



Estudios Gerenciales

ISSN: 0123-5923

estgerencial@icesi.edu.co

Universidad ICESI

Colombia

CORREA RESTREPO, JUAN SANTIAGO
INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA Y CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES EN COLOMBIA:
EL CASO DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ (1849-1869)
Estudios Gerenciales, vol. 26, núm. 115, abril-junio, 2010, pp. 141-160
Universidad ICESI
Cali, Colombia

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=21218554007>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica
Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA Y CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES EN COLOMBIA: EL CASO DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ (1849-1869)

JUAN SANTIAGO CORREA RESTREPO

Doctor en Sociología Jurídica e Instituciones Políticas (Candidato), Universidad Externado de Colombia, Colombia.

Magíster en Historia, Universidad Javeriana, Colombia.

Director de Investigación, Colegio de Estudios Superiores de Administración (CESA), Colombia.

Dirigir correspondencia a:

CESA, Calle 35 No. 5A – 38 (Casa Lleras), Bogotá, Colombia.

juansc@cesa.edu.co

Fecha de recepción: 06-04-2009

Fecha de corrección: 02-10-2009

Fecha de aceptación: 13-04-2010

RESUMEN

A mediados del siglo XIX se evidencia uno de los procesos de inversión extranjera más exitosos de América Latina y en particular en Colombia: la construcción y puesta en funcionamiento de la *Panama Railroad Co.* Esta línea férrea se diseñó y ejecutó como una ruta de paso entre los océanos Atlántico y Pacífico. Esta empresa fue una de las más rentables de su momento y reflejó de manera clara los intereses económicos y políticos de los Estados Unidos. La empresa se configuró en uno de los monopolios de transporte más importantes de la época, y significó uno de los recursos fiscales más apreciados por el gobierno colombiano, presentando simultáneamente profundas asimetrías de poder entre Estados Unidos y Colombia.

PALABRAS CLAVE

Ferrocarriles Colombia, inversión extranjera, migración, monopolios de transporte

Clasificación JEL: N16, N36, N76, F21, F22,

ABSTRACT

Direct foreign investment and the construction of railways in Colombia: the case of the Panama railroad company (1849-1869)

The mid nineteenth century experienced one of the most successful foreign investment processes in Latin America and particularly in Colombia with the construction and operation of the *Panama Railroad Company*. This railway was designed and operated as a route that bridged the Atlantic and the Pacific. It was one of the most profitable companies at the time and clearly reflected the economic and political interests of the United States. The company became one of the most prominent transport monopolies in its day and was one of the most valuable fiscal assets for the Colombian government.

KEY WORDS

Colombian railroads, foreign investment, migration, transport monopolies.

RESUMO

Investimento directo estrangeiro e construção de ferrovias na Colômbia: o caso da Ferrovia do Panamá (1849-1869)

Em meados do século XIX se evidenciava um dos processos mais bem sucedidos de investimento estrangeiro na América Latina e particularmente na Colômbia: a construção e colocação em funcionamento da *Panama Railroad Co.* Esta linha ferroviária foi concebida e implementada como uma rota de trânsito entre os oceanos Atlântico e Pacífico. Esta empresa foi uma das mais rentáveis de sua época e refletiu claramente os interesses políticos e econômicos dos Estados Unidos. A empresa se transformou em um dos monopólios de transporte mais importantes na época e significou um dos recursos fiscais mais apreciados pelo governo colombiano, apresentando simultaneamente profundas assimetrias de poder entre os E.U. e Colômbia.

PALAVRAS CHAVE

Ferrovias Colômbia, investimento estrangeiro, migração, monopólios de transporte

INTRODUCCIÓN

Colombia, hacia mediados del siglo XIX, se encontraba débilmente articulada al mercado mundial, en lo que algunos autores dependentistas clasifican como una economía de periferia secundaria. Las exportaciones colombianas no figuraban entre las zonas de influencia más importantes de las economías mundiales, lo que se reflejó en la ausencia de un impulso constante y dinámico para fortalecer un modelo exportador, lo que ocasionó adicionalmente que tan sólo unas pocas regiones del país con artículos de exportación se vincularan al comercio internacional, permaneciendo otras zonas con relaciones débiles o inexistentes con el resto del mundo.

Esto produjo una lenta modernización del sistema de transporte colombiano, incluso a pesar de algunos intentos tempranos por utilizar la nueva tecnología del vapor en la navegación sobre el río Magdalena. La fiebre ferrocarrilera sólo llegó al país hasta la década de 1870 y la navegación a vapor sólo se consolidaría en la segunda mitad del siglo XIX. Sin embargo, es precisamente a mediados del siglo XIX, cuando se evidencia uno de los procesos de inversión extranjera más exitosos de América Latina y en particular en Colombia, al menos desde la perspectiva de los inversionistas extranjeros, la construcción y puesta en funcionamiento de la *Panama Railroad Co.* Esta línea férrea fue construida en un tiempo récord de cinco años, si se compara con los otros ferrocarriles construidos en Colombia en el siglo XIX, y a diferencia de las otras líneas férreas del país no tenía la intención de conectar núcleos de producción de bienes primarios con el comercio internacional, sino que

se diseñó y ejecutó como una ruta de paso entre los océanos Atlántico y Pacífico.

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

No obstante, esta línea férrea ha sido poco estudiada en Colombia y sólo existen referencias en la literatura económica e histórica de principios del siglo XX, cuando el tema panameño era central en el debate político del momento. En el mismo sentido, en la literatura internacional, sólo de manera reciente autores como Díaz Espino (2001) y McGuinness (2008) estudian el Ferrocarril en Panamá, pero no como tema central de sus investigaciones.

Este artículo pretende suplir en parte esa ausencia en la historiografía económica y empresarial de la primera línea férrea colombiana. La delimitación temporal se restringirá desde el momento en que se constituyó la compañía en 1849, hasta la pérdida del monopolio del transporte que mantuvo hasta 1869; debido al alcance de este texto no se hará referencia al cambio de propiedad de la empresa con los franceses, ni a la construcción de un canal interoceánico hacia comienzos del siglo XIX, pues en el texto se hará énfasis en

los aspectos organizacionales y de competencia que como empresa, la Panama Railroad Co, enfrentó en este tiempo y en los cuales hay un vacío historiográfico.

