pequeño dique y en una esclusa en Pedro Miguel hacia el lado del océano Pacífico. Allí el barco era bajado diez metros a un pequeño lago terminal, contenido por un dique en La Boca a la orilla del Pacífico. Descendiendo a través de otras dos esclusas el barco regresaba al nivel del mar y completaba el tránsito de un océano a otro. Este era, en líneas generales, el proyecto que Adolphe Godin de Lépinay había propuesto en el Congreso Científico de París en 1879 y que Lesseps había rechazado. Poco más de veinticinco años después, a finales de 1905, Stevens era partidario de este modelo de canal. Finalmente, después de largas discusiones, el 21 de junio de 1906 el Senado aprobó por un estrecho margen de votos la construcción de un canal con esclusas. Pero, en realidad, este modelo de Canal frustró las expectativas de muchos admiradores de la obra, pues la consigna en aquellos días era “hacer desaparecer la tierra”. Un canal por esclusas parecía complicado y teñido de excesivo tecnicismo.

¹⁰ Debemos tener presente que, en 1904, la Compañía del Ferrocarril Transístmico adoptó diferentes planillas para el pago de los trabajadores. Así se introdujo la costumbre de utilizar dos nóminas: una de plata para los trabajadores no calificados y otra de oro para la mano de obra especializada.



Una vez que se conocieron en el Istmo las características técnicas de la vía se comenzó a trabajar en el proyecto de Stevens. Para crear el lago Gatún, el más grande del mundo por aquellos años, había que desbrozar 268 km² de selva, una extensión casi tan grande como la isla de Barbados. Todos los poblados entre Gatún y Matachín fueron trasladados ya que quedarían tapados por el agua. Incluso hubo que reubicar el primitivo ferrocarril.

El 9 de noviembre de 1906 Roosevelt partió de Nueva York a bordo del *Louisiana* con destino a Colón con el objetivo de ver con sus propios ojos las obras del Canal. Era el primer presidente de Estados Unidos que abandonaba el territorio de la Unión. Se alojó en el recién inaugurado Hotel Tívoli en la Zona del Canal limítrofe con la ciudad de Panamá y durante tres días se dedicó a recorrer las obras, hablar con los trabajadores e interiorizarse de la vida en el Istmo. En su “Mensaje especial relativo al Canal de Panamá” presentado al Congreso el 17 de diciembre, Roosevelt destacó la grandeza de la obra y los extraordinarios progresos realizados en el campo de la salud por el doctor Gorgas. Señaló que los servicios médicos eran tan buenos como en Estados Unidos y los hospitales de primera clase. Lo que no plasmó en el documento es que quedó muy mal impresionado por el estado de las viviendas de los antillanos, así como por los comedores en los que recibían sus alimentos. Por ello, antes de abandonar Panamá, propuso que se mejoraran sus condiciones de vida.

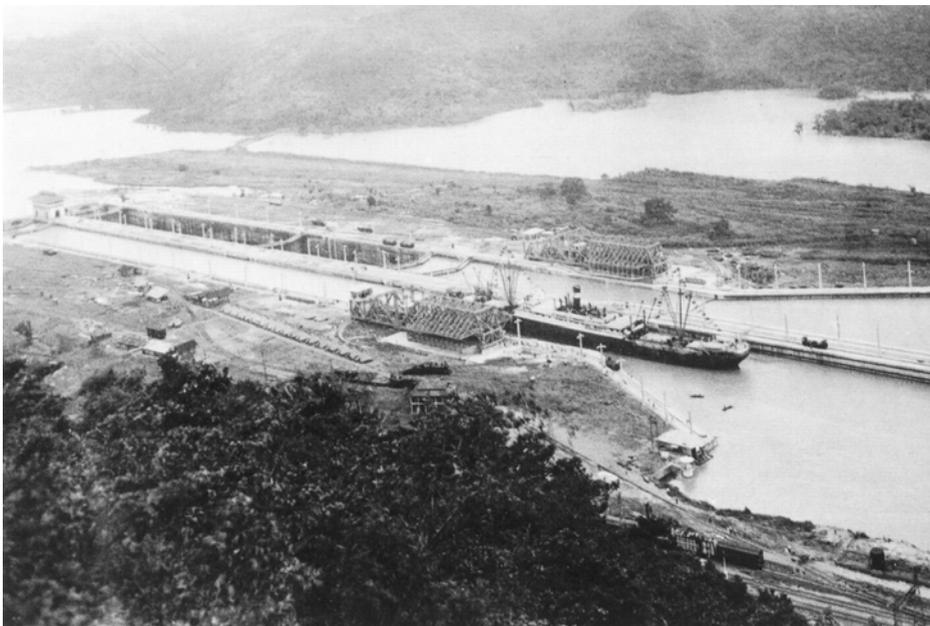
Pese a que todo parecía marchar viento en popa, a comienzos del año siguiente, Shonts presentó su renuncia y poco después Stevens hizo otro tanto. Esta última estuvo envuelta en una nube de comentarios. Hubo quien llegó a afirmar que, en realidad, Stevens nunca presentó su dimisión sino que tan sólo le escribió una carta a Roosevelt en la que dejó traslucir su desánimo y que el presidente interpretó como una retirada. Otras explicaciones acerca de su renuncia hablaban que Stevens había renunciado después de descubrir un escándalo en el gobierno panameño, que estaba cansado y que con los trabajos del canal encaminados podía retirarse tranquilo.

Para un hombre como el presidente Roosevelt, acostumbrado a salirse con la suya y convencido además que los dos acontecimientos más trascendentales de la vida de la nación habían sido la compra de la Louisiana a Napoleón y la construcción del Canal de Panamá, resultaban inconcebibles las renunciaciones de los dos primeros ingenieros jefes. Para evitar futuros retiros, puso la obra en manos de los militares, quienes sólo la abandonarían cuando él lo decidiera. Una vez más, entonces, reorganizó la Comisión del Canal Istmico que quedó integrada de la siguiente manera: George Washington Goethals como presidente e ingeniero jefe; Jackson Smith, William Gorgas, Joseph Blackburn; el contralmirante Harry Harwood Rousseau, el mayor David du Bose Gaillard y el mayor William Siebert, estos dos últimos del Cuerpo de ingenieros. Como ya mencionamos, Goethals había acompañado



a Taft en su segundo viaje al Istmo en el otoño de 1905, de manera que ya había tenido un primer contacto con las obras. Pero su llegada no fue todo lo bien recibida que se esperaba pues los trabajadores recelaban su condición de militar. Con el tiempo las dudas se disiparon y terminó siendo aceptado. Gracias a sus gestiones se comenzó a publicar el *Canal Record*, un periódico similar al Boletín publicado por Lesseps, en el que se informaba sobre los principales acontecimientos ocurridos en la Zona y el avance de las obras.

