



CAPITULO XXI

COLÓN Y PANAMÁ

Colón.—Noticias históricas.—Aspecto de las calles.—La comarca á lo largo del ferrocarril.—La población de la misma zona.—Los africanos de Liberia.—Los cultivos.—Panamá.—Causas de su decadencia hasta 1848.—Los bucaneros.—La navegación por el estrecho de Magallanes.—Las minas de California.—Estado moral y político de Panamá al tiempo del descubrimiento de ellas.—El veneno de las serpientes.—Desafío indígena.—Panamá en 1887.—¿Qué se ha hecho el dinero regado en los trabajos del Canal?—Los grupos étnicos de la población panameña.—Necesidad de grandes libertades municipales.

Veinte horas después de nuestro paso por las costas del Darién estábamos en la bahía de Limón, saco en que el mar penetra dentro de la tierra unos ocho kilómetros, con una anchura de tres á cuatro, cuyos puntos extremos al exterior son la isla de Manzanillo al Oriente, y la punta del Toro al Occidente. La ciudad de Colón está situada en la isla de Manzanillo, en el extremo oriental, y al frente de ella fondeámos el primer día, sin poder desembarcar, pues todos los muelles ó *warfes* estaban ocupados por otros buques; tampoco pudimos ver el aspecto de la población, oculta por un velo espeso de niebla y de lluvia incessante; de esa lluvia formidable que descarga en la comarca una columna de agua hasta de cuatro ó cinco metros de altura sobre la tierra en el curso del año. Desagradable fue la noche: la humedad nos penetraba hasta en el fondo de los camarotes, y nubes de zancudos nos obligaron desde muy temprano á encerrarnos dentro del toldillo, á pesar del calor casi insoportable.

A las siete de la mañana pudimos arrimar al muelle y desembarcar con el propósito de tomar inmediatamente el primer tren que siguiese para Panamá, á fin de dar una rápida ojeada á los trabajos del Canal. El tren, sin embargo, no partía hasta las ocho, y tuvimos una hora que poder consagrar á una vista superficial del espectáculo de las calles.

Colón fue fundado con el nombre de Aspinwall, en los últimos días de 1851. Hasta entonces el desembarco de los pasajeros que se proponían atravesar el istmo de Panamá se hacía en Chagres, población miserable, defendido por una fortaleza en la boca del río del mismo nombre, algunos kilómetros al Occidente: de donde se remontaba el río en canoas hasta Gorgona en verano, y hasta Cruces en invierno (ocho leguas): las ocho restantes hasta Panamá se hacían, á mula, por un camino de tierra, soportable en verano, espantoso sobre toda ponderación, á causa de los profundos fangales, en invierno. Durante más de tres siglos ésta fue la única vía interoceánica conocida en América; pero debemos suponer que estuvo en mejor estado mientras el paso del comercio entre los dos Océanos, y sobre todo el de los tesoros procedentes de la costa occidental de Méjico, del Perú y de Bolivia, venía á buscar en esta ruta los galeones españoles que debían conducirlos á la Península. Cuando, mejor conocida la navegación por el estrecho de Magallanes, el comercio tomó esa nueva vía, Panamá, Chagres y Portobelo, hasta entonces ciudades florecientes, cayeron en decadencia profunda y el camino debió de sufrir un abandono casi total. En esta situación se encontraba en 1848 y 1849, á tiempo que el descubrimiento de grandes placeres en California determinó una gran corriente de pasajeros procedentes de Nueva York, en busca de esos famosos aluviones.

De 25 á 40,000 pasajeros, hombres, mujeres y niños, recorrían anualmente ese camino en la confusión más extraordinaria que puede darse. Una nube de aventureros de todas las procedencias, edades, vestidos y condiciones, armados de revólver y puñal, desembarcaba cada quincena para atravesar el Istmo, unos á pie, otros á mula, solos la mayor parte, acompañados de sus

familias unos pocos. Mujeres vestidas de hombre, niños de todas edades en hombros de robustos negros, metidos dentro del fango, y cubiertos de él hasta los ojos, presentaban las escenas más raras en medio de un camino encerrado entre dos paredes de bosque ó en la oscuridad de barrancos profundos excavados por el pie de las mulas. El asesinato de los pasajeros era frecuente: en los cuatro años corridos de 1848 á 1852 el número de víctimas se computó en dos ó tres mil, pues por lo pronto, y en medio de esa súbita invasión, no había policía ni rentas organizadas para proveer á esa urgente necesidad de protección á la vida humana, que sólo hasta 1853 empezó á ser medianamente atendida. To come presenciar las escenas de ese camino desde fines de 1852 hasta fines de 1853, y debo declarar que ni las marchas militares después de una derrota son comparables al horror de esas peregrinaciones. La fiebre amarilla, el cólera, la disentería epidémica, hacían repentinamente su aparición en medio de esas multitudes, y entonces, apoderándose de todos las divinidades infernales del egoísmo y el terror, sólo el cuadro de un campo de batalla al resonar los últimos disparos, podía presentar rasgos de semejanza con esos horrores.

De ese movimiento de migración hacia California surgieron la idea y la rápida ejecución del ferrocarril de Panamá, precursor del Canal Interoceánico. Los ingenieros de aquél escogieron como punto de partida la bahía de Limón, por su gran capacidad para buques y por la proximidad al valle del río Chagres, y el extremo Norte de la isla de Manzanillo, como sitio adecuado para una gran ciudad, á causa de la profundidad del mar hasta cerca de la playa para fondeadero de los buques. Allí, pues, fueron construídas las primeras habitaciones de los trabajadores, el primer muelle para el embarco y desembarco de los pasajeros, luégo una larga hilera de hoteles de madera, á lo largo de la playa y al frente de los primeros carriles de hierro, formó la primera calle de la futura ciudad, que los empresarios americanos bautizaron con el nombre de ASPINWALL, en honor de uno de los más decididos y acaudalados promotores de la obra. La Cámara de provincia de Panamá la rebautizó después con el

del descubridor de la América, nombre que, con el transcurso del tiempo, ha prevalecido. Era ese un sitio salvaje, salpicado de pantanos, cubierto á trechos de manglares espesos, en donde nó las aves siquiera, sino las serpientes, hacían su mansión; no tenían agua potable, la cual era necesario conducir todos los días desde Gatún, á dos leguas de distancia, cuando, durante el verano, se agotaba la de lluvia, recogida en cada casa en toneles de hierro. Así la conocí en 1852, improvisada y como surgida repentinamente de en medio de las olas por uno de esos prodigios que sólo la audacia y el genio emprendedor del pueblo norteamericano saben producir.