Para cumplir con este propósito, el texto se divide en cuatro partes. En la primera se analizará cómo surgió la idea de una ruta transcontinental en Panamá y el papel que jugó la inversión extranjera en la construcción de la línea férrea; en la segunda, se explorará el costo humano que debieron pagar las personas que participaron en la construcción del ferrocarril; en la tercera, se examinará la relación entre el sistema de correos de los Estados Unidos y la Panama Railroad Co., y los efectos de una situación de cuasi monopolio en las utilidades de la empresa. Por último, se presentarán las conclusiones.

I. LA IDEA DE UNA RUTA TRANSCONTINENTAL Y LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL

La construcción de ferrocarriles fue una de las importaciones de tecnologías más costosas de América Latina, y en ella estuvieron involucradas intrincadas redes de políticos, comerciantes, especuladores de tierras y financieros, elites locales y extranjeras cuyos objetivos no necesariamente coincidían. En general, los ferrocarriles involucraron altísimos niveles de endeudamiento público para los países latinoamericanos y sus rendimientos, si los hubo, se diluyeron en el tiempo y en el pago de intereses. El modelo tradicional de construcción en América Latina incluía una fase inicial en la que el capital local invertía hasta llevar al proyecto a un punto aceptable y

luego se hipotecaba al capital extranjero. En un entorno de inestabilidad política y de altos costos de construcción, era usual que el precio de compra fuera más bien bajo y se crearan fuertes incentivos para la especulación (Horna, 2003).

El mayor desafío que se enfrentaba para hacer rentables estos proyectos era la capacidad potencial de carga de estas economías. En general, los trayectos se pensaban como vías para articular productos primarios de exportación con el mercado mundial, lo que ofrecía una carga de retorno muy limitada. Esto hacía que, usualmente, los inversionistas locales estuvieran fuertemente vinculados con el comercio internacional, de tal manera que estas inversiones eran realizadas pensando en integrar cadenas de producción, más que como redes generales de transporte. Además, el tamaño interno de los mercados latinoamericanos era en general limitado, lo que restringía la rentabilidad financiera y social de proyectos más ambiciosos. Así, se construyeron redes relativamente desarticuladas y profundamente orientadas al comercio internacional de productos agrícolas o mineros, y a la importación de algunos productos manufacturados.

No obstante, el ferrocarril en Panamá no siguió estos criterios y puede considerarse como un caso atípico en la construcción de ferrocarriles en América Latina y, en especial, en Colombia. En primer lugar, fue el único construido con el expreso propósito de atravesar el continente; en segundo lugar, no conectó ningún centro de producción local con el mercado internacional; tercero, la inversión

fue realizada exclusivamente por el capital extranjero; cuarto, fue en términos generales una empresa rentable, al menos mientras pudo mantener el monopolio en los trayectos intercontinentales en América (Arias de Greiff, 1986; Platt, 1926).

Las primeras discusiones sobre la necesidad de una línea férrea intercontinental en el istmo de Panamá, se realizaron de manera temprana en el siglo XIX. La primera de estas ocurrió en 1828, cuando el gobierno de la Gran Colombia contrató al inglés J. A. Lloyd y al sueco Mauricio Falmarc, para investigar una ruta para esta línea. Por falta de fondos, el asunto se olvidó. Más tarde, en 1832, el Congreso de los Estados Unidos comisionó al coronel Charles Biddle para negociar una concesión para la construcción de una línea férrea en Panamá, pero su muerte al poco tiempo terminó con este proyecto y la idea perdió interés (Pérez, 2007).

A finales de la década de 1830 y principios de la de 1840, dos propuestas, la primera de los contratistas Charles Thierry y Agustín Salomón y la segunda de una comisión franco-colombiana, revivieron la idea de construir un vínculo entre el océano Atlántico y el Pacífico a través de Panamá. Sin embargo, la falta de capital y de inversionistas impidió el avance de los proyectos. Una iniciativa más sólida se concretó en 1844, cuando el ingeniero francés, Napoleón Garella, tuvo éxito en la recopilación de la información necesaria para la construcción simultánea de una línea férrea y de un canal interoceánico a través del Istmo, pero las demoras que enfrentó por diversas razones, además de la situación política fran-

cesa de 1848, llevaron al fracaso de la iniciativa (De Lesseps, 1886, Cohen, 1971, Bravo, 1974).

Entre tanto, las enormes dificultades que enfrentaba México en la década de 1840 y la expansión territorial hacia el oeste de los Estados Unidos, llevó a que en una rápida sucesión se anexaran los territorios de Texas en 1845; California, tras una guerra de anexión entre 1846 y 1848; y Nuevo México y Arizona en 1848. Así, México perdió todos los territorios que iban al norte del Río Grande y los que quedaban al norte de la línea formada entre El Paso, Texas, y San Diego, California. De esta manera, la consolidación de la expansión de los Estados Unidos hacia el oeste y el sur se consolidó definitivamente con las oportunidades económicas que esto significaba (Weaver, 1992). El principal problema de estas anexiones, en particular de la costa Oeste, era la comunicación. El transporte de mercancías, personas y correo presentaba unas dificultades mayores para los Estados Unidos, el tránsito a través del continente era muy difícil pues se realizaba en carretas o a pie, por terrenos difíciles e incluso sin cartografiar y, en muchas regiones, por zonas controladas por comunidades indígenas hostiles a dicha expansión.

El trayecto por mar tampoco era fácil, pues implicaba un viaje de más de 20.000 kilómetros al sur del continente por el difícil y peligroso cabo de Hornos. Sin embargo, el descubrimiento de oro en California, poco después de su anexión, implicó un incentivo adicional, difícil de no tener en cuenta por parte del gobierno federal y de los inversionistas esta-

dounidenses. Camacho Roldán estimó que el volumen de pasajeros pasó de oscilar entre 25.000 y 40.000 viajeros anuales a través del istmo, a un total de 375.000 personas que transitaban en dirección sur, y unas 225.000 hacia el norte entre 1848 y 1869 (Pérez, 2007, Sánchez, 2002).