Para dar la oportunidad a los empleados de exponer sus quejas y demandas, Goethals estableció el día domingo por la mañana para escucharlos. Los europeos eran atendidos por Giuseppe Garibaldi, nieto del Libertador italiano, en tanto que los demás eran recibidos por F. Bishop, jefe de Relaciones Públicas. Los casos que ambos no podían resolver eran derivados al ingeniero jefe.



El SS *Ancon* entrando en las esclusas de Pedro Miguel en el Canal de Panamá

Goethals introdujo algunas reformas en el plan de trabajo de Stevens. Así, decidió ampliar el ancho en el fondo del Canal en el Corte Culebra, tanto como las cámaras de las esclusas; proyectó un rompeolas del lado del Pacífico y cambió la ubicación de las esclusas de Pedro Miguel. Igualmente, reorganizó las secciones y creó tres Divisiones, a saber: División del Atlántico, División Central y División del Pacífico. Cada una de ellas estaba a cargo



de un jefe que era responsable de su distrito, excepto de las actividades sanitarias y policiales. La División del Atlántico, a cargo del Mayor William Siebert, iba desde la Bahía de Limón hasta el dique de Gatún en una extensión de 6.5 km. La División del Pacífico, al frente de la cual estaba el Mayor David du Bose Gaillard, incluía las esclusas y diques por ese lado. Todo lo que quedaba en medio caía bajo la jurisdicción de la División Central, jefaturada por Sydney Williamson que no era militar.

El contralmirante Harry Harwood Rousseau fue el encargado de diseñar y construir las terminales, los muelles, las estaciones carboneras, los diques secos, los talleres mecánicos y los almacenes. El teniente coronel Harry Foote Hodges estuvo a cargo del Departamento de Diseño de las Esclusas, en tanto que Frederick Mears fue el responsable de la reubicación del ferrocarril para ser utilizado después de la apertura del Canal. Esta tarea llevó cinco años de trabajo y terminó costando nueve millones de dólares.

Después de 1908 el Canal se transformó en una atracción turística. Se vendían paquetes en Nueva York para visitar el Corte Culebra, alojándose en el Hotel Tivoli. Incluso se habilitó un programa especial de trenes para los turistas. Cerca de 160 trenes entraban y salían del Corte Culebra diariamente. Según uno de los operadores de palas mecánicas “el tajo Culebra era la garganta del infierno”, por el calor, el polvo y el ruido insoportable de las máquinas trabajando simultáneamente y por las explosiones con dinamita. Estas últimas provocaron muchos accidentes, entre los cuales se recuerda principalmente el ocurrido el 12 de diciembre de 1908, en Bas Obispo, en el que murieron 20 hombres y 40 quedaron lesionados. Con el tiempo los hombres adquirieron experiencia en el manejo de la dinamita y los accidentes disminuyeron.

Pero, sin duda, uno de los problemas más graves que enfrentaron los ingenieros estadounidenses fueron los derrumbes en Culebra. A medida que se excavaba más profundamente los deslizamientos eran cada vez más frecuentes y peores. En realidad, los mismos no fueron controlados hasta 1919, aunque el Canal se inauguró oficialmente cinco años antes. Los mismos causaron un daño extraordinario, pues en ocasiones sepultaban hombres, equipo y herramientas, así como el trabajo de meses y hasta de años.

Entretanto, el 24 de agosto de 1912, el presidente firmó el Panama Canal Act o la Ley del Canal de Panamá para la administración de la vía interoceánica. Se construyó un enorme edificio en la parte oeste del Cerro Ancón, con vista a la entrada del Canal por el lado del Pacífico, que aún hoy aloja a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). Pero fue, sin duda, la fortificación de la Zona del Canal la que provocó mayores discusiones y sinsabores. Finalmente, en 1911 el gobierno decidió fortificar la franja canalera para lo cual el Congreso destinó dos millones de dólares. Un año después se votó otro millón adicional para la compra de armas y baterías, así como otros



200,000 para la defensa terrestre. Para mediados de 1915 se habían invertido casi 15 millones en fortificaciones.



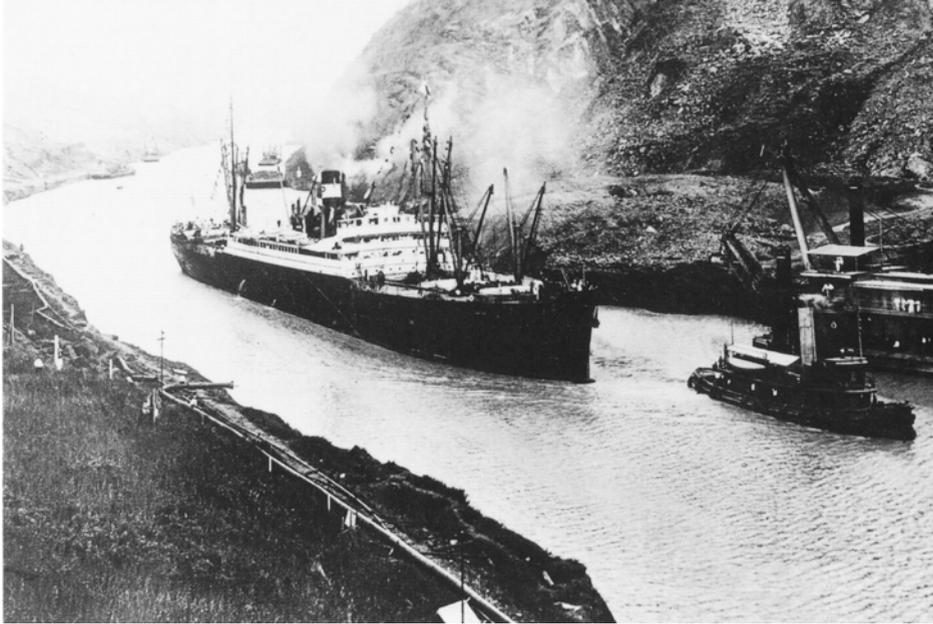
Barcos atravesando el Corte Culebra del Canal de Panamá en enero de 1917

El 1 de abril de 1914, por medio de una orden ejecutiva, se abolió la Comisión del Canal Ístmico y se organizaron cinco subdivisiones principales, a saber: un Departamento de Administración y Mantenimiento; uno de Proveeduría, uno de Contabilidad, uno de Salud y uno Ejecutivo de Administración Civil. La Zona se organizó como una Agencia Federal que dependía del presidente de Estados Unidos, quien nombraba al gobernador de la Zona del Canal por un período de cuatro años, sujeto a la aprobación del Senado. En enero de 1914, el presidente Woodrow Wilson nombró a Goethals como gobernador del Canal de Panamá.