Hoy se compone yá de tres partes distintas. Es la primera, la ciudad americana formada por los primeros edificios, almacenes y casas de habitación de los empleados de la Compañía del Ferrocarril, levantados al Norte de la isla, en la parte más salubre quizá, pues está bañada directamente por los vientos del mar; edificios de buen aspecto, perfectamente aseados y rodeados de umbrosa arboleda; á continuación se extiende la ciudad cosmopolita compuesta de hoteles, almacenes de comercio, tabucos miserables de chinos y jamaicanos, y casas particulares, construídas á lo largo de la carrilera, en línea frecuentemente interrumpida por pantanos, muladares y algunas ruinas del grande incendio de 1885. Inmediato á la embocadura del Canal, hacia el término sur de la isla, se levanta el barrio francés de *Cristóbal Colón*, serie de casas nuevas, ordinariamente de dos pisos, que forman á la orilla del mar una gran calle plantada de árboles y palmeras, en la que se percibe el gusto artístico del pueblo francés. Allí están los edificios de la Compañía del Canal, sus oficinas, talleres y las residencias de sus empleados; detrás de esta calle se extiende, volviendo hacia la izquierda, un grande espacio de tierra, antes pantanoso, ahora medianamente terraplenado, en el término sur de la isla, que sirve de base á los trabajos de apertura del Canal; atravesando el brazo de mar que separa la isla del continente, en la parte opuesta está la boca del Canal, que tiene una anchura de cien metros y una profundidad que debe llegar á diez ó más. Esto sólo en la boca,

pues el resto de la obra deberá tener cuarenta en la superficie, veinticuatro en el fondo y una profundidad de ocho á nueve metros.

Nada tan raro, tan extraño y confuso como el aspecto de sus calles. Americanos aseados, con cuellos, puños y calzado perfectamente limpios, chaqueta de paño delgado de color claro, sombrero ligero de paja de arroz ó de fieltro; franceses y colombianos del interior ó de Panamá, no menos elegantes en el vestir, pero reconocibles quizás en que no son tan exigentes en la limpieza de los puños y cuellos de la camisa; negros y negras jamaicanos de anchas narices, labios de arandela y frente oprimida, ordinariamente calzados los primeros con gruesas botas sin barnizar, enchancletadas las últimas, vestidos de tela de color vistoso, entre el rojo y el verde; negros y mulatos panameños, de color menos oscuro, facciones más regulares, en lo general vestidos de blanco; marineros de diversas naciones, con sombrero de alas angostas, camisa de punto de lana de color oscuro con anclas estampadas en el pecho; chinos de aspecto extravagante, de facciones algo parecidas á las del africano—pómulos salientes bocas rasgadas, frentes estrechas,—largo mechón sobre la nuca, túnica negra casi hasta el tobillo, mirada nebulosa é ininteligible; locomotoras provistas de campanilla, arrastrando lentamente grandes wagones de carga; carretas tiradas por mulas á paso de trote ligero, con los conductores dentro del carro ó sentados sobre el timón; todo eso forma una multitud confusa, dentro de la cual es difícil mantener un paso acelerado. Gritos, ladridos, relinchos, pitazos, timbres de diversos idiomas, desde el inglés y el español hasta el papiamento y el chino, producen un ruido ensordecedor. Aquí un almacén espléndido colmado de telas, vestidos y artículos de lujo; al lado una sucia tienda de licores, llena de marineros, carreteros y bebedores de profesión; más allá un restaurante tapizado de espejos, provisto de mesas pequeñas de mármol reluciente, á cuyo rededor están tranquilamente sentados parroquianos del *cocktail* y del *sherry-cobbler*, preparando el apetito para el almuerzo; en seguida una casa de madera de aspecto lúgubre, con una tabla llena de extraños ca-

racteres, habitada por algún carnicero chino. La mezcla de la civilización y la barbarie, de la limpieza con la mugre, del trabajo con la ociosidad, forman contrastes sorprendentes. Entre las fisonomías nuevas se destacan principalmente las de los chinos por sus rasgos singulares y sin expresión, su exterior humilde y su actitud silenciosa. Entre la población flotante y la sedentaria nos pareció que la de Colón no debería bajar de 20,000 habitantes, cálculo que nos fue confirmado después, en Panamá, por personas bien informadas.

Buscámos en vano la oficina en que se venden los *tiquetes* del Ferrocarril; en cuatro ó cinco lugares que se nos indicaron nos dieron razón de que ya no se expedían allí; y últimamente se nos dijo que el pasaje debía pagarse en los coches mismos del tren. Subimos á uno de ellos y tomámos asiento; pero á pocos instantes se presentó una familia del interior, acompañada de uno de los empleados de la Empresa, que nos invitaron á pasar á otro carro más cómodo, en la extremidad del tren. Aceptámos la invitación, y allá tuvimos, al par que grandes y cómodas butacas, la facilidad de contemplar la línea del Ferrocarril y los terrenos adyacentes, desde grandes ventanas laterales y por un espacio abierto en el fondo, en dirección contraria á la de los carros. Dos pasajeros residentes en Panamá ó Colón nos dieron con la mayor benevolencia todos los informes que nuestra ardiente curiosidad nos hacía pedirles; de vez en cuando un empleado de la Empresa se acercaba á la puerta y retrocedía inmediatamente sin darnos tiempo á verificar el pago. Al llegar á Panamá este carro fue separado de los demás y quedó aislado en la mitad de la calle; salímos á buscar alguna oficina en dónde pagar, pero no vimos abierta ninguna. Resolvimos pagar el viaje redondo á nuestro regreso, no sin admirarnos de la poca atención que se daba al cobro de los pasajes.