Debido a estas necesidades se firmó el Tratado Mallarino-Bidlack, y una de sus cláusulas más interesantes, era el derecho que se le otorgaba al gobierno de los Estados Unidos para transportar cualquier artículo o mercancía con paso franco por el Istmo. Esto fue muy atractivo para la *United States Post Service*, pues requerían de una vía más segura y eficiente, que la alternativa terrestre en su territorio o la difícil ruta del Cabo de Hornos. Estos incentivos generaron un enorme interés en tres inversionistas estadounidenses para invertir en este proyecto. El 28 de diciembre de 1848 John Stephens, William Aspinwall y Henry Chauncey firmaron un contrato en Washington con Pedro Alcántara Herrán, en nombre del gobierno de José Hilario López para la construcción de una línea férrea transcontinental, para lo cual se fundó la Panama Railroad Co.

Este tipo de empresas no serían las habituales para la construcción de líneas férreas en Colombia, pues lo normal era que los inversionistas no asumieran la totalidad de la inversión, debido a que cuanto más alto es el grado de control mayor es el riesgo que se asume. Siguiendo a Zapata (2007), este tipo de inversión extranjera directa se tiende a utilizar como método de entrada en empresas que han adquirido gran experiencia en

mercados internacionales y/o poseen los recursos suficientes para comprometer en economías extranjeras. Además, el riesgo político en este tipo de inversiones tiende a ser mayor, pues enfrentan posibles problemas derivados del nacionalismo económico, la estabilidad de la moneda, la calificación de la mano de obra, etc. No obstante, en el caso de la Panama Railroad Co., los incentivos eran lo suficientemente atractivos para que, a pesar de no cumplir con algunas de las condiciones anteriores, se realizara este tipo de inversión (Cfr. Zapata, 2007).

La Panama Railroad Co., comenzó la construcción de la línea en 1849, y obtuvo prebendas importantes por parte del gobierno colombiano. Entre las cuales estaban: los derechos exclusivos de la construcción de la línea, la administración de los puertos situados en los dos extremos, derechos exclusivos para la construcción de un futuro canal, una cesión importante de terrenos para construir la línea, los puertos, los almacenes, el derecho de posesión de las tierras en la isla de Manzanillo y 150.000 fanegadas a perpetuidad en las provincias de Panamá y Veraguas, y la exención de los derechos de importación de todos los materiales necesarios para la construcción. A cambio de esto, el gobierno colombiano recibía el 5% de lo producido por el correo, y el 3% de los beneficios netos en la misma proporción de los dividendos repartidos por la empresa. Colombia tenía la prerrogativa para redimir la obra por cinco millones de dólares al cabo de 20 años, cuatro millones a los 30 años y, a los 40 años por 2 millones (Cavalier 1960).

Para continuar con el proyecto, los inversionistas constituyeron la Panama Railroad Co. en Nueva York el 7 de abril de 1849, y se contrataron los servicios de una comisión liderada por el coronel George H. Hughes, ingeniero del *United States Topographical Corps*, para verificar las condiciones técnicas y la viabilidad de la ruta a través del Istmo. Debido a su informe favorable, Stephens viajó a Bogotá en 1850 y firmó el contrato de la concesión con Diego Paredes, Secretario de Relaciones Exteriores, de origen panameño. Una vez constituida la empresa en Nueva York, realizadas las visitas técnicas, y firmado el contrato, la empresa debió enfrentar el reto de la construcción. La idea inicial pretendía comenzar el tendido de rieles desde el mar Caribe a partir de Gorgona, un caserío entre Chagres y Cruces,¹ con la intención de utilizar el río Chagres como vía para barcos de vapor de bajo calado como apoyo a la construcción (Lemaitre, 2007).

Frente a esta situación, el siguiente sitio en consideración era el pueblo de Portobelo, pues contaba con un pequeño puerto que podía ser de utilidad. Sin embargo, la noticia se filtró rápidamente y el empresario hotelero George Loew compró los terrenos que serían utilizados para la construcción por US\$500, y los ofreció a la empresa por tres millones de dólares. Estas tierras, cercanas al antiguo fuerte de San Lorenzo, ofrecían un terreno sólido por poco más de 40

kilómetros, con buenas condiciones para la construcción de la línea, pero esta exorbitante cifra que obedecía a una especulación exagerada, no tuvo ningún interés y se descartaron los planes en Portobelo (Ibíd.).

La empresa, luego de un proceso licitatorio, comisionó a George M. Totten y John G. Trautwine,² para la construcción de la línea férrea, quienes consideraron seriamente usar el río Chagres para transportar hombres y suministros hasta Gorgona, pero el aumento significativo en el volumen de tráfico y los altos precios que generó el exceso de demanda, hicieron que fuera demasiado costoso para la compañía la contratación de bongueros y de transportadores locales con mulas (McGuinness, 2008). Esto, sumado a las variaciones permanentes del caudal del río, lo cual impedía un servicio regular, hicieron desechar esta idea.

Por tal razón, tomaron la decisión de mover unos cuantos kilómetros el tendido de la ruta hacia el este de la bahía de Limón, en la isla de Manzanillo, donde se establecieron los primeros cuarteles. Las dificultades de conseguir materiales para la construcción fueron evidentes desde el comienzo, teniendo incluso que importar las primeras barracas de madera desde Nueva Orleans. Mientras llegaban las barracas, se utilizó el casco del buque *El Telégrafo*, que estaba abandonado desde hacía algún tiempo sobre el río Chagres, con un

1 Debido al aumento de la competencia, el costo del transporte hasta Cruces disminuyó de US\$10 a US\$4 en el verano de 1850, afectando las condiciones de ingresos de los bongueros tradicionales (McGuinness, 2008, pág. 56)

2 Trautwine, había quien había dirigido la construcción del Canal del Dique para regular la navegación entre el río Magdalena y el puerto de Cartagena (Cohen, 1971, págp. 310). De acuerdo con Arias, Trautwine también trabajó en esta obra (Arias de Greiff, 2006, pág. 49).

pequeño campamento y hospital en Gatún (Lemaitre, 2007). Rápidamente, la isla de Manzanillo vio un proceso acelerado de poblamiento por parte de la compañía, que se vio reflejado en la construcción de almacenes, casas de juego, barracas, y los muelles necesarios para recibir los materiales y el personal requerido.