El 10 de octubre de 1913, el presidente Wilson, desde la Casa Blanca, oprimió un botón que activó la carga de dinamita que voló el dique de Gamboa que impedía la unión de los Océanos. Bien que el 15 de agosto de 1914 el SS *Ancon* realizó la travesía oficial del Canal de Panamá de un océano a otro, en realidad meses antes la vieja embarcación francesa *Alexandre la Valley* había realizado el tránsito como rutina de trabajo. La travesía inaugural del *Ancon*, a bordo del cual viajaban el presidente Belisario Porras y sus Secretarios de



Estado, demoró nueve horas. Pero el clima de guerra existente en Europa ensombreció las ceremonias que se tenían programadas y, finalmente, las mismas fueron canceladas.



El SS *Ancon* el 15 de agosto de 1914
en el día oficial de la apertura del Canal de Panamá

Desde 1904 Estados Unidos había gastado en la construcción del Canal 352 millones de dólares, contando los diez pagados a Panamá como compensación y los 40 entregados a la Compañía Nueva. Sumando los gastos de los franceses desde 1881, el Canal terminó costando 639 millones de dólares. Además, durante los diez años de construcción de los estadounidenses se produjeron 5,609 muertes, de las cuales 4,500 fueron trabajadores de color principalmente antillanos y tan sólo 300 estadounidenses. Si a ello le agregamos los aproximadamente 20,000 trabajadores que, según Gorgas, murieron durante la administración francesa, concluimos que el Canal costó más de 25,000 vidas humanas.

El Canal se abrió al comercio mundial una vez que los deslizamientos de tierra fueron controlados y que el mundo alcanzó la paz.



MANO DE OBRA Y LA SOCIEDAD ZONEÍTA

La contratación de la mano de obra fue uno de los principales desvelos de las diferentes Comisiones desde 1904. Al igual que los franceses 20 años antes, los estadounidenses decidieron contratar obreros antillanos, aunque no existió unanimidad de criterios. Además, también se establecieron banderas de enganche en Nueva York, Nueva Orleans, Madrid y París. La Comisión del Canal Istmico heredó en 1904 unos 700 antillanos que formaban parte de la fuerza laboral del ferrocarril y del Canal. De manera que la ICC continuó con la costumbre de contratar obreros en las islas. Pero en Kingston, Jamaica, el gobernador se negó a permitir la salida de sus compatriotas, pues el gobierno de la isla había tenido que repatriar a su costa a los trabajadores abandonados en el Istmo de Panamá después del fracaso de los franceses. Por lo tanto se aplicó un impuesto de salida como fondo de repatriación. De manera que los jamaicanos que llegaron a Panamá vinieron sin contrato y, por lo general, eran artesanos que pudieron pagar el impuesto. Según Michael Conniff habrían emigrado unos 20,000 por su cuenta.¹¹ Este inconveniente llevó a la Comisión a enviar reclutadores a Barbados, Martinica y Curazao. En estas islas y en Santa Lucía y Guadalupe se reclutaron aproximadamente otros 20,000.

Con la llegada de Stevens como ingeniero jefe se replanteó la contratación de mano de obra. Stevens era partidario de importar trabajadores chinos que habían laborado con él en la construcción del ferrocarril de Ohio. Pero Taft fue de opinión que la importación de chinos presentaba un dejo de esclavitud, al tiempo que el gobierno de Panamá protestó pues la asiática era una de las razas de inmigración prohibida en la República. De manera que se prosiguió con la costumbre de contratar antillanos.

Otra fuente de obreros fue la Europa meridional, sobre todo España. En febrero de 1906 llegaron los primeros 500 españoles cuyo rendimiento fue considerado excelente. Entre aquel año y 1908 se reclutaron 12,000 europeos entre italianos, franceses, griegos, portugueses, armenios y, naturalmente, españoles. Estos trabajadores cobraban por lo general el doble que los antillanos, por lo cual eran considerados una mano de obra cara y, además, muchos españoles estaban imbuidos por las ideas anarquistas e intentaron organizar asambleas y paros entre los trabajadores de la Zona. Asimismo, en noviembre de 1908 el rey Alfonso XIII expidió un real decreto por el que prohibía temporalmente la emigración de sus súbditos a Panamá. Basaba este decreto en la insalubridad del Istmo y en el hecho de que no existía convenio

¹¹ Michael L. Conniff, *Black Labor on a White Canal: Panama, 1904–1981* (Pittsburgh, Pennsylvania: University of Pittsburgh Press, 1985).



internacional respecto a los accidentes de trabajo y, por tanto, quienes los sufrían se veían librados a su suerte. Pero en realidad detrás de esta medida subyacía aún el resentimiento por la guerra de Cuba, en 1898, que había puesto fin al dominio colonial de España. Pese a ello, aproximadamente 8,000 obreros españoles lograron llegar al Istmo.

Por otra parte, no faltaron quienes sacaron provecho particular reclutando trabajadores contratados por la ICC, para remitirlos a otros países. En noviembre de 1909, Harry Rousseau, jefe del Departamento de Gobierno de la Comisión del Canal, denunció ante el secretario de Relaciones Exteriores de Panamá, Samuel Lewis, las actividades de W. P. Spiller, un ciudadano estadounidense residente en Colón, quien era agente de una empresa de enganche que proveía de obreros a compañías instaladas en el Alto Amazonas en el Brasil. Hacia ese destino había zarpado recientemente el vapor *Oteri* con 109 pasajeros, de los cuales la tercera parte eran italianos, griegos y españoles. Algunos de los obreros enganchados en otro viaje de este barco le debían dinero al gobierno estadounidense por su traslado de Europa a Panamá, y se había sorprendido a los agentes de la empresa en cuestión, induciendo a los jornaleros de la construcción del canal para que abandonaran su trabajo. Rousseau, en consecuencia, pidió la colaboración del gobierno panameño para expulsar a Spiller del país y, para tal efecto, el presidente De Obaldía expidió el decreto 127 de 1909.