LA LINEA DEL FERROCARRIL

La vía desde Colón hasta Panamá es, á causa de las varias estaciones de los trabajos del Canal, casi una sola calle. Con excepción de las dos primeras leguas, en que se prolonga al través

de terrenos y bosques anegadizos durante las crecientes del río Chagrés, en el resto de ellas, luego que empieza el terreno firme, se nota la aparición de grupos de chozas y pequeñas labranzas para la producción de víveres; trabajo que debe ser sumamente productivo, pues en esa línea de quince leguas, de uno á otro océano, hay una población de 75 á 85,000 habitantes distribuidos así, según los informes que me dieron algunos conocedores:

En Colón, población flotante, y la sedentaria, de . .	20 á 25,000
En Panamá, población flotante, y la sedentaria, de . .	25 á 30,000
En los trabajos del Canal, y á lo largo de la línea, de	25 á 30,000

Como los jornales del Canal y del Ferrocarril son muy altos, el consumo de víveres tal vez no baja de 30 centavos por persona y por día, lo que daría un total de cerca de \$ 25,000 diarios ó más de \$ 9,000,000 al año. Si bien el trigo, el arroz y aun el maíz, la manteca, el queso, la mantequilla, la cerveza, las carnes conservadas ó ahumadas, vienen de los Estados Unidos á precios muy bajos; la carne, el pescado, las raíces, hortalizas y frutas frescas, tendrán que tomarse de preferencia de la producción interior. En tiempos recientes había en las inmediaciones de Colón grandes plataneras de donde se exportaba anualmente de 10 á 15,000 toneladas de plátanos á Nueva York. A mi paso no vi muchas señales de esas plantaciones, y antes me pareció notar que algunas, al borde de la línea, estaban abandonadas, sin duda á causa de la escasez y carestía de jornaleros atraídos á los trabajos del Canal.

Aparte de los antiguos caseríos de los nativos, se han fundado otros muchos, unos de carácter permanente, para oficinas y residencia de los empleados del Canal, y otros de madera de carácter transitorio, para los peones, al rededor de los cuales brota la rancharía de los vivanderos, chinos en su mayor parte. Estos ejercen los oficios de carniceros, panaderos, lavaderos, cocineros, *maromeros* y chucheros ó buhoneros, en los cuales su competencia ha sido irresistible para los franceses, americanos y aun para los panameños mismos. Todas esas profesiones me-

nores han sido monopolizadas por ellos, y se dice que, merced á su laboriosidad, espíritu de orden y economía, son considerables las ganancias que acumulan á pesar de los precios comparativamente bajos á que venden su mercancía. Como son también muy buenos agricultores, es probable que tenga asimismo labranzas inmediatas; pero no tuve ocasión de visitarlas. Pasé en domingo, cuando los trabajadores estaban entregados á los ocios y diversiones propias de ese día, y los más de ellos y sus mujeres y niños vestían su mejor ropa, según la moda de los diversos países de su procedencia.

De esa extravagante variedad de trajes y colores, me llamó la atención particularmente el de algunos africanos de la república de Liberia, recién llegados en número de 600 á 700, por contrato celebrado con los agentes de la Compañía. Tenían por todo traje una túnica suelta, de tela de algodón, de color verde ó azul, y un trapo rojo amarrado en la cabeza á guisa de turbante. Los tomé en un principio por mujeres, á pesar de sus rasgos y aspecto varoniles. Se me informó luégo que se les había puesto calzones: mas como no estaban *hechos á bragas*,... había tenido cumplimiento al resto del refrán español, lo que había determinado á los empleados á cambiarles el traje, para darles á lo menos alguna ventaja sobre el de nuestro padre Adán. Una comisión de ocho magistrados ó comisarios de la República africana los había acompañado para cerciorarse de que Panamá no es un país tan frío, y para observar el tratamiento, alimentación y clase de trabajo que se les daba ó imponía, con facultad de reembarcarlos para su país si el alojamiento era malo, escasos los alimentos ó excesiva la labor que se les impusiera.

Eran casi todos jóvenes, robustos, sobrios, de apacible condición y muy buenas costumbres; se les repuntaba como el mejor grupo de trabajadores al servicio de la Compañía. No pocos habían venido acompañados de sus mujeres, y según parece, no habían encontrado tan fríos los *páramos* de Colón y Panamá.

Con gran pena observé, en algunas partes, juegos de *cachimona*, dados y barajas, en los que, de seguro, los banqueros americanos, chinos y colombianos, no llevarían la peor parte. Quizás por haber pasado temprano no vi ebrios, á pesar del gran número de ventas de licores; no faltaban, sin embargo, fisonomías hebetadas en quienes eran visibles los estragos del vicio.

Con excepción de las plataneras inmediatas á Colón que, como dejo dicho, no deben hallarse muy florecientes, no vi señales de movimiento agrícola en la parte de la línea comprendida entre Cruces y Panamá: el bosque, la maleza, y en parches el rastrojo, ocupaban la tierra en el mismo estado que ahora treinta y cuatro años, cuando fue terminado el Ferrocarril. Ni una hacienda, ni una producción industrial, ni siquiera bonitas casas de campo se ven en las inmediaciones. Las facilidades de locomoción no han atraído población extranjera, ni el alto precio de algunos productos en Panamá,—como el de las frutas, la leche, el queso y la mantequilla, las gallinas y los huevos, el ñame, las batatas ó camotes, pero ni siquiera los forrajes para engordar ganado ó mantener bestias,—han llamado la atención de los propietarios panameños. La tierra no puede ser estéril en todas partes; en el interior el clima debe ser más sano que en la costa, y en Colón vale cuarenta centavos una botella de leche; pero ninguno de estos estímulos ha sido suficiente para determinar trabajos agrícolas. Sin duda los hábitos comerciales de la población panameña, la falta de tradiciones agrícolas, quizás la escasez de capitales, atraídos por los negocios y por el alto arrendamiento de las casas en Panamá, han sido obstáculos al acontecimiento de estas nuevas empresas. La raza española no es agricultora de la Península, sino en las partes en donde los árabes dejaron fuertemente impreso el sello de su genio agricultor; como en las huertas de Valencia, Castellón, Jaen, Murcia, los alrededores de Málaga y en Cataluña. Los castellanos, la generalidad de los andaluces, los asturianos y gallegos, se hacen notar poco en este ramo del trabajo humano, y esta deficiencia es más sensible aun en sus descendientes de América. Comprendemos que no se trabaje en donde

no hay medios de proporcionar salidas á los productos, ya sea por la falta de medios económicos de transporte, ó bien por la pobreza de las poblaciones consumidoras; pero ese no es el caso de Panamá. Debemos reflexionar fríamente en estos ejemplos los que estamos dispuestos á juzgar que los ferrocarriles son la panacea universal. Si es algún vicio en la constitución de la propiedad territorial; si fuere la altísima tarifa de fletes y pasajes establecida por la Compañía del Ferrocarril; si hubiere alguna enfermedad social oculta que paralice las tendencias naturales del hombre á mejorar su condición por medio del trabajo, debe investigarse para tratar de ponerle remedio.