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

La construcción se inició en agosto de 1850 alrededor de Cerro Mono, más adelante conocido como Monte Esperanza, una zona difícil de cuatro millas pantanosas que hizo que la llegada al río Chagres y al poblado indígena de Gatún, fuera muy complicada. No obstante, luego de haber construido 7 millas (poco más de 11 kilómetros), Totten informó a los inversionistas que el dinero se había terminado, con una inversión de poco más de un millón de dólares que no llevaba a ningún sitio. La línea férrea tenía una trocha de 1.435 metros, conocida como estándar o europea.³

Una vez se tuvo noticia de esto en Nueva York, las acciones de la compañía se desplomaron rápidamente. Sin embargo, la buena suerte los acompañó, pues dos vapores que iban rumbo a California, el *Georgia* y el *Philadelphia*, debieron refugiarse del mal tiempo en la bahía, desembarcando alrededor de mil mineros en la isla Manzanillo y no en la desembarcadura del Chagres. Los mineros, al ver el ferrocarril, solicitaron comprar tickets para realizar el recorrido. Esto le presentaba inconvenientes mayores a Totten, pues además de los problemas financieros que estaba enfrentando, veía en estos mil mineros un problema adicional de logística para la construcción. Razón por la cual decidió cobrar la altísima suma de 50 céntimos por milla y tres dólares por cada 100 libras de equipaje, que para su sorpresa fueron aceptados sin problema.

Esto tuvo un efecto decisivo para la construcción del ferrocarril, pues no sólo se obtuvieron unos ingresos por US\$7.000, sino que la noticia disparó las acciones en Nueva York y la obra se pudo continuar sin escasez de recursos. Para mayo de 1852, el ferrocarril llegó a la altura de Frijoles, a unos 18 kilómetros de Colón, y en julio, al río Chagres donde fue necesario construir un puente de hierro que permitió que en noviembre la primera locomotora con pasajeros cruzara dicho río. Una vez los rieles alcanzaron la altura de Gorgona, se abrió el frente desde la costa pacífica (Panama Canal Railway).

3 La trocha del ferrocarril parece haber sido inicialmente de 4' 8-12" (trocha estándar de 1,435 mm), que después se cambió a trochas anchas de 5' 6" (1,6764 mm) y de 5' (1,524 mm), que conservó hasta hace unos pocos años cuando se rehabilitó y se volvió a trocha estándar.

Gráfico 1. Mapa del Ferrocarril de Panamá, 1855.



Fuente: Trainweb, History of the Panama Railroad; Arias de Greiff, La segunda mula de hierro, 2006, p. 48.

En 1855, las brigadas de construcción que avanzaban desde los dos frentes se encontraron y para finales de enero entró en funcionamiento el primer tren interoceánico y transcontinental de la historia. La extensión total era de 47,5 millas (77 kilómetros) con una inclinación del 1,14%, lo que brindaba las condiciones más favorables para atravesar el continente entre Nicaragua y el Darién. La construcción tuvo un costo total de USD\$7'407.535 y se inauguró el 28 de enero de 1855 (Trainweb, History of the Panama Railroad).

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

decidió mantener las tarifas altas, para regular por precio el uso del ferrocarril y evitar una pérdida de prestigio por mal servicio. Los pasajes de primera clase se fijaron en US\$25, los niños menores de 12 años pagaban US\$6,25, los pasajes de segunda clase eran de US\$10, el equipaje personal se cobró a 5 centavos por libra y el expreso a US\$1,80 por pie cúbico, con la promesa de reducirlos en el tiempo, no obstante esta no se cumplió debido a su aceptación sin quejas (Pérez, 2007).

El manejo de la compañía durante la construcción y los primeros años de operación generaron débiles reacciones en el país, a pesar de ser las primeras alarmas de la posible pérdida de soberanía sobre el Istmo.

En primer lugar, en artículo publicado por *Panama Herald* en 1852, firmado anónimamente por un abogado de la compañía, pero por la argumentación y el estilo parece de autoría de Totten, se aseguraba que en el contrato firmado con la Nueva Granada se le otorgaba a la compañía el derecho a realizar sus propias leyes y regulaciones municipales para la ciudad de Colón, así como el derecho a establecer su propia fuerza pública y cortes independientes a las de la Nueva Granada (McGuinness, 2008). Estas afirmaciones eran falsas, pues el contrato establecía de manera específica que el ferrocarril y la zona de tránsito permanecían bajo soberanía nacional.

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

Este editor sostenía que no sólo no había las condiciones internas ne-

cesarias en los Estados Unidos, que habían cambiado a partir de 1848, sino, que no había ningún interés en una anexión, siempre que la Nueva Granada mantuviera un estado de neutralidad en la zona de tránsito. Simultáneamente a la existencia del Comité, Totten organizó una fuerza de policía privada conocida como el *Isthmus Guard*, comandada por el ex *ranger* de Texas Ran Runnels, con el fin de disciplinar a los trabajadores que desafiaban la autoridad de la compañía y que controlara el bandidaje a lo largo de la ruta. La financiación de la guardia se hizo a través de fondos de la compañía y de las compañías de navegación asociadas, y el 21 de julio de 1854, el gobernador José María Urrutia Añino autorizó oficialmente la guardia. Estos actuaron sin ningún control por parte de las autoridades locales, y era frecuente que obtuvieran información de la población local por medio de sobornos, la fuerza o pagos, y al menos en una ocasión se tiene registros que la guardia colgó de forma sumaria a sus víctimas en las fortificaciones de la ciudad de Panamá (Ibíd.).

Aunque la guardia eventualmente fue disuelta en marzo de 1855, al terminar la construcción de la ruta y la disolución abrupta del Comité, es importante anotar que ésta no fue una imposición unilateral de la compañía o un proyecto explícito del gobierno de los Estados Unidos por minar la soberanía nacional, sino fruto de la colaboración transaccional, aunque asimétrica, entre el gobierno local y la empresa. Esto se dio en medio de un intenso debate sobre el tipo de gobierno adecuado para lo que se llamaría comúnmente la “zona

de tránsito”, la cual era considerada como estratégica para el flujo internacional de hombres y mercancías. El liberal panameño, Justo Arosemena, propuso hacia mediados de siglo la transformación de Panamá en un estado federal autónomo que fuera guardián de la neutralidad de la ruta, esta propuesta se hizo ley en 1855, convirtiendo a Panamá en el primero de los Estados soberanos del régimen federal (Ibíd.).