La tercera fuerza laboral procedió de Estados Unidos. Por una parte se reclutó mano de obra calificada, ingenieros y técnicos blancos que integraron la nómina del *gold roll* y que fueron los “brahmanes” del Canal, es decir el grupo privilegiado y, por la otra, también llegaron trabajadores negros de Nueva Orleans que integraron la nómina *silver roll*, aunque en mejores condiciones que los antillanos. Aproximadamente 500 panameños trabajaron en la construcción del Canal y, aunque la Comisión del Canal se comprometió con el gobierno de Amador Guerrero que serían contratados en idénticas condiciones que los estadounidenses e integrarían, por lo tanto, la nómina *gold*, lo cierto es que en la práctica los trabajadores panameños formaron parte de la *silver*.

La contratación de la mano de obra calificada en Estados Unidos no resultó tarea fácil, habida cuenta de la prosperidad económica que vivía la nación, gracias a la cual se pagaban buenos salarios y no había prácticamente desempleo. Por ello la Comisión del Canal tuvo que ofrecer crecidos sueldos que en algunos casos eran 50% superiores a los que se pagaban en Estados Unidos, así como un sistema de beneficios y privilegios que terminaron por crear una sociedad paternalista y privilegiada, alejada de la realidad.

En tanto, en las islas los hombres eran exhaustivamente examinados antes de ser contratados. Se descartaban a los que tenían algún padecimiento o enfermedades venéreas y a los menores de 18 años y mayores de 45. El viaje



de las Antillas hasta Colón duraba entre 5 y 13 días y al llegar eran vacunados, pese a la resistencia de algunos. Los hombres eran contratados por un período de 500 días hábiles. Aunque oficialmente las autoridades del Canal trajeron 31,000 antillanos, en realidad migraron cerca de 150,000 por su cuenta. El imán que ejercía Panamá era muy grande, pues la crisis azucarera en las Antillas persistía aún y se reflejaba en el alto índice de desempleo y en los bajos salarios que se pagaban. Según cálculos de la época de la construcción sólo una tercera parte de la comunidad antillana que llegó a Panamá trabajó para el Canal, en tanto que los restantes eran dependientes o tenían trabajos y negocios independientes en las ciudades de Panamá y Colón. También migraron mujeres solas por su propia cuenta. En 1905 la Comisión del Canal trajo mujeres de La Martinica para dedicarse a cocinar, lavar y atender enfermos, pero fueron acusadas de prostitución y desde entonces la Comisión se cuidó mucho en este sentido.

El sistema de pago basado en las nóminas del *gold roll* y *silver roll*, impuesto por los estadounidenses, recordaba el método de las dos planillas aplicado por los franceses para remunerar a los trabajadores del Canal según sus habilidades. En realidad, al principio, la ICC no fue tan estricta en la aplicación de este sistema, de manera que los supervisores estadounidenses en esta primera etapa utilizaron el *gold roll* para premiar a algunos antillanos que se destacaban en el trabajo. Los trabajadores *gold* no sólo cobraban sueldos más altos y en moneda de oro estadounidense, sino que también disfrutaban de mejor estatus social y de beneficios, tales como viviendas más espaciosas amuebladas y gratuitas y subsidios por enfermedad.

Hasta 1906 la diferencia entre ambas nóminas de pago fue ambigua. Incluso para entonces cien antillanos catalogados como mano de obra calificada estaban incorporados al *gold roll*, en tanto que algunos estadounidenses blancos figuraban como *silver roll*. Aunque en septiembre del año anterior se habían prohibido las transferencias entre las planillas para evitar confusión y para evitar que se violara la línea de color, poco a poco los antillanos *gold* pasaron a la planilla *silver*. Pese a las muchas y variadas explicaciones que se dieron para justificar la dualidad *gold-silver*, lo cierto es que la base de esta política fue la raza como señala John Major.¹² En 1904 un Comité del Senado le preguntó al ingeniero John Wallace por qué se les pagaba a los empleados blancos no estadounidenses y a los de color en plata panameña. Wallace respondió que los antillanos lo preferían así, pues de esta manera recibían mayor número de monedas y además indicó que la costumbre venía de la época de los franceses. Años después el gobernador Charles Magoon declaró ante el Senado que la utilización de la moneda americana de patrón oro en

¹² John Major, *Prize Possession: The United States and the Panama Canal, 1903–1979* (New York: Cambridge University Press, 1993).



Cuba, Filipinas y Puerto Rico había tenido el fatal resultado de duplicar los precios y la Comisión del Canal quería evitar esa situación en Panamá. Pero lo cierto es que por esta misma época Shonts indicó que “la mayor distinción es blanco y negro”, en tanto que por su parte Stevens fue enfático ante el Senado al testificar: “los hombres de oro son los hombres blancos... Los hombres de plata son los hombres negros”.¹³ En 1908 la Comisión del Canal estableció que su política era “mantener a los empleados que son particularmente negros o provienen de la mezcla racial en las planillas *silver*”.¹⁴ Una orden ejecutiva posterior a esta fecha y firmada por William Taft estableció que sólo podían ser *gold* los estadounidenses. Pero Panamá protestó y la orden fue modificada, permitiendo en la letra que los panameños integraran esta planilla, aunque en la práctica no se aplicó.

Al año siguiente, 1909, la Comisión fue más lejos aún y definió las características de los trabajadores que integraban la planilla *gold*. Así, estableció que serían: (1) los estadounidenses blancos que cobraban más de 75 dólares al mes; (2) los estadounidenses blancos con puestos *gold* que cobraban menos de 75 dólares al mes; (3) los panameños que ocupaban puestos *gold* y cobraban más de 75 dólares mensuales; y (4) otros blancos no nativos del trópico que ocupaban posiciones especiales donde no había estadounidenses disponibles y que recibían más de 75 dólares al mes. Por contrapartida, todos los que no figuraban en estas posiciones eran *silver*.

Además de la voluntad del gobierno y de las distintas Comisiones del Canal para que la planilla *gold* estuviera exclusivamente integrada por estadounidenses blancos, también jugaron un papel importante los sindicatos. A partir de 1908 las asociaciones sindicales estadounidenses comenzaron a presionar para que la Comisión removiera a los antillanos, panameños y extranjeros de las posiciones calificadas, a fin de ser reemplazados por sus compatriotas blancos. Goethals apoyó esta política.