Para concluir anotaré que el empresario de las grandes plantaciones de plátano en las inmediaciones de Colón fue un alemán; circunstancia que considero digna de mención, porque sólo los inmigrantes alemanes, entre todas las razas europeas se han consagrado á la agricultura en algunas regiones tropicales de América: en el Brasil y en Venezuela; hasta ahora no en Colombia, pues en Bucaramanga y Cúcuta, en donde hay establecidos algunos, ejercen la profesión de comerciantes, no de agricultores.

PANAMÁ

Panamá fue una ciudad importante por su comercio y su riqueza hasta principios del siglo XVIII. Las crónicas de ese tiempo le dan una población de 20,000 habitantes, y aun más; aserción que confirman los restos de su antiguo caserío de cal y canto de dos y tres pisos, las ruinas de sus numerosos conventos de frailes y de monjas, y más que todo, las grandes y costosas murallas y fortificaciones que aún la rodean, cuyo costo debió ser de algunos millones. Bien que el recinto amurallado de la rocallosa península en que fue edificada, tuviese, como tiene, en el sistema de construcción usado en los siglos XVI y XVII—de calles estrechas y grandes edificios de varios pisos, sin plazas ni espacios vacíos,—capacidad suficiente para más de 20,000 personas, el caserío desbordó hacia la parte con-

tinental, en donde la parroquia de Santana se extendía hasta el barrio de Calidonia, en la actual estación del Ferrocarril, por un lado, y hasta los cuarteles de Boyain, hoy ocupados por el hospital de la Compañía del Canal, entre el cerro del Ancón y la boca de Riogrande, por otros. Dos enemigos, sin embargo, redujeron á nada su antigua prosperidad: los bucaneros y la navegación por el estrecho de Magallanes.

Los bucaneros en primer lugar. Las noticias de fabulosa riqueza de Méjico y del Perú y la prodigiosa cantidad de plata que se extraía de las minas Zacatecas, Guanajuato y Potosí, despertaron la codicia de los pueblos navegantes que, como el inglés, el holandés y el francés, estaban privados de participación en esa inmensa fortuna. Perseguidos á muerte por los españoles en su propósito de establecerse pacíficamente en la isla de Santo Domingo y en otras Antillas pertenecientes á España,—en donde fueron casi exterminados,—tomaron á pechos entrar en la división de los despojos arrancados á los indios y á las ricas cordilleras de esos países recién descubiertos. Imposibilitados para establecerse en las regiones privilegiadas que con tánta profusión producían el metal considerado entonces como la única riqueza verdadera del mundo, se propusieron sitiar las avenidas por donde ella se derramaba hacia los hambrientos pueblos del Viejo Mundo, y estableciéndose en las islas vecinas á las costas de Jamaica y Santo Domingo en el Atlántico, y en las vecinas al golfo de Panamá en el Pacífico, empezaron esa serie de piraterías en el mar y de incursiones en las ciudades de la Costa, en donde suponían acumulados los más grandes tesoros, que se ha hecho famosa en la historia: Veracruz, Campeche, Chagres, Portobelo, Panamá, Cartagena, Santamarta, Riohacha, Maracaibo, todas esas ciudades fueron sucesivamente atacadas y saqueadas por ellos con una ferocidad cuyo recuerdo guardan aún las tradiciones locales. Chagres, Portobelo y Panamá, en nuestro país, fueron las más frecuentemente visitadas, principalmente por Morgan y Drake, el primero de los cuales se retiró con un inmenso botín de las tres ciudades citadas, y el segundo, después de saquear y arrasar los establecimientos mi-

neros del Darién, entonces en gran prosperidad, tuvo el pensamiento de conquistar esa región para la Reina Isabel, reinante á la sazón en la Gran Bretaña.

El saqueo é incendio ejecutado por Morgan en Panamá (1671)—establecida entonces dos leguas al Noreste de su sitio actual—debió de ser tan terrible, que la traslación de la ciudad á otra localidad de más fácil defensa, no encontró resistencia entre sus pobladores. Visité en 1853 las ruinas de la antigua ciudad, provisto de una antigua descripción detallada de la marcha de Morgan al través del Istmo, después de remontar el río Chagres en sus propias embarcaciones hasta Cruces, del combate en que la guarnición de Panamá fue destrozada, y del asalto, yá no resistido por los moradores aterrados. El viento gemía y doblaba las copas de los árboles crecidos entre las grietas de la muralla; la marea alta golpeaba furiosa contra las rocas y barrancas perpendiculares de la costa, y todos esos ruidos formaban en medio de la soledad profunda como un eco de la confusa vocería del asalto y el saqueo de la desgraciada ciudad. Casi creía oír las roncas y aguardientosas voces de los asaltantes al través de las brechas; parecíame ver brillar la llama rojiza de los incendios entre nubes de humo entre las derruídas torres de las iglesias parecíame distinguir el grito desesperado de las mujeres y los niños allí asilados, y sobre toda esa confusión, se alzaba en mi fantasía la odiosa figura del filibustero, cubierto de sangre, los ojos fuera de sus órbitas y ebrio de furor y codicia en medio de grupos de mujeres arrodilladas al lado de los cadáveres de sus padres y esposos.

Ese estado de inseguridad duró casi un siglo, hasta fines del XVII, y no hay duda de que fue la primera causa de decadencia; pero la inseguridad contribuyó también á determinar otra, si menos aguda, más destructora: la adopción de la vía de Magallanes por el comercio del Pacífico.

Este fue el golpe final, de agonía prolongada, de muerte lenta pero definitiva. Yá los galeones españoles procedentes de Acapulco apenas tocaban en Panamá á hacer agua en Taboga; la

guarnición y el apostadero marítimo disminuyeron en importancia; no pocos de sus grandes comerciantes emigraron al Callao, á la Habana y á Lima, y la ciudad fue decayendo tan considerablemente, que en 1840 ó 1841 escribía el Doctor Rufino Cuervo desde allí á un amigo suyo de Bogotá, que el que quisiese conocer á Panamá, debía apresurarse porque estaba dando las últimas boqueadas. Su población entonces no alcanzaría á 4,000 habitantes.

