

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

**EL DINÁMICO DESPLAZAMIENTO DE PASAJEROS ENTRE EL FLANCO
OCCIDENTAL Y ORIENTAL DE AMÉRICA A TRAVÉS DE LA MIRADA DE LOS
VIAJEROS ROMÁNTICOS DECIMONÓNICOS ENTRE 1848 A 1865. RUTA: CALLAO
A NUEVA YORK**

THE DYNAMIC MOVEMENT OF PASSENGERS BETWEEN THE WESTERN AND
EASTERN FLANKS OF AMERICA THROUGH THE EYES OF NINETEENTH-CENTURY
ROMANTIC TRAVELERS BETWEEN 1848 AND 1865. ROUTE: CALLAO TO NEW YORK

Paula Ermila Rivasplata Varillas
Universidad de San Marcos, Perú.
rivasplatavarillas@gmail.com

Recibido el 22 de febrero de 2021

Resumen

A través de los diarios de viaje de José Arnaldo Márquez y Pedro Paz Soldán y Unanue y de otros escritores seremos partícipes de sus experiencias en el recorrido de la ruta Callao a Nueva York, que tanta gente utilizó en busca de oportunidades, atravesando el istmo de Panamá. La ruta Callao a Nueva York resultaba bastante dinámica entre 1848 a 1865, después del surgimiento de las compañías de los barcos de vapor ingleses por el flanco occidental de Sudamérica y sus homologas norteamericanas en ambos océanos en la parte septentrional de América. Acontecimientos importantes históricos, como la expansión del imperialismo, la fiebre del oro californiano, inversiones de capital en la construcción de la línea férrea en el istmo de Panamá, aceleraron la conexión de diferentes puertos estratégicos de los océanos Pacífico y Atlántico con el resto del mundo.

Palabras Clave: Aspinwall, Barco de vapor, Panamá, Siglo XIX, Tren transoceánico.

Aceptado el 14 de junio de 2021

Abstract

Through the travel diaries of José Arnaldo Márquez and Pedro Paz Soldán y Unanue and other writers we will be participants of their experiences on the route from Callao to New York, which so many people used in search of opportunities, crossing the isthmus of Panama. The Callao to New York route was quite dynamic between 1848 and 1865, after the rise of the English steamship companies on the western flank of South America and their North American counterparts on both oceans in the northern part of America. Important historical events, such as the expansion of imperialism, the Californian gold rush, capital investments in the construction of the railway line in the Isthmus of Panama, accelerated the connection of different strategic ports of the Pacific and Atlantic oceans with the rest of the world.

Keywords: Aspinwall, Steamboat, Panamá, 19th century, Transoceanic train.

Para citar este artículo:

Rivasplata Varillas, Paula Ermila. El dinámico desplazamiento de pasajeros entre el flanco occidental y oriental de América a través de la mirada de los viajeros románticos decimonónicos entre 1848 a 1865. ruta: Callao a Nueva York. Revista Notas Históricas y Geográficas, número 27 Julio-Diciembre 2021. pp. 01-31.

1. INTRODUCCIÓN

A través de la mirada de algunos viajeros conoceremos la situación de los transportes y de algunos puertos y ciudades en la ruta Lima a Nueva York a mediados del siglo XIX. En aquel entonces, el imperialismo necesitaba expandirse, encontrar lugares donde ubicar sus productos, la sobreproducción de la revolución industrial. El flanco occidental del continente americano necesitaba productos, sobre todo, la parte septentrional, destacando California, imbuida en la fiebre del oro. Sin embargo, existía un gran obstáculo que era la falta de acceso directo de ambos océanos. El Atlántico y sus potencias imperialistas al Pacífico, zona boyante en recursos, dinero y mano de obra. Esta situación calibrada desde la década de los primeros años del siglo XIX, por insignes personajes como Alexander von Humboldt y Simón Bolívar, fue acelerada por la anexión a la Unión de Texas en 1848, el descubrimiento de oro en la zona californiana, la ingente inmigración que generó y por las necesidades de bienes que estas zonas demandaban. Asimismo, los países de reciente independencia en Sudamérica eran espacios bastante atractivos económicamente y el dinamismo comercial era clara evidencia de lo indicado. Perú destacaba con el guano de las islas, transportándolo a Europa o a otros lugares, con éxito. Los puertos eran los puntos de comunicación mundial y en el flanco occidental del Pacífico, indudablemente descollaban el de Valparaíso, el Callao, Guayaquil, Panamá y San Francisco.

Los prolegómenos de la desbordante expansión del imperialismo, aunada a la aparición de mercados globales y el pensamiento positivista del progreso serían los sellos característicos de mediados del siglo XIX. Innegablemente, los barcos de vapor habían acelerado esta comunicación, producto de la Revolución industrial, generando el acortamiento de las distancias y la reducción de los costos de movilidad. Una consecuencia al aumentar el número de viajeros fue el incremento de experiencias de viaje, plasmada en la literatura, muchas de las cuales fueron publicadas. Los autores fluctuaron desde escritores reconocidos, diplomáticos, comerciantes, ingenieros y otros, que quisieron compartir sus experiencias para que sirviese a otros de referencia.