En 1855, la población total de Centroamérica era de dos millones de personas, la de California de 500.000 habitantes, y la costa pacífica suramericana de alrededor de 800.000

personas; y cerca del 90% de la carga que se movía entre el Pacífico y las costas de Centro y Sur América, lo hacía a través de Europa, con un estimado de US\$60 millones anuales. El ferrocarril cambiaría esta situación, pues ofrecía una ruta rápida y segura entre los océanos Atlántico y Pacífico, reduciendo el tiempo por mar en varias semanas, y a través del Istmo de cuatro días por el río Chagres y dos días en mulas, a unas cuantas horas por tren (Cohen, 1971).

Hasta el establecimiento del *Pony Express* y la terminación de la línea de telégrafo transcontinental, entre 1860 y 1861, la ruta de Panamá fue

Tabla 1. Resultados operacionales (dólares).

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

Fuente: Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo, por Pérez, G., 2007, p.164.

la principal, rápida y confiable forma de transportar noticias y otro tipo de información entre el este de los Estados Unidos y California. Hasta 1869, la mayor parte del correo costaba a costa, y la mayor parte del oro y la plata enviado desde California pasaba a través de Panamá (McGuinness, 2008). El punto de quiebre hacia finales de la década de los sesenta se debió, como se analizará más adelante, a la pérdida del monopolio del transporte entre la costa este y oeste de los Estados Unidos con la inauguración del *Central Pacific Union Pacific*. Esto implicó una desviación importante del transporte de mercancías, de personas, y los valiosos contratos de correos.

La gran demanda por este ferrocarril lo convirtió por un tiempo en el más rentable del mundo, registrando incluso utilidades en 1868 por US\$4,3 millones de dólares, aunque la utilidad operacional fue de US\$1'937.079. A pesar de lo desigual de la concesión y de las condiciones poco favorables para Colombia, en todo caso no fueron para nada despreciables las sumas que ingresaron a las finanzas públicas, convirtiéndolo, como se puede apreciar en el cuadro anterior, en el recurso fiscal más importante de la nación que incluso a partir de 1868 llegó a significar cerca del 9% de los ingresos fiscales.

2. EL COSTO HUMANO

Las condiciones de construcción del ferrocarril a través de la selva panameña no fueron fáciles. El mito popu-

lar afirma que debajo de cada traviesa yace enterrado un trabajador, lo cual es imposible pues en total eran más de 150.000 traviesas, pero sí da una idea bastante clara del imaginario popular alrededor del costo humano de la obra.⁴ Indudablemente, el principal problema que enfrentó la compañía fue la necesidad de reclutar, disciplinar y mantener con vida una fuerza laboral suficiente para la construcción en condiciones adversas.

Esto se vio agravado por la fiebre del oro en California, pues una parte de la demanda por mano de obra para la minería aumentó significativamente, distraendo recursos necesarios para la construcción del ferrocarril, a la vez que aumentaron los precios en la zona de tránsito de dicha mano de obra debido a la mayor demanda por suministros y bienes, y se incrementaron los salarios por la escasez de brazos disponibles (McGuinness, 2008).

En la construcción del ferrocarril participaron trabajadores de diferentes partes del mundo: jamaquinos, martiniqueños, alemanes, portugueses, irlandeses, indios, austriacos, chinos y colombianos. Durante el tiempo de la obra se contrataron entre seis y siete mil personas, la mayoría jamaquinos y cartageneros. Incluso, inicialmente se utilizó mano de obra esclava, la cual fue suministrada por Tomás Cipriano de Mosquera de sus haciendas en el Valle del Cauca, pero los cambios legales que se introdujeron con las reformas liberales y que

⁴ Lo usual actualmente es instalar 1.600 traviesas por cada kilómetro pero en el siglo XIX se llegaron a utilizar hasta 2.000 traviesas por kilómetro, lo que daría unas 154.000 traviesas para toda la vía principal.

conducirían a la manumisión de los esclavos, sumados a las posibles repercusiones políticas en Nueva York, hicieron que la empresa abandonara esta iniciativa (Ibíd.).

Frente a las dificultades, se hizo un intento inicial de contratar mano de obra cartagenera, para lo cual Totten debió trasladarse a esta ciudad para tratar de convencer personalmente a los posibles trabajadores, pues la mayoría consideraba que Panamá era demasiado peligroso e insalubre para trasladarse. La mano de obra que se logró contratar se hizo mediante contratos a seis meses, pero la precaria infraestructura inicial, lo difícil de la temporada de lluvias y las dificultades propias del tipo de trabajo ocasionaron que la mayor parte de los trabajadores abandonaran la obra (Ibíd.).

La mano de obra extranjera enganchada comenzó con un desastroso intento de vincular mano de obra irlandesa. Estos trabajadores se contrataron en Nueva Orleáns por un término de seis meses, a cambio de un pasaje a California, a un costo que osciló entre US\$15 y US\$5,0 por persona. La transacción se hizo a través de la firma *Baker and Truesdale* quienes lograron enganchar cerca de 400 trabajadores. Sin embargo, las enfermedades y las difíciles condiciones rápidamente cobraron la vida de parte de estos trabajadores, y además unos 150 entraron rápidamente en huelga, frente a lo cual la empresa suspendió los contratos y se embarcaron de nuevo a Nueva York, donde algunos de ellos también murieron a

causa de las enfermedades contraídas (Cohen, 1971).

Los inversionistas insistían en contratar mano de obra extranjera, pues consideraban que la mano de obra local era perezosa, indolente e ineficiente. Por ello, en 1854 se contrató mano de obra china para la construcción. La primera población china en América Latina, durante el período republicano,⁵ se trajo inicialmente para trabajar en las plantaciones de azúcar de Cuba en 1847 y en las explotaciones de guano peruanas en 1849. Para 1853 se había reportado el arribo de varios centenares de chinos a Costa Rica, mientras Brasil los aceptaba también para trabajar en las plantaciones (Ibíd.).