La corriente de pasajeros al través del Istmo, determinada en 1848 por los aluviones auríferos de California descubiertos por el Capitán Sutter, volvió la vida á la yá expirante ciudad. Cuarenta millones de pesos en oro de California, de diez á doce millones en plata de Méjico, el Perú, Chile y Bolivia, y de veinticinco á cuarenta mil pasajeros pasaban anualmente entre Panamá y Colón. Los arrendamientos de casas subieron á precios fabulosos; el flete de las mulas, en una distancia de ocho leguas, se pagaba a razón de treinta á cincuenta pesos por viaje entre Panamá y Cruces; el de una canoa ó barquetona, con capacidad para cuatro hasta doce pasajeros, entre Chagres ó Gatún y Cruces, de cuarenta á doscientos pesos; el precio de los víveres no tenía límites; los jornaleros habían subido á tres y aun hasta á diez pesos diarios, y una pieza de oro americano de veinte pesos se cambiaba por diez y seis de ocho décimos de nuestra moneda de plata. Los negocios de Panamá eran más productivos que las mejores minas de Sacramento ó del valle de San Joaquín el oro circulaba en abundancia desde las más ruines cabañas de expendio de licores hasta los grandes almacenes de la calle de La Merced. L'Ollonais, Morgan y Drake, todos esos antiguos filibusteros, las sombras feroces de esos monstruos sedientos de pillaje y de sangre, debieron de incorporarse y soliviar la losa de sus sepulcros al prodigioso retintín de tántos millones.

Con condiciones de esta naturaleza cualquier pueblo de los Estados Unidos sería hoy una ciudad de 100,000 habitantes, ródeada de todas las comodidades de la vida civilizada, con un

porvenir de grandeza perfectamente seguro; pero en Panamá no podía suceder ni ha sucedido así. Siglo y medio de estancación y decadencia debía producir y produjeron un sello profundo de inmovilidad en el organismo de la población panameña: la pobreza había llegado al último grado: el antagonismo de las dos razas—la negra y la blanca—pobladoras de esa región, mantenido por tres siglos de esclavitud, debía hacerse sentir fuertemente en los momentos en que esta institución acababa de ser abolida (1850): la acción del clima, desfavorable para la blanca, había enervado la actividad de la clase gobernante y permitido que la raza inferior en evolución mental se sobrepusiese en número, en energía y en influencia política. A pesar de aquellas ventajas, Panamá ha progresado muy poco, y si la empresa del Canal hubiese de fracasar, y sobre todo si fuese abierto en otro país, en Nicaragua, por ejemplo, sería dudoso predecir la suerte futura de la ciudad.

El estado de incuria en que yacía esa población puede juzgarse por el hecho de que no tenía ni tiene aún agua potable, con excepción de la de lluvia, recogida en unas pocas cisternas, y la de unas fuentes distintas de la ciudad, escasas y mal conservadas; carece de cloacas y desagües, cuyo oficio es reemplazado por una marea que se levanta ordinariamente á veintidós pies de altura, la cual, al retirarse, deja descubierta, en una extensión de tres millas, una playa infecta, llena de despojos animales y vegetales, de la cual se levantan, después de las horas del sol, emanaciones fétidas, á las veces insoportables. En 1852, cuando por primera vez la conocí, no tenía una escuela pública ni establecimiento alguno de educación; sólo existía un pequeño hospital sostenido por las contribuciones voluntarias de los extranjeros; carecía totalmente de árboles de sombra, de jardines y paseos, y de alumbrado público durante la noche; el antiguo enlosado de las calles estaba casi destruído, lleno de hoyos y fangales en invierno, y por último, no tenía policía alguna organizada. Empezaba apenas la tarea de la organización de las rentas: la Provincia contaba yá con unos \$ 100,000 anuales, producto de un derecho de tránsito de \$ 2 sobre cada pasajero, y de un im-

puesto directo sobre los establecimientos comerciales, suma apenas suficiente para cubrir el gasto de la Gobernación, la Cámara provincial, algunos jueces y escasos sueldos á los empleados administrativos. La ciudad no contaba con más de \$ 12,000, exigidos á la clase jornalera que hacía el servicio de botes en la bahía, á los carreteros y á los aguadores: los propietarios de casas, cuya renta era muy considerable, estaban exentos de contribuciones. Empero, para hacer frente á las variadas y urgentes necesidades de la situación, \$ 500,000 anuales de rentas quizás no hubieran bastado, bien que tampoco había de dónde tomarlos, pues el país era en extremo pobre y las rentas nacionales, en esa época de transición y de reformas, no excedían de millón y medio de pesos.

En cambio, la sociedad era excelente, pues los restos, perfectamente republicanizados de las antiguas familias españolas, eran numerosos y distinguidos por su inteligencia y cultura. Los Arosemenas, Herreras, Sosas, Obarrios, Fábregas, Hurtados, Paredes, Vallarinos, Alemanes, Jiménez, Arces, Brájimos, Pérez, Arias, Morros, Icazas, Picones, Díaz, Obaldías, La Guardias y otros, formaban un grupo tan notable por la instrucción y talento de los hombres, por la belleza física, cultura y suavidad de maneras de las señoras, como en muy pocas ciudades de Colombia pudieran encontrarse. En la raza mezclada había hombres muy notables por su inteligencia, buenas maneras y ardor en el trabajo, y gran número de jóvenes salidos de sus filas recibía educación en los Colegios de Bogotá, ganaba puesto notable en la política del país, y adquiría derecho de entrada en la sociedad de la clase reputada antes superior. Pronto principiaron enlaces entre los americanos del norte, los ingleses, los franceses y las familias panameñas, llamadas á producir una descendencia físicamente superior, más poderosa en facultades industriales y dotada por herencia fisiológica de mejores condiciones de interés cívico y disciplina social.

Las relaciones de sociabilidad,—si bien no acompañadas todavía del lujo y de la etiqueta que en sociedades más avanzadas las hacen menos cordiales y menos frecuentes,—eran en extremo agradables y bastante repetidas. Bailes, paseos al campo ó á la bahía, principalmente en las noches de luna, y almuerzos y comidas, daban animación á la vida con ese interés peculiar que se despierta en el trato de personas de nacionalidades, costumbres é ideas diversas, pero unidas por lazos de cultura y benevolencia recíprocas. La llegada incesante de buques y pasajeros de todas partes del mundo, con noticias del carácter más variado de Australia, la China, el Japón, el Perú, California, Ecuador, Venezuela, la Costa Atlántica de los Estados Unidos, Europa y el interior de Colombia, mantenía la mente ocupada en un horizonte que abarcaba todos los confines de la tierra, á propósito para combatir las ideas estrechas que se forman en los países reclusos del comercio del mundo, y para desarrollar en el espíritu ideas cosmopolitas.