En medio de los estadounidenses *gold* y de los antillanos *silver* se encontraban los negros estadounidenses, los europeos, los antillanos blancos, los latinoamericanos y los hindúes. Si bien inicialmente los estadounidenses de color integraban la planilla de oro, a partir de 1908 fueron asimilados a los trabajadores de plata con algunos beneficios adicionales por encima de los antillanos. Los europeos también ocupaban un escalafón especial dentro del *silver roll*. Según Conniff eran considerados como semiblanco.¹⁵ Pero el caso más curioso y menos conocido, fue el de los antillanos blancos que eran producto de la mezcla racial con judíos, portugueses, españoles, ingleses y holan-

¹³ Major, *Prize Possession*, pág. 78.

¹⁴ Conniff, *Black Labor on a White Canal*, pág. 32.

¹⁵ Conniff, *Black Labor on a White Canal*.



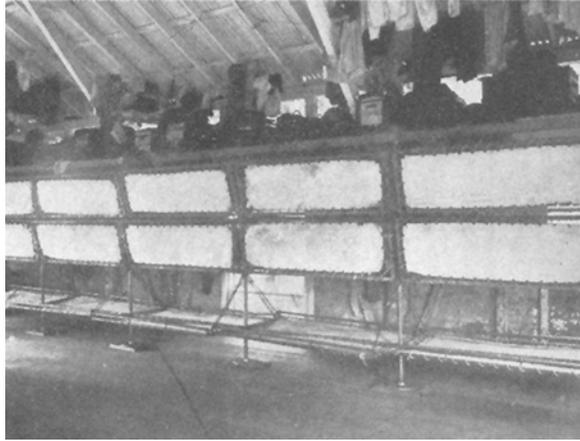
deses. En 1907 cerca de 800 antillanos blancos trabajaban en el Canal y eran principalmente empleados como supervisores por su experiencia en el trato con sus compatriotas negros. Al principio estaban en la planilla *gold* pero después fueron transferidos a la *silver*, pese a las consiguientes protestas.

Los estadounidenses blancos nunca excedieron el número de 6,000, de los cuales más de la mitad eran mujeres y niños. Si estaban casados y su familia residía en la Zona, recibían de la Comisión una casa o apartamento cuyas dimensiones estaba en relación directa con el monto de su salario. Este sistema ideado por el administrador Jackson Smith, quien a partir de entonces recibió el apodo de “Jackson pie cuadrado”, dio excelentes resultados pues le puso fin a los favoritismos. Además recibían agua, petróleo, servicios médicos, educación para sus hijos y dos meses de vacaciones anuales en Estados Unidos. La paga promedio de la nómina de oro era en 1913 de US\$ 150 mensuales aunque un operador de pala mecánica superaba los US\$ 300 y un ingeniero recién llegado cobraba aproximadamente US\$ 250. Si el trabajador era soltero se le alojaba en un hotel, pero la Comisión trató siempre de estimular los matrimonios entre su fuerza laboral, pues consideraba que ello era garantía de estabilidad. Existían 18 comisariatos para estos trabajadores que eran verdaderas tiendas por departamentos donde se encontraban los mismos artículos que en Estados Unidos, sólo que a precios reducidos, lo cual fomentó el contrabando con la República de Panamá. La Comisión no descuidó ningún detalle para que sus trabajadores de lujo se sintieran a gusto en la Zona. Para ello organizó un ambicioso plan de actividades y diversiones en el que invertía dos millones de dólares al año. Había conciertos, bailes, club houses del YMCA, asociaciones fraternales y hasta clubs exclusivamente femeninos. En 1910 existían casi cuarenta templos dentro de la Zona para los trabajadores del *gold roll*.

Pero la vida de los antillanos era diametralmente opuesta. La Comisión no pensó inicialmente en las familias de los trabajadores contratados en las islas y, por lo tanto, destinó para el alojamiento de los obreros unas barracas de 24 o 28 camas tipo camarote, dentro de las cuales no podían vivir sus esposas e hijos. Muchos de ellos que enviaron por sus familias prefirieron construir chozas cerca de la línea donde estaban trabajando. Así, obtenían autonomía de sus empleadores, al tiempo que podían sembrar arroz, maíz y legumbres. Además, estas chozas construidas de barro seco, paja y listones de madera eran fáciles de desarmar y armar en otro lugar a medida que la obra avanzaba. De manera que inicialmente llevaron una vida nómada y sólo se sedentarizaron cuando la obra concluyó o en ocasiones cuando se fundaba una iglesia o una escuela, como en el caso de Bajo Obispo, Bohío, Paraíso, Gorgona, Gamboa o Gatún. Sin embargo, un buen número de isleños prefirieron habitar las ciudades terminales donde ocupaban cuartos en las casas de inquilinato. Allí pagaban una renta de entre diez y veinte dólares al mes. Esta



situación fue estimulada por los casatenientes panameños que obtenían pingües ganancias por viviendas en mal estado a las que no se les daba mantenimiento, muchas de las cuales se habían construido en la época de Lesseps.



Dormitorios de los negros

Fuente: Gause y Carr, *The Story of Panama*, pág. 105.

Las ciudades de Panamá y Colón ejercían una fuerte atracción no sólo para los antillanos sino para todos los trabajadores del Canal, pues el juego, las bebidas alcohólicas y la prostitución estaban prohibidas en la Zona. Además, mientras los *gold* contaban con una serie de actividades y diversiones dentro de la Zona, no sucedía lo mismo con los trabajadores *silver*.

Inicialmente los antillanos de las diferentes islas no compartían un sentimiento de identidad racial ni mucho menos nacional aunque hablaran el mismo idioma y todos se consideraran súbditos de Su Majestad Británica. Así, no alcanzaban a comprender por qué razón los estadounidenses los alojaban juntos y los trataban como si fueran compatriotas entre sí. No obstante ellos mismos buscaron la manera de establecer las diferencias, para lo cual crearon Sociedades de Ayuda Mutua o Fraternidades de distintas islas. A ello se agregó el hecho de que los martiniqueños y guadalupeños ni siquiera hablaban inglés y además eran católicos. No fue extraño entonces que tempranamente establecieran su propio *modus vivendi* separado de los británicos. Así, prefirieron habitar los alrededores de la vía férrea aledaños a las ciudades de Panamá y Colón, costumbre que ya habían introducido sus compatriotas contratados por los franceses dos décadas antes. Por su parte los de habla inglesa vivían preferentemente en Calidonia, Chorrillo, Marañón y, más adelante, en Río Abajo.