La Panama Railroad Co. tomó la decisión de introducir alrededor de 2.000 chinos a la construcción de la línea férrea, como parte de un plan para obtener mano de obra extranjera que incluía europeos, suramericanos, chinos y portugueses. La compañía llegó a un acuerdo con un contratista cantonés para pagar US\$25 mensuales a cada trabajador enviado a Panamá, y el contratista debía hacer sus propios acuerdos con cada uno de estos individuos. Esta situación en la práctica se convirtió en una forma de explotación por parte del contratista, quien sólo les daba unos cuantos dólares y se quedaba con el resto para pagar los gastos de transporte y alimentación (Ibíd.).

El 29 de marzo de 1854 arribó a Panamá el *Sea Witch* con 705 chinos, y pronto llegaron otros dos barcos más

⁵ El censo de Lima de 1614 incluye 38 chinos entre otros asiáticos.

del oriente. Se estima que durante el viaje de dos meses del *Sea Witch* a Panamá murieron cerca de 20 personas. Unos seis meses después se registró una negociación entre un caballero chino y la compañía, para intercambiar trabajadores chinos por un número igual de jamaíquinos. La empresa aceptó gustosa, pues consideraba que la constitución física de los primeros no se adaptó a las condiciones locales. Sólo 195 chinos del total que habían llegado arribaron efectivamente a Jamaica (Ibíd.).

Las condiciones insalubres y las enfermedades fueron las primeras causas de muerte de cerca de la mitad de la población china que llegó a Panamá. Algunos autores hacen referencia a tres problemas que detectó el personal de la compañía que no eran comunes a las otras poblaciones extranjeras en la construcción del ferrocarril. Primero, los requerimientos de opio y los efectos de la abstinencia que sufrieron al poco tiempo de su llegada; segundo, la preocupación de los ciudadanos panameños para que la empresa y las autoridades retiraran a los mendigos chinos y los tomaran bajo su cuidado; tercero, el alto número de suicidios al interior de esta población (Ibíd.).

Las leyes promulgadas en Nueva York contra el consumo de opio impidieron el desarrollo del plan inicial de suministrar 15 gramos diarios (a

un costo de 15 centavos), el cual había mostrado un alto grado de éxito sobre dos terceras partes de la población china que se encontraba enferma y que volvió al trabajo una vez las primeras dosis fueron distribuidas (Ibíd.).⁶

Autores como McGuinness desestiman la hipótesis del opio como principal causante de las muertes de la población china, y sólo consideran que los suicidios se ubican en una cifra entre los 30 a 40 muertos, mientras que la explotación laboral, la enfermedad y la depresión ocasionada por las condiciones de trabajo, son para él las principales causas de las muertes ocurridas en la población china (McGuinness, 2008).

En todo caso, debido a la imposibilidad de trabajar de la población china –por enfermedad, depresión, síndrome de abstinencia, etc.– y la incapacidad de la empresa de recluir en hospitales a estas personas,⁷ una parte importante se diseminó por los pueblos y ciudades panameños como mendigos por sus calles pidiendo comida o dinero (Cohen, 1971). En general, las opiniones que se esgrimían en los periódicos sobre esta situación abogaban por su expulsión o por el uso de la fuerza policiaca para controlarlos y forzarlos a comportarse.

Hay que tener en cuenta también que la población china recurría a sus métodos tradicionales de medicina,

6 No obstante, la información disponible no permite saber con certeza la situación de la población china en Panamá. En particular, no es clara la medición de los niveles de consumo de opio o de adicción entre la población asiática en Panamá y buena parte de esta argumentación puede estar sobreestimando los prejuicios culturales de la época.

7 El hospital de la firma sólo se terminó en la Isla de Manzanillo hasta finales de 1851 (McGuinness, 2008, págp. 65).

y los hospitales occidentales eran vistos con recelo, lo que aumentaba los niveles de deserción de dichas instituciones. En un tiempo muy corto se reportaron 125 muertes por ahorcamiento y cerca de 300 por otro tipo de suicidio entre la población china en Panamá (Ibíd.). Las explicaciones de este fenómeno, aunque variadas, no dan cuenta de la enorme tragedia humana que esto significó.

De acuerdo con Cohen, se ha detectado que el puerto de Swatow (hoy Shantou) en la provincia de Guangdong, donde se embarcaron los inmigrantes chinos, era un centro de comercio ilegal de personas y usualmente éstas hacían parte del segmento más pobre de la población. El reclutamiento se hizo con frecuencia bajo falsas promesas, e incluso cuando otros métodos fracasaron, a través del secuestro a lo largo de la costa china. Las condiciones mismas del transporte eran terribles y se reportó que muchos incluso llegaron muertos al lugar de destino (Ibíd.).

En general, los barcos en que se transportaban a América eran considerados como “infiernos flotantes” y el Sea Witch no era la excepción. Los capitanes de estos barcos temían motines de sus pasajeros, y para evitarlo, los mantenían encerrados y en condiciones draconianas. No es improbable pensar que al momento de su llegada al istmo, la población china sufriera de estrés físico y psicológico, asociado con el modo de reclutamiento y las condiciones del viaje. Cuando estos factores se suman a la abstinencia del opio y los síntomas de las enfermedades típicas de la región, se puede comenzar a entender los altos índices de suicidio.

Dicha situación tampoco fue extraña a la población china que migró a Cuba y a Perú, lo que puede sugerir la existencia de algunos patrones culturales previos que incidieron en las tasas de suicidio. No obstante, sin un adecuado estudio de los lugares de origen y la composición demográfica de esta población, entre otros, esto no pasa de meras especulaciones. Hay que tener en cuenta que para esta población en Panamá no existía ninguna alternativa al trabajo en el ferrocarril, y la única que eventualmente surgió fue su relocalización en Jamaica.

Frente al terrible fracaso de esta política de enganche de mano de obra, la empresa decidió contratar mano de obra jamaquina y cartagenera, predominantemente de raza negra y mulatos, para laborar en la construcción, pues parecía que dicha mano de obra estaba mejor adaptada a las condiciones de la zona. Cuántas vidas y tragedias humanas se hubieran evitado si se hubiera pensado lo obvio desde el principio, que la población local está mejor adaptada a la zona que la mano de obra foránea.