El periodismo, entonces quizá más numeroso y mejor servido que hoy, tenía al frente de los periódicos nacionales, *El Panameño* y el *Correo del Istmo*, al veterano escritor y editor señor José Angel Santos y al señor Bartolomé Calvo, quien debía figurar luego notablemente en la política de la capital. El periodismo, destinado principalmente á la población extranjera, era servido en el *Panamá-Herald* y el *Panamá-Star* por los señores John Powers y Archibaldo Boyd, unidos luego en un solo periódico de grande extensión con materiales muy escogidos. El último de éstos logró conservar la empresa, cada día más popular y mejor desempeñada, hasta el fin de sus días, y transmitirla á sus hijos; no menos inteligentes y distinguidos periodistas que simpáticos y amables caballeros. Ellos acaban de completar cuarenta años á la vida de su importante diario.

El General Tomás Herrera, tipo, como Bayardo, del “caballero sin miedo y sin mancha,” carácter en quien podía notarse en estrecha alianza el más avanzado espíritu democrático con la lealtad y el honor más completos, era el hombre de la populari-

dad entre las clases pobres y el más estimado entre las acomodadas. El estribillo de la canción panameña de esos días era:

Panamá, Panamá

¡Que viva Don Tomás!

El señor Manuel José Hurtado, representante de una de las antiguas familias aristocráticas del Istmo, inmensamente rico en tonces, con una empresa de transporte de pasajeros, tesoros y mercancías valiosas en el camino de tierra de Cruces á Panamá; era al propio tiempo un hombre de grande espíritu público, que prestaba ayuda decidida á todo lo que fuera progreso. No menos era distinguido por la misma disposición patriótica el señor José María Jované, Tesorero de la Caja de Ahorros y Síndico recién nombrado de un colegio de señoritas, que debió su establecimiento á los generosos esfuerzos de este filántropo.

Entre los extranjeros, recuerdo especialmente al Doctor Emilio Le Breton, médico francés de grandes talentos y de no menores dotes de caridad y benevolencia, que podía proporcionarse beneficios enormes con el ejercicio de su profesión; pero que prefería vivir en la más honrosa pobreza, recetando de balde á los pobres y á los pasajeros destituidos de amigos y relaciones. El señor William Ralston, joven americano, dotado de la actividad en el trabajo más extraordinaria que he conocido, y al mismo tiempo del carácter más amable, simpático y generoso. Por iniciativa del entonces gobernador de la Provincia se prestó á encabezar un cuerpo de policía, compuesto de extranjeros y panameños, no remunerados, que se encargó de recorrer constantemente el camino de Cruces á Panamá y de dar protección á los pasajeros; servicio importantísimo entonces, en el que fue decididamente secundado por los señores W. Munro, agente de una de las compañías de vapores, Ran Runnels, dueño de un hotel en Cruces, Manuel José Hurtado, empresario de transportes en el camino de tierra, y Leonardo Benito, jefe de la escolta que conducía los caudales.

A propósito del Doctor Le Breton, recuerdo un hecho notable en los anales de la ciencia médica ocurrido durante mi primera visita á Panamá. Este Doctor estaba curado contra el veneno de las culebras por medio del uso del jugo de las hojas de guaco, y con ese motivo jugaba con impunidad en la botica llamada *de las culebras*, perteneciente al Doctor Kratochwill, con las serpientes más venenosas, que por capricho especial del propietario había allí siempre en exhibición: se las envolvía en el brazo, en el cuello, y aun se aplicaba blandamente, en señal de cariño, la cabeza del reptil contra la mejilla, sin haber sido mordido jamás. Un día llegó del Darién una culebra especialmente pedida por el Jardín Zoológico de París, de un metro de largo, color negro, cabeza muy aplastada, movimientos muy rápidos y ojos de una tristeza singular. Tomarla en la mano el Doctor Le Breton y recibir en el acto en ella dos ó tres mordeduras, fue todo uno. Por pura precaución en un principio (pues el Doctor afirmaba que no tendría consecuencia alguna, lleno de confianza en la inmunidad que esperaba le daría el guaco), le hicieron todas las aplicaciones usadas en tales casos. Vendaje en el brazo, amoníaco líquido sobre la herida y más luégo cáustico de Viena. Sin embargo, los efectos del veneno empezaron á producirse en breve: hinchazón en la parte herida, fuerte dolor de cabeza, sudor frío, vómitos, palidez mortal y coloración morada ó azulosa en la mano. Se pensó entonces en cortarle el brazo por el codo; pero al efectuarlo se notó que la hinchazón pasaba hasta cerca del hombro, y luégo se vio invadido por la infiltración del veneno el tronco mismo del cuerpo. Bien que lo asistían todos los médicos de Panamá, y entre ellos uno alemán de gran reputación—el Doctor Autenrieth,—á las veinticuatro horas se consideró desesperado el caso.

En esos momentos se presentó un indígena de Chepo, pueblo de las inmediaciones, ofreciendo que si lo dejaban solo, y el Doctor Le Breton prometía guardar secreto acerca de los remedios que emplease, lo curaría. El ofrecimiento fue aceptado, y encerrándose el indio con el Doctor, yá moribundo, al siguiente día salió anunciando que la curación estaba efectuada; lo que

en efecto sucedió, pues aunque lenta la convalecencia, veinte días ó un mes después estaba el enfermo del todo restablecido.

Con motivo de este acontecimiento ocurrió á pocos días un desafío singular. Reñían dos indios acerca de cuál de los dos conocía mejores *contras* para combatir el veneno de las culebras, y sujetando la disputa al procedimiento experimental, resolvieron recibir las picaduras de las que los contendientes tuviesen á bien presentar. Después de ensayar varias víboras y sus contravenenos respectivos, al fin uno de los dos sucumbió en la demanda, y su antagonista lo dejó morir para comprobar la inferioridad de conocimientos de su adversario. Jactándose el vencedor de que él sí conocía el *contra*, fue juzgado y condenado á presidio—como autor de un homicidio voluntario,—por más que fuese caso grave probar que existía el remedio. Desgraciadamente no recuerdo el nombre de la culebra homicida; pero este es uno de los casos que comprueban la conveniencia de salvar, junto con las razas salvajes ó semi-salvajes, un cúmulo de conocimientos raros adquiridos por la experiencia de los pueblos primitivos. ¡Cuántos agentes terapéuticos importantes, desde la quina, el guaco, el cedrón y la ipecacuana, no se deben á la ciencia despreciada de los indígenas de América!

Volvamos al Panamá de los tiempos actuales.