Lo cierto es que dentro de la Zona se organizó una sociedad basada en la segregación y la discriminación raciales. Había sitios y actividades exclusivamente para estadounidenses blancos, a los que los *silver roll* no tenían acceso, al tiempo que los servicios de los *gold* eran de mejor calidad. Existían diferentes ventanillas en la oficina de correos, fuentes de agua para unos y otros, barrios para blancos y barrios para negros y sólo mantenían algún tipo de contacto en el trabajo, en una relación amo-esclavo que recordaba al Sur de Estados Unidos. Además algunas mujeres prestaban servicios domésticos en las casas de los empleados *gold*. Lo que caracterizó estas relaciones por aquellos años fue la sujeción del negro hacia el estadounidense blanco. Frente a esta injusticia los antillanos se refugiaron en la religión y proliferaron dentro de la Zona las iglesias sobre todo anglicanas y después episcopales.

Por lo general, los antillanos presentaron al principio un bajo rendimiento en el trabajo y además se enfermaban con frecuencia sobre todo con episodios pulmonares. La Comisión le atribuyó esta incidencia de morbilidad a la alimentación de los isleños, basada en almidones fundamentalmente, y les obligó a comer en los ranchos de la empresa donde se les proporcionaba una alimentación balanceada por US\$ 0.30 al día. Al parecer las condiciones mejoraron, aunque el problema de la neumonía viral nunca se superó totalmente. Pero también había que tener en cuenta que estos hombres trabajaban diez horas al día, seis días a la semana, bajo un sol ardiente o una lluvia tropical y que por lo general sus ropas siempre estaban húmedas.

Otro punto de litigio fue el de la jornada laboral. Hasta 1906 cuando llegó Stevens, los *gold* trabajaban 8 horas al día, pero el nuevo ingeniero jefe consideró que el atraso de las obras obedecía a este hecho y le solicitó al Senado autorización para extenderla a diez. Respecto a los salarios *silver* estos oscilaban entre US\$ 0.05 y 0.07 la hora para los mensajeros, pasando por los subcapataces y operadores de máquinas que cobraban US\$ 0.25 la hora. Los maquinistas y caldereros del ferrocarril cobraban entre US\$ 0.35 y US\$ 0.50, en tanto que sólo el 10% de los antillanos ocupaba puestos como oficinistas y estenógrafos por los que cobraban US\$ 0.27 la hora. Pero después de 1908 se les aplicó una tarifa estándar y todos pasaron a cobrar US\$ 0.10 la hora.

Pese a la política manifiesta de segregación racial que existía en la Zona, los estadounidenses no podían admitirla pues la misma estaba prohibida por la Constitución de Estados Unidos. En realidad se sabía y se toleraba, incluso hasta en el Senado, que la política del *silver roll* encubría el *Jim Crow* o política del gallinazo. Aunque la mayor parte de los trabajadores *gold* procedían del Norte de la Unión, fueron los sureños quienes moldearon el sistema de segregación racial dentro de la Zona, al que los nordestinos se adaptaron con gusto. No es un secreto que los antillanos recibieron un trato cruel y despiadado por parte de los capataces, lo que los llevó a organizarse para exigir igualdad de derechos con los *gold*. Pero eso no era todo. El antillano también



confrontó problemas con los panameños. Por una parte, nuestros compatriotas resintieron el hecho de que los estadounidenses prefirieran contratar antillanos que hablaban el mismo idioma y, por la otra, los panameños se sintieron invadidos por estos miles de antillanos que pasaron a residir en las ciudades de Panamá y Colón. Sin olvidar, claro está, que los isleños no se adaptaron fácilmente a la vida panameña. Continuaron hablando en inglés y practicando su religión, no siempre estuvieron dispuestos a acatar las leyes del país y mucho menos a educar a sus hijos en escuelas panameñas. Esta situación creó una gran insatisfacción que alcanzó su *climax* durante el gobierno de Arnulfo Arias cuando, en 1941, se promulgó la segunda Constitución Nacional que declaró a los negros cuyo idioma no fuera el español, como raza de inmigración prohibida y le negó la nacionalidad a sus hijos nacidos en territorio nacional. Pero en realidad Panamá fue uno de los últimos países del continente en reaccionar contra la emigración masiva de las Antillas. Así, ya Guatemala, Honduras, Nicaragua, El Salvador, Costa Rica, Venezuela y Bolivia tenían sus fronteras cerradas al ingreso de isleños. También hubo en Panamá otras manifestaciones contra los antillanos como el movimiento denominado “La Mano Azul”, una especie de Ku-Klux-Klan criollo, al decir de Joseph Jos.¹⁶ Al parecer las expediciones punitivas de este grupo eran financiadas por algunos partidos políticos que se asignaron la tarea de proteger la raza, la nacionalidad y la cultura panameñas, amenazadas por el “peligro antillano”.

En realidad, como sostiene Conniff, hasta la llegada de los estadounidenses en 1904 el racismo no estaba exacerbado en Panamá.¹⁷ Algunas familias consideradas distinguidas y aceptadas por el grupo dominante tenían ascendencia mulata y mestiza. Es más, algunos mulatos como Juan Mendoza y su hijo Carlos A. Mendoza habían ocupado altos cargos de gobierno durante la pasada centuria. Pero el racismo desplegado por los constructores fue contagioso y las principales familias descendientes de españoles y de otros extranjeros comenzaron a cambiar de actitud. A partir de entonces comenzaron a monopolizar los cargos de gobierno y los puestos diplomáticos, máxime cuando se hizo evidente que los estadounidenses preferían tratar con gente de su color. Además, algunos diplomáticos estadounidenses se inclinaron por los candidatos del Partido Conservador integrado por las familias de ascendencia hispana y se opusieron a la candidatura de otros no tan blancos. Sin duda el caso más recordado es el de Richard O. Marsh contra Carlos A. Mendoza en 1910.

¹⁶ Joseph Jos, “Ces enfants perdus de Panama”, Noris Coral Escobar, traductora (Tesis de licenciatura, Universidad de Panamá, 1993).

¹⁷ Conniff, *Black Labor on a White Canal*, pág. 11.