En términos generales, los registros de la mano de obra y de los muertos en la construcción son bastante confusos, debido a que sólo hay estadísticas referentes a la mano de obra blanca, de los que se tiene el registro de 293 muertes en los cinco años de la construcción. No obstante, se sabe que para 1853, de los 1.590 trabajadores, unos 1.200 eran de raza negra, y que las condiciones de trabajo al interior de la mano de obra blanca tampoco eran ideales, pues se estima que sólo podían trabajar una de cada tres

semanas por enfermedad (Lemaitre, 2007).⁸

Pérez sostiene que en total, durante la construcción hubo 835 muertos, de los cuales 295 eran blancos, 140 negros y 400 chinos. Estas cifras parecen asociarse sólo a los trabajadores vinculados directamente a la empresa, y no a los contratistas que en ella trabajaron. No obstante, brindan una idea aproximada del efecto de las enfermedades tropicales sobre la mano de obra (Pérez, 2007).

Uno de los principales problemas de salud fue la situación endémica de la malaria, la cual cobró la vida de trabajadores y directivos sin discriminación. En 1852, esta enfermedad provocó la muerte del presidente de la compañía, John Lloyd Stephens, y dejó gravemente enfermo a Totten. Ese mismo año, una epidemia de cólera traída por un vapor proveniente de Nueva Orleáns, cobró la vida de unos 50 empleados estadounidenses y un número indeterminado de trabajadores de otros orígenes (Trainweb, History of the Panama Railroad).

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

hospital de Colón, cuya dirección fue asumida por el doctor Totten, hermano del constructor de la obra (Ibíd.; Pérez, 2007).

3. LOS CORREOS Y EL FERROCARRIL, EL MONOPOLIO TRANSCONTINENTAL

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

La construcción de la línea férrea en Panamá ofrecía una solución expedita a este problema, al menos mientras se regulaba un sistema más eficiente al interior de los Estados Unidos. La ruta Panamá, se dividió en tres secciones: la primera, la ruta del Atlántico, que iba desde Nueva York hasta el río Chagres; la segunda, la ruta de la Nueva Granada, que utilizaba la línea férrea; y la tercera, la ruta del Pacífico, que iba desde Panamá hasta el puerto de San Francisco.

La ruta del Atlántico controlada por la *United States Mail Steamship Co.*, de propiedad de George Law, realizaba escalas en los puertos de Charleston, Savannah, Key West, La Habana, Nueva Orleáns, y en

⁸ Al igual que en la nota anterior, la información sobre este asunto puede tener un sesgo importante y no hay evidencia que permita contrastar estos datos.

ocasiones, hacía paradas en Kingston para reabastecimiento y para recoger correo. El servicio desde Nueva York comenzó a operar a finales de 1848, aunque el ferrocarril aún no estaba terminado, y operaba dos buques de buen tamaño, el *Ohio* (3.000 toneladas) y el *Georgia* (3.300 toneladas) (Trainweb, The Panama Railroad and the US Mail)

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

La Pacific Mail Steamship Co., de propiedad de William H. Aspinwall, iniciaba la ruta en la ciudad de Panamá y terminaba en San Francisco, con escalas en Acapulco, Manzanillo, San Blas, Mazatlán, San Diego y Monterrey. No obstante, los bajos niveles de utilización hicieron que a partir de 1851, sólo hubiera una parada en Acapulco o en Manzanillo. La compañía operó inicialmente el vapor *California* (1848), y más adelante el *Panamá* y el *Oregon* (1849) (Ibíd.).

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

la alianza que tenían la Pacific Mail Steamship Co. y el servicio de correos estadounidenses con compañías que manejaban las rutas terrestres en los Estados Unidos, incluyendo la *Wells Fargo Co.*, para transportar bienes de alto valor o sensibles al tiempo a través de la ruta de Panamá (McGuinness, 2008).

A partir de 1856, la compañía organizó una línea de vapores que iban desde Panamá hasta San José (Guatemala), al tiempo que se fundaba una compañía británica que hacía un recorrido que incluía el sur de Chile, Perú, Bolivia y Ecuador, movilizándolo en 1858, carga por valor de US\$2'000.000. Las mercancías que se movilizaban desde Centro y Sur América eran básicamente productos agrícolas y de extracción que incluían añil, tabaco, quina, caucho, café, perlas y cacao, y algunos artesanales como sombreros con destino al resto del mundo. Y la carga de retorno eran bienes manufacturados (Trainweb, History of the Panama Railroad).

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

Esta competencia llevó a una fuerte puja para obtener los contratos de exclusividad para el transporte de correo, que fue ganada por el apoderado Daniel H. Johnson en nombre de unos

inversionistas diferentes a los mencionados. Las dificultades logísticas que tenían al no controlar los vapores ni el ferrocarril les impidió cumplir con las condiciones del contrato, el cual le fue otorgado a Vanderbilt en febrero de 1860 (Ibíd.).

Una vez logrado el contrato, Vanderbilt llegó a un acuerdo con la Pacific Mail Steamship Co., mediante el cual esta última continuaba operando la ruta del Pacífico. El acuerdo duró hasta 1865, cuando la Pacific Mail Steamship Co. asumió la totalidad de la ruta marítima Nueva York-San Francisco. El principal problema que estas compañías debieron enfrentar fue la suspensión de los subsidios del correo en 1861 y el establecimiento de una tarifa por cantidad de correo transportado (Trainweb, The Panama Railroad and the US Mail)

No obstante, las altas tarifas del ferrocarril llevaron a tensiones entre la Pacific Mail Steamship Co. y la Panama Railroad Co., las cuales a pesar de tener algunos socios principales en común, llevaron a un rompimiento entre ellos y a reabrir por un tiempo la difícil y costosa ruta por el cabo de Hornos, utilizando vapores de mayor tamaño y más rápidos que transportaban no sólo correo sino carga y pasajeros (Lemaitre, 2007). Los altos costos tarifarios cargados por la Panama Railroad Co. fueron tales que llevaron a que una compañía británica, la *Australian and New Zealand Steam Packet Co.*, subsidiaria de la *Royal Mail*, no pudiera seguir prestando el servicio de correo entre Gran Bretaña y sus colonias, y quebrara (Lemaitre, 2007).

Sin embargo, esta condición de cuasi monopolio llegaría a su fin en 1869,

cuando se inauguró el primer tren transcontinental en los Estados Unidos, el *Central Pacific-Union Pacific*, quitándole una porción muy importante de mercado al ferrocarril en Panamá, pues ofrecía una ruta interna rápida y eficiente para el transporte de personas, correo y mercancías. Sin embargo, durante 1849 y 1869 el valor total de bienes transportados a través de la ruta del Istmo se calcula en US\$710'753.857,62 (McGuinness, 2008).