No ha sido muy afortunada la marcha política de esa sección durante los últimos cuarenta años, ni por consiguiente la evolución industrial; pero en fin algo se ha progresado. La población de Panamá pasa hoy de 25,000 y aun tal vez llega á 30,000 habitantes; el caserío ha aumentado en proporción, ora por medio de reparaciones á las ruinas antiguas, bien por edificaciones nuevas. Los hoteles son numerosos, y á favor del libre cambio (pues no hay aduanas ni derechos de importación ó exportación), el precio de los víveres es barato, y no menos el de todas las mercancías extranjeras. El pescado es en extremo abundante y de exquisito sabor; las llanuras del Departamento vecino de Bolívar envían de 18 á 20,000 reses anuales, y proveen de carne fresca, de buena calidad, á precios cómodos, el hielo, á barato precio,

mejora la condición del agua potable, y con excepción del arrendamiento de las casas—todavía muy alto,—la vida no es cara. Hay un número suficiente de coches de alquiler para el servicio de las calles, las cuales, desde luégo, han mejorado en sus empedrados y enlosados; hay alumbrado nocturno de gas en las calles y plazas principales, y debe de estar adelantado el servicio de la policía, porque pude observar menos desaseos en aquéllas. Entre los progresos á que se llamó mi atención se cuenta una plaza de toros, *progreso* que me pareció de carácter muy disputable, por lo que no quise visitarla. Este progreso y el de la lotería, como recurso rentístico, introducido también allí, son imitaciones evidentes de las antiguas costumbres españolas, y en ellas se puede notar la oleada misteriosa de reacción antirrepublicana que ha venido en pos de las rápidas reformas políticas decretadas en Colombia de 1849 á 1863: la reacción es siempre igual á la acción. Panamá es la única ciudad de Colombia en que hay plaza de toros, fiesta que afortunadamente ha caído en desuso en el resto del país.

Hasta 1880 la influencia de las corrientes norteamericanas era la única que en el Istmo se hacía sentir; pero de ese año en adelante los trabajos de la Empresa del Canal han debido de introducir en alguna parte la de las ideas y costumbres francesas; pero en esta vez fue tan corta mi permanencia en Panamá, que no tuve ocasión de hacer observaciones á ese respecto. Ojalá deje la presencia del gran número de franceses que ha visitado la ciudad algún principio de su genio sobrio y económico, porque en materia de sobriedad y economía el ejemplo de los americanos no es el mejor posible. En 1852 y 1853 era tal el consumo de cerveza y de champaña, que durante la noche, al pasar por ciertas calles, creyera uno estar oyendo descargas de batallones armados de pistolas, y todas las mañanas era una grandísima dificultad hacer recoger y botar al mar cuatro ó cinco mil botellas vacías que aparecían regadas en las calles al frente de los restaurantes y hoteles.

Un fenómeno económico importante mereciera ser detenidamente estudiado allí. La Compañía del Canal ha necesitado desembolsar en sus trabajos de excavación y construcciones durante los últimos ocho años, no menos de ocho á diez millones de pesos anuales, bajo la forma de destajos, jornales á los operarios y sueldos á sus empleados. En lugar de hacer venir de Francia esa gran cantidad de numerario, la Compañía se ha limitado á vender en Panamá letras sobre París ó sobre Londres, que podía colocar con un premio de 30 y aun 40 por 100 sobre las monedas de plata circulantes (piezas de 0,900 y 0,835 de fino). El mercado de toda la costa del Pacífico, desde Centro-América hasta Chile, tenía en su contra la balanza del comercio exterior y se ha visto forzado á exportar su numerario á Panamá á comparar esos giros; de suerte que no menos de cincuenta ó sesenta millones de pesos han debido de venir á esa ciudad en pocos años. ¿Qué curso ha tomado esa enorme aglomeración de plata, en una ciudad para cuyas transacciones bastaría menos de un millón?

Panamá compra, á la verdad, dos ó tres millones anuales en víveres á los Estados Unidos; pero con las Repúblicas del Pacífico sus negocios son muy limitados: en pago de fletes y pasajes en el Ferrocarril apenas podía volver á la compañía una suma de dos á dos y medio millones anuales, parte de los cuales es de creer que ha sido pagado en Nueva York, Londres y París. Repito, pues, ¿qué ha sido de esa enorme masa de numerario acumulada en las cajas de la Compañía y distribuída luego entre sus contratistas, jornaleros y empleados? De Bogotá solamente han salido con ese destino, en los últimos ocho años, de cuatro á seis millones de pesos, que no han vuelto; mayores sumas aún han debido de ser enviadas de Valparaíso, el Callao, Guayaquil, Guatemala y San José de Costa Rica; ¿adónde han ido á parar?

No es de presumir que los empleados franceses ni los jornaleros de las Antillas ó de Centro-América hayan enviado á sus familias una moneda que no tiene curso legal en otros países, ó que, reducida á barras, daría una pérdida de 25 á 35 por 100; tampoco hay bancos en Panamá que puedan guardar en sus sótanos sumas de esa ni de mucho menor consideración. El problema

merece una investigación concienzuda, pues la sola posibilidad de que algunas de las Repúblicas del Pacífico enviases, á veces, sus giros sobre Europa y los Estados Unidos á venderse en esa ciudad, no explica suficientemente el fenómeno.

El hecho es que Panamá empieza á conquistar, en esta materia de cambios internacionales, la superioridad que su posición geográfica está llamada á darle en los negocios del mundo. No es improbable que con el tiempo llegue á ser también un lugar de depósito de las mercancías de los dos hemisferios, siempre que mejore su policía de sanidad y no sean excesivas, como hasta aquí, las tarifas del Ferrocarril, ni altas las del Canal, cuando esté abierto.

Panamá y Colón son poblaciones importantísimas, que requieren una organización distinta de la de las demás ciudades de la República. Ni el sistema federal ni el central, tal como se los practica en nuestro país, son adaptables á las condiciones especiales que están llamadas á tener en el mundo. El primero creó una organización democrática en que la raza mestiza, y el elemento social más atrasado, tomó preponderancia y no alcanzó á estar á la altura de la nueva situación creada por el comercio interoceánico. Falta allí educación popular para dar abundancia de hombres capaces de administrar los grandes intereses súbitamente desarrollados en esa región. El régimen central-burocrático, estrecho, inepto y perezoso de la tradición colonial, tampoco es capaz de gobernar esas dos ciudades. Juzgo que en ellas se requiere algo parecido al régimen de las antiguas ciudades anseáticas en Europa: un espíritu cosmopolita no restringido por la arbitrariedad del centralismo, ni una organización floja y débil, como la que en la actualidad puede dar la federación.