De manera que, poco a poco, la tolerancia racial desapareció. No fue extraño entonces que los grupos dominantes de la Zona del Canal y de la ciudad de Panamá se apoyaran mutuamente para mantener a raya a la población de color que siempre le había inspirado temor al patriciado, máxime cuando era proporcionalmente cuatro veces más numerosa que los blancos de la capital. En 1912, el periodista Harry Franck llegó a la conclusión que “Panamá está ubicado en la línea Mason-Dixon”, haciendo referencia al sistema de segregación racial que imperaba en Mississippi, Georgia y Alabama.¹⁸

Hasta un año antes sólo los empleados de oro tenían derecho a días libres pagados por enfermedad. En marzo de 1911 el Congreso autorizó a la Comisión a compensar a todos los trabajadores incapacitados o a sus parientes si el obrero moría en el trabajo. Además, los hombres *silver* no tenían derecho a vacaciones lo que, hasta cierto punto, explicaría las deserciones. Otro aspecto interesante lo constituye el de la educación dentro de la Zona. Inicialmente el sistema escolar para ambas planillas tenía como objetivo estimular el patriotismo estadounidense y exaltar la grandeza de Estados Unidos. Pero hacia 1909 la Comisión estableció que las escuelas de plata debían enfatizar en el estudio de oficios tales como jardinería, carpintería o herrería para capacitar a los jóvenes de color con el fin de llegar a ser obreros semi calificados. Aunque en 1911 se abrió una escuela secundaria para los hijos de los trabajadores *gold*, los *silver* tuvieron que conformarse con cursos avanzados de agricultura, cocina y labores domésticas. El cargo de superintendente educativo de la Zona recayó en David O'Connor, quien decidió importar maestros antillanos que tenían fama de ser muy buenos. Pero hacia 1909 el promedio de estudiantes *silver* por cada maestro era de 105, lo que limitaba cualquier esfuerzo educativo, máxime cuando el calendario escolar no contemplaba vacaciones.

Entre mayo de 1913 y 1916 se destituyeron cerca de 30,000 obreros, la mayoría de ellos antillanos. En ese último año unos 15,000 isleños permanecieron como fuerza laboral permanente en el Canal. La mayoría de los antillanos despedidos decidieron permanecer en el Istmo. Apenas unos 14,000 fueron repatriados entre 1914 y 1923, pero muchos de ellos regresaron después de algún tiempo. Es más, por esos mismos años 9,000 antillanos entraron en Panamá. Para 1920 la comunidad antillana se convirtió en la minoría extranjera más numerosa con cerca de 36,000 personas, de las cuales 4,000 habitaban en la Zona y las restantes en Panamá, Colón y Bocas del Toro. En

¹⁸ Velma Newton, *Los hombres del Silver Roll: migración antillana a Panamá, 1850–1914* (Panamá: Sociedad de Amigos del Museo Afro-Antillano de Panamá, 1995), pág. 189. Su título original en inglés es *The Silver Men: West Indian Labour Migration to Panama, 1850–1914* (Kingston, Jamaica: Institute of Social and Economic Research, University of the West Indies, 1984).



1914 la United Fruit Company empleó 5,000 antillanos del Canal para trabajar en las plantaciones de Bocas del Toro y otros 1,300 en Guatemala. También se produjo una emigración significativa hacia América Central, Santo Domingo, Estados Unidos y Cuba.

En 1934 el gobierno estadounidense se comprometió a acelerar la repatriación y ese mismo año el Congreso votó un presupuesto de US\$ 150,000 para este fin. Así, se repatriaron 2,723 personas, de las cuales 1,660 eran obreros y 1,063 familiares. En 1950 se realizó un nuevo esfuerzo sobre todo de los obreros contratados durante la Segunda Guerra Mundial. En total, entre 1914 y 1953 se repatriaron 22,900 trabajadores pero, como era habitual, muchos de ellos regresaron al Istmo.

En 1937 se instituyó el sistema de Compensación en Efectivo o *Cash Relief* en beneficio de los antillanos. Además, los inválidos recibían el *Invalidity Relief Check*, que era un cheque modesto. Los jubilados recibían un dólar mensual por cada año de servicio con un máximo de 25 dólares mensuales, siempre que hubieran trabajado por más de diez años en el Canal o al servicio de la Compañía del Ferrocarril. Se trataba de una cantidad irrisoria, y en 1954 se aumentó la tasa de compensación a US\$ 11.50 con un tope de US\$ 45 al mes. En 1958 llegó a US\$ 65 y años después a US\$ 90.

La Zona del Canal estuvo protegida por un cuerpo de policía integrado por estadounidenses blancos y también por antillanos. Estos últimos patrullaban las casas y los campos de trabajo donde debían controlar a su propia gente. En realidad en la Zona no se producían casi delitos y, por lo tanto, el número de presidiarios siempre fue bajo. Pese a ello los antillanos y los estadounidenses eran reclusos en celdas separadas. Los convictos de delitos serios pasaban a la penitenciería administrada por el ejército estadounidense.

RELACIONES ENTRE LOS PANAMEÑOS Y LOS CONSTRUCTORES

Un aspecto interesante y poco abordado es el de las relaciones entre los panameños y los estadounidenses que llegaron para construir el Canal. En realidad estas relaciones tuvieron dos vertientes muy diferentes. Por una parte, los contactos con el pueblo y, por la otra, los vínculos con el grupo dominante y los gobernantes panameños. En el primer caso, las relaciones nunca habían sido fluidas desde la fiebre del oro y la construcción del ferrocarril, como se puso de manifiesto por los reiterados enfrentamientos entre ambos grupos, cuya expresión más acabada fue el “Incidente de la Tajada de Sandía” en abril de 1856, con un saldo de decenas de muertos y heridos.¹⁹ Es bien

¹⁹ El incidente de la tajada de sandía tuvo lugar en la antigua estación del ferrocarril en la ciudad de Panamá, en el barrio de La Ciénaga habitado principalmente por negros y mulatos, cuando el viajero estadounidense Jack Oliver se negó a pagarle un trozo



conocido el desprecio que en general sentían en el Norte por los pueblos hispanos, descontando además que todos los que no eran anglosajones eran considerados como “nigger”. La predestinación enunciada en el Destino Manifiesto con su carga de racismo sustentada en la superioridad del hombre blanco, se conjugó hacia finales del siglo con el darwinismo social. Además del color de la piel, que jugó un papel decisivo en las relaciones entre ambos pueblos, existían otros elementos que tendían a desunir. El hablar idiomas distintos también fue un obstáculo insuperable para entablar vínculos, al igual que las creencias religiosas, las costumbres y la cultura en general. Todo parecía conspirar para que estas relaciones fueran difíciles y accidentadas.