4. CONSIDERACIONES FINALES

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

Durante sus mejores años, la empresa fue una de las más rentables del mundo, llegando incluso a repartir dividendos en 1867 en un récord que ascendió al 44%, aunque en 1868 bajaron al 20%. Los años siguientes no fueron tan favorables y registraron un pico muy bajo en 1870 de tan sólo el 3%, para nivelarse alrededor del 9% al 16% en los seis años siguientes (Lemaitre, 2007).

Durante muchos años, la Panama Railroad Co. transportó casi la totalidad del oro que se extrajo en California, llegando a registrarse entre 1855 y 1867 un total de US\$700 millones en oro transportado sin reportarse un solo robo o pérdida durante estos

años. Bajo el control francés, la empresa transportó en 1886, 320.928 toneladas de carga y 799.264 pasajeros, cifra récord hasta el momento (Panama Canal Railway).

Más tarde, durante la construcción del canal interoceánico, en 1913, el ferrocarril transportó 2'916.657 pasajeros y 2'026.852 toneladas de carga, con lo que se constituyó en el ferrocarril con el tráfico por milla más pesado del mundo. No obstante, al año siguiente con la inauguración del canal, el flujo de carga prácticamente desapareció y sólo continuó transportando carga interna hasta la inauguración de una carretera a través del Istmo en 1943 (Panama Canal Railway).

Aunque la línea tuvo un impacto fiscal importante para Colombia, éste no fue pensado para articular mercados internos con el comercio internacional, sino como una vía de paso transoceánico. Por otra parte, los materiales necesarios para su construcción fueron importados, salvo las traviesas que reemplazaron las originales, sin que hubiera efectos de eslabonamientos industriales hacia atrás. De esta manera, los efectos tradicionales sobre desarrollo industrial que se presentan en el desarrollo de vías férreas en el mundo, no se dieron en este caso.

No obstante, la puesta en marcha y operación de la ruta en sus primeros años es un ejemplo clásico del papel de la inversión extranjera en países de alto riesgo durante el siglo XIX. Estas concesiones férreas se hicieron en condiciones de asimetrías de poder, que facilitaron la firma de cláusulas generosas que aprovechaban la debilidad fiscal de países como Colombia. Por otra parte, el elevado costo hu-

mano de la obra, que difícilmente se compara con otras rutas al interior de Colombia, no ha suscitado los estudios suficientes para realizar estudios comparados con otras experiencias en América Latina y en el mundo, y prácticamente ha sido olvidado en la historiografía colombiana.

Por último, debido al tipo de líneas férreas que se construyeron a partir de la década de los años setenta del siglo XIX, pocos estudios sobre el impacto de la competencia internacional de medios de transporte hay en Colombia, y salvo el impacto fiscal, aún falta profundizar en el peso relativo de esta iniciativa sobre el crecimiento colombiano y sobre las relaciones políticas con los Estados Unidos, las cuales usualmente se limitan a la separación de Panamá y el posterior pago de la indemnización, en 1923.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Arias de Greiff, G. (1986). *La mula de hierro*. Bogotá: Carlos Valencia Editores.
2. Arias de Greiff, G. (2006). *La segunda mula de hierro*. Bogotá: Panamericana Formas e Impresos.
3. Bravo, J. M. (1974). *Monografía sobre el Ferrocarril de Antioquia*. Medellín: IDEA.
4. California State Library. (s.f.). Recuperado el 3 de abril de 2009, de <http://www.library.ca.gov/>
5. Cavalier, G. (1960). *La política internacional de Colombia (1860-1903)* (Vol. II). Bogotá: Iqueima.
6. Cohen, L. (1971). The chinese of the Panama Railroad: preliminary notes on the migrants of 1854 who "failed". *Ethnohistory*, 18 (4), 309-320.

7. De Lesseps, F. (1886). The Panama Canal. *American Association for the Advancement of Science*, 8 (200), 517-520.
8. Díaz Espino, O. (2001). *How Wall Street created a nation: J. P. Morgan, Teddy Roosevelt, and the Panama Canal*. New York: Four Walls Eight Windows.
9. Horna, H. (2003). Los ferrocarriles latinoamericanos del siglo XIX: el caso Colombia. En C. D. (comp.), *Empresas y empresarios en la historia de Colombia. Siglos XIX-XX*, 2, pp. 1023-1044. Bogotá: Editorial Norma y Ediciones Uniandes.
10. Lemaitre, E. (2007). *Panamá y su separación de Colombia*. Biblioteca Luis Angel Arango, Blaa Digital. Recuperado el 26 de junio de 2008, de: www.lablaa.org/blaavirtual/historia/panam/indice.htm
11. McGuinness, A. (2008). *Path of the empire: Panama and the California Gold Rush*. Ithaca: Cornell Press.
12. Panama Canal Railway. (s.f.). *Panarail Historia*. Recuperado el 13 de junio de 2008, de www.panarail.com/sp/historia/index.html
13. Pérez, G. (2007). *Nos dejó el tren: la historia de los ferrocarriles colombianos y los orígenes del subdesarrollo*. Colombia: Ediciones Cisnecolor.
14. Platt, R. S. (1926). Central American Railways and the Panamerican Route. *Annals of the Association of American Geographers*, 16 (1), 12-21.
15. Sánchez, P. (2002). The end of hegemony? Panama and the United States. *International Journal of World Peace*, 3(XIX), 57-89.
16. Trainweb. (s.f.). *History of the Panama Railroad*. Recuperado el 13 de junio de 2008, de <http://www.panamarailroad.org/history1.html>
17. Trainweb. (s.f.). *The Panama Railroad and the US Mail*. Recuperado el 24 de junio de 2008, de <http://www.panamarailroad.org/history1.html>
18. Weaver, T. (1992). *Los indios del Gran Suroeste de los Estados Unidos*. España: Editorial Abya Yala.
19. Zapata, Y. (2007). La inversión extranjera directa de la Unión Europea hacia América Latina: el método de entrada de las principales multinacionales eléctricas. *Estudios Gerenciales*, 23(105), 39-55. ☼