En esas dos ciudades hay cuatro elementos distintos, ó sea cuatro grupos étnicos diversos que necesitan ser armonizados en un equilibrio equitativo é inteligente: 1º el de la raza blanca

criolla, propietaria del suelo, antes dominadora sin contrapeso, hoy reducida á igualdad democrática; 2º el de la raza africana recién emancipada, el más numeroso, mejor aclimatado, antes sin participación alguna en la vida pública, hoy tal vez más exigente á este respecto de lo que su educación actual debiera permitirle pretender; 3º el de la población extranjera sedentaria, que con el transcurso del tiempo será quizás el grupo más influyente y principal por la educación y la riqueza; 4º el elemento oficial representante de la nacionalidad colombiana: es decir, el grupo formado por la guarnición, los inmigrantes colombianos del interior y los empleados superiores nombrados por el Gobierno central. El problema sociológico, pues, consiste en fundir esos grupos en un espíritu de fraternidad é interés común.

El primero de ellos es el representante de la tradición de la sociedad formada por la conquista española, el núcleo, por decirlo así, de la comunidad moderna; el segundo forma el músculo del cuerpo social, la población trabajadora, la que mejor puede resistir la influencia del clima, y que por consiguiente es la llamada á cultivar la tierra y á sostener las industrias indispensables á la formación de grandes ciudades; el tercero constituirá la agencia organizadora de los grandes cambios internacionales que permite la posición geográfica y que formarán la grandeza y el poderío de sus futuros pobladores; el cuarto, en fin, deberá dar el molde en que esos tres elementos anteriores se fundan en la nacionalidad colombiana que garantiza sus libertades y les asegura paz y justicia.

Empero, el progreso de esas dos ciudades y la fusión de sus diversos componentes tiene por condición ineludible, que se dé franca entrada en la vida municipal, y aun en la nacional, al tercero de estos factores, al extranjero residente, hasta ahora alejado de esas funciones; más educación en escuelas numerosas y mejor servidas al segundo, y que el cuarto restrinja su espíritu inquieto y dominador, que hasta ahora ha sido, si bien una garantía de paz en lo general,—en no pocos casos bajo la influencia de las pasiones del interior de la República,—una causa de inseguridad y de retroceso.

Vida municipal activa y verdadera es de lo que esas dos ciudades carecen: el panameño nativo tiene pocas tradiciones de interés público; el mestizo africano carece de educación y hasta de nociones sobre lo que es la edilidad de un pueblo civilizado. El gobierno central, á trescientas leguas de distancia, mal pudiera proveer al aseo, á la salubridad y á la policía de ornato y de seguridad de lugares desconocidos para los miembros del Gobierno de Bogotá; sólo el elemento extranjero podría comunicar á esos intereses la iniciativa, la espontaneidad, el amor cívico que ellas requieren. Agua potable, alumbrado público, albañales en comunicación con la parte profunda de la bahía, servicio diario de aseo de las casas y de las calles, buen pavimento en las calles, árboles y flores en las casas y en los paseos públicos de los afueras, servicio de bombas contra los incendios, mercados públicos aseados, bien vigilados por la policía de sanidad, teatros y lugares de distracción honesta, hospitales y cementerios bien mantenidos: todo eso está aún por crear en Colón y Panamá, y sólo puede esperarse en gran parte de la iniciativa del extranjero.

En mi concepto debiera concederse derecho de elegir y ser elegido al extranjero residente casado con colombiana, tanto en negocios municipales como en los nacionales, y derechos municipales al extranjero que cuente dos años de residencia en el país y negocios agrícolas ó comerciales, ó una profesión industrial establecida. Además, esas Municipalidades debieran tener una ancha esfera de acción para el efecto de imponer contribuciones, crear sus propios agentes y ejecutar con independencia sus obras y servicios comunales. Un gobernador general, representante de la unidad colombiana, con residencia alternativa en ambas ciudades; jueces y tribunales, nombrados los primeros por las Municipalidades y los segundos por el Presidente de la República ó por la Corte Suprema Nacional, y un representante de cada una de las dos ciudades en la Cámara de Representantes, podrían completar el gobierno de la zona interoceánica. El resto del Istmo podría formar: al Norte, una provincia; al Sur, un territorio nacional regido por leyes especiales, en que se reconociese gobier-

no propio y la propiedad territorial en una zona limitada á las tribus indígenas, bajo la protección del nacional.

Pero no bastaría esto. Los contratos con la Compañía del Ferrocarril, que en la actualidad forman una jaula de hierro para las poblaciones del Istmo, debieran ser modificados para permitir la construcción de otras vías á las poblaciones de Azuero, Veraguas y Chiriquí, rebajar el precio de los pasajes y fletes locales del ferrocarril de Panamá á una rata que no excediese de diez centavos por legua ni de veinte centavos por tonelada y por legua á los frutos destinados al consumo propio de la línea; reformas que la apertura del Canal hace fáciles y aun necesarias hasta para el interés mismo de la empresa del Ferrocarril. Probablemente también sería necesario conceder al Gobierno Municipal una participación mayor que la de diez por ciento en la renta que el Nacional deriva ó debe derivar de una y otra empresas. Quizás la causa verdadera de la situación estacionaria de la agricultura en Panamá sea principalmente la enorme tarifa que la Compañía ha mantenido para el uso del Ferrocarril.

En nuestro país no dejarán de hacerse, contra estas ideas de organización especial del istmo de Panamá, objeciones de que con ella se rompe la armonía de unidad nacional; preocupación antigua del régimen español. Me será permitido, pues, consignar aquí una frase profunda que recuerdo haber visto en un discurso de Lord Derby (el padre del actual titular):

“La Constitución inglesa, —semejante á los edificios y construcciones que un propietario agrícola agrega todos los días á su mansión campestre, con los cuales rompe la unidad y la eurtimia de ella—, ha sido levantada no tanto para complacer el gusto del forastero que las contempla desde fuera, cuanto para proporcionar comodidad al que las habita en su interior”.

Tenemos nosotros,—pueblo nuevo que empieza á establecerse en medio de condiciones locales muy distintas entre sí, que sacrificar la unidad y la armonía externa de nuestra Constitución á las exigencias especiales de los diversos grupos de nuestra población. El centralismo riguroso,—posible aunque esterilizador

quizás, en el territorio de Francia,—es imposible entre nosotros en medio de la divergencia de suelos, climas, costumbres y estados de civilización que se notan en nuestro país. La federación es nuestro estado natural: ella nació con nuestra independencia y se impondrá en el curso de nuestra historia.