Por otra parte, los estadounidenses tenían una opinión muy pobre de los panameños, como se puso de manifiesto en marzo de 1903 cuando el Senador John Morgan trataba de imponer la ruta de Nicaragua. Entonces manifestó:

[E]n Panamá tenemos el desesperante problema de deshacernos de un gran elemento que hay allí ya tan degradado, insatisfecho, turbulento, mestizo y sucio, y tan peligroso para el requisito de la paz para una Zona del Canal como no puede ser encontrado en ninguna otra parte del mundo.²⁰

Ello podría explicar en parte por qué los constructores casi no emplearon trabajadores panameños, sin olvidar claro está que nuestros compatriotas prefirieron servir a los constructores en labores colaterales y no trabajar directamente a sus órdenes. Pero también existía por parte de los estadounidenses otra percepción de nuestro pueblo. La opinión generalizada era que los naturales carecían de ambición y que en un país de clima tropical las necesidades

de sandía a un vendedor ambulante de nombre José Manuel Luna. Esto provocó graves enfrentamientos entre los pasajeros del vapor *Illinois* y la población panameña de color, con el resultado de 15 estadounidenses y dos nativos muertos, más una treintena de heridos y trajo como consecuencia el primer desembarco de soldados norteamericanos en el Istmo de Panamá el 19 de septiembre de 1856, con las consiguientes protestas diplomáticas por parte del gobierno de Bogotá. Véanse *La Gaceta de Panamá* (7, 14 y 26 de febrero y 26 de marzo de 1857); *El Centinela* (Panamá, jueves 20 de marzo de 1857); Dalva Acuña de Molina, “Repercusiones del incidente de la tajada de sandía”, en *Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos*. Biblioteca Nuevo Panamá (Panamá: Ministerio de Educación, 1973), págs. 129–142; y Aims McGuinness en este número de *Mesoamérica*, págs. 66–84.

²⁰ *Actas del Congreso Legislativo 58. Sesión Especial*, 5 de marzo de 1903, pág. 16. Citadas por María de Lourdes Fábrega de Ward, “Gestación y nacimiento de la vía interoceánica a la luz del Congreso norteamericano” (Trabajo de Graduación, Escuela de Diplomacia, Facultad de Administración Pública, Universidad de Panamá, enero 1978), pág. 67.



básicas de los hombres eran fácilmente satisfechas, en virtud de lo cual nadie estaba dispuesto a trabajar duramente. No había necesidad para ello. En este sentido, el comisionado Peter Hains escribió:

El istmeño no quiere trabajar. Es por naturaleza indolente; no demasiado fuerte; no tiene ambiciones; sus necesidades son fáciles de satisfacer. Puede vivir con unos pocos centavos al día y prefiere tomárselo con calma, cantando y fumando un cigarrito.²¹

Es evidente que con una opinión tan pobre sobre nuestra naturaleza humana no podían existir relaciones aceptables. Pese a ello hubo quien no se dejó ganar por la opinión general, como el doctor Gorgas que, como hablaba algo de español, mantuvo relaciones cordiales y amistosas con los panameños. Pero en realidad fue una excepción. La regla general fue que los estadounidenses despreciaran a los panameños y los consideraran holgazanes, carentes de ambición y desagradecidos. Por su parte los naturales percibían a los estadounidenses como groseros, bulliciosos, arrogantes, gritones y bebedores.

La otra arista del problema concernía a los grupos dominantes panameños y entrañaba componentes más sutiles y en algunos casos ambivalentes difíciles de precisar. Por una parte existía admiración, temor y respeto reverencial hacia la gran nación del Norte, que la mayoría de las veces se tradujo en sumisión. Estaba claro que Washington garantizaba la independencia de la República y era su gran proveedor económico. Son muchos los documentos panameños que hablan en estos primeros años de vida independiente de Estados Unidos como un “amigo leal”, interesado en el bien y el progreso de Panamá por encima de todo. Es evidente que, detrás de tanto embeleso por los constructores, subyacían poderosos intereses económicos, toda vez que los notables, que gobernaban el país y dominaban los resortes de la economía transitista, fincaban sus esperanzas económicas en el abastecimiento de la Zona del Canal. Aunque, como sabemos, Estados Unidos nunca pensó depender del comercio local para surtir a la Zona, lo cierto es que las protestas de nuestros compatriotas llevaron al acuerdo Taft, en noviembre de 1904, que sirvió como un paliativo para estos gobernantes-mercaderes, hasta veinte años después cuando Estados Unidos unilateralmente lo abrogó.²² De mane-

²¹ Citado en Major, *Prize Possession*, pág. 81.

²² El denominado Acuerdo o “Convenio Taft” consistió en una serie de órdenes ejecutivas del presidente de Panamá, Manuel Amador Guerrero, y del secretario de Guerra de Estados Unidos, William H. Taft, en diciembre de 1904, mediante el cual Estados Unidos suspendió una serie de medidas económico-fiscales dentro de la Zona del Canal, al tiempo que le otorgó a Panamá facilidades comerciales y fiscales en dicho territorio, en tanto que esta República asumió compromisos tales como la puesta en práctica de la



ra que buena dosis de la lealtad y de la sumisión de este grupo hacia Washington se operaba en el plano económico.

El patriado panameño recibió con los brazos abiertos a los constructores, al extremo que les dedicó poemas en los que se exaltaban sus virtudes, que fueron publicados con gran despliegue en los periódicos que circulaban a inicios de la etapa republicana, tales como *El Herald del Istmo* y *La Estrella de Panamá*. Por eso no fue extraño que trataran de imitar sus patrones de conducta tales como el de un racismo exacerbado, que hasta cierto punto se había mantenido latente en el Istmo durante el siglo XIX. Igualmente, la elite local se abocó a la tarea de aprender inglés y hablarlo con fluidez, al tiempo que envió a sus hijos a completar sus estudios a Estados Unidos. Desafortunadamente, los estadounidenses no supieron corresponder con reciprocidad estas muestras de devoción.

CONCLUSIÓN

Sea como fuere, lo cierto es que de la mano de los estadounidenses llegó la prosperidad a las ciudades terminales y un crecimiento demográfico espectacular. La ciudad capital pasó de 33,160 habitantes en 1905, a 66,502 en 1911 y a 89,704 en 1915. El tiempo demostraría que el esplendor no traería el progreso y el desarrollo integral y que, de alguna manera, era más un espejismo pasajero que una situación de bienestar permanente.

La verdad es que pese a las diferencias que pudieran existir entre los constructores del Canal y el sector dominante panameño, ambos grupos mantuvieron estrechas relaciones basadas en la unidad de miras y en la comunión de intereses económicos. Todo lo cual arrojó como resultado la postergación del desarrollo integral del país en aras del enriquecimiento de la elite de la ruta de tránsito, que dio origen a importantes fortunas en nuestro país.

delimitación provisional de la Zona del Canal y la entrada en vigencia del Convenio Monetario, entre otros. Véase Secretaría de Relaciones Exteriores de Panamá, *Tratados públicos. Suplemento al No. 1* (Panamá: Imprenta Nacional, 1926), págs. 3–22.