La ruta Lima a Nueva York generó alguna literatura de escritores peruanos, chilenos y de otras nacionalidades. Esta ruta se empalmaba con la del istmo de Panamá que unía la Ciudad de Panamá con Colón, y viceversa, que tuvo mucha repercusión en cuanto a la producción de literatura de viaje.

La travesía Lima - Nueva York la iniciaremos de la mano del escritor peruano José Arnaldo Márquez(1832-1903) que escribió el libro *Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861)*, publicado en 1872, que fue resultado de un viaje que el gobierno peruano le encomendó al país del hemisferio del norte del continente americano, ejerciendo de diplomático, desde 1857 a 1864.¹ También, seguiremos parte de la ruta del insigne filólogo peruano Pedro Paz Soldán y Unanue en su obra *Memorias de un viajero peruano*, realizado entre 1859 a 1862.² Trabajos que complementaremos en el tramo de la zona panameña, con el realizado por el cirujano de la Panama Railroad Company Chauncey Griswold que desempeñó tal empleo desde 1850 a 1855, tiempo que duró su construcción, escribiendo un libro que salió a la luz en 1852, titulado *The Isthmus of Panama, and what I saw there*.³ Destaca el aporte del médico, diplomático y escritor Tomes Roberts que fue invitado para el primer viaje oficial del tren, con todos los gastos pagados desde Nueva York, y publicó un libro titulado *Panamá in 1855*, aquel mismo año.⁴ Fessenden N. Otis escribió el libro *History of the Panama Railroad* en 1862, después de la construcción del ferrocarril transoceánico en el que relata su experiencia y proporciona muchos detalles sobre su construcción.⁵ Así, también, se acudió a la mirada del afamado novelista inglés Anthony Trollope a través de su libro *The West Indies and the Spanish Man* en 1859 y del cónsul británico en Panamá Charles Toll Bidwell (1825-1887) en *Isthmus of Panamá*, publicado en 1865.⁶ Algunos de estos escritores complementaron su trabajo con dibujos de mano alzada.

¹ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

² Paz Soldán y Unanue, Memorias de un viajero peruano. (Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1971)

³ Griswold, The Isthmus of Panama, and what I saw there. (New York: Dewit and Davenport, Tribune buildings, 1852)

⁴ Tomes, Panama in 1855. (Nueva York: Harper & Brothers, 1855)

⁵ Otis, Illustrated History of the Panamá Railroad. Together with a traveler's guide and business man's handbook for the Panamá. (New York: Harper & Brothers, 1862)

⁶ Toll Bidwell, Isthmus of Panamá. (London: Chapman and Hall, 1865)

José Arnaldo Márquez fue un escritor prolijo, que tuvo una amplia experiencia viajera. *Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861)* tiene dos momentos, muy diferentes entre sí, la primera parte en la que describió su viaje de Lima a Nueva York y la segunda fue un ensayo de las causas que hicieron a Estados Unidos una potencia económica, para lo cual escudriñó en sus leyes, costumbres y política el por qué se convirtió en una tierra de promisión para millones de inmigrantes empobrecidos en busca de oportunidad para desarrollarse. A mediados del siglo XIX, Norteamérica resultaba atractiva a los que buscaban libertad religiosa, empleos y educación. La primera parte del libro de José Márquez es un verdadero diario de viaje en donde nos relata gráficamente su experiencia, mezclado con recuerdos de episodios históricos de algunos parajes, también de personas cuyas vidas de alguna manera estaban ligados a estos lugares. Esta es la parte utilizada en este artículo. En la segunda parte del libro, José Márquez dejó de lado la descripción viajera para pasar al análisis del desarrollo vertiginoso del país del norte. El escritor Pedro Paz Soldán y Unanue era apenas un joven de 19 años cuando salió del Perú rumbo a Europa, en el camino pasó por Panamá y fue testigo presencial del movimiento frenético de pasajeros y bienes a través del istmo de Panamá, que conectaba ambos océanos. Este filólogo, diplomático, escritor romántico y sarcástico nos deleita con algunas de sus preclaras observaciones certeras del paisaje.

2. LA TRAVESÍA CALLAO A LA CIUDAD DE PANAMÁ

El escritor peruano José A. Márquez, a los 25 años, embarcó del Callao hacia Panamá el 27 de Agosto de 1857, en un vapor llamado “Nueva-Granada” que pertenecía a la Compañía Inglesa de vapores o Pacific Steam Navigation Company. Esta compañía fue la primera empresa naviera que utilizó la navegación a vapor en el Océano Pacífico desde Valparaíso al Callao en 1840 y fue ampliada hasta Panamá en 1846. Esta empresa naviera tuvo una presencia predominante en las costas del Pacífico Sudamericano.

La travesía del barco de Callao a Panamá era realizada en diez días y resultaba tranquila, siguiendo la corriente que iba paralela a la costa. La primera parte del viaje era dinámica por la carga y descarga de pasajeros en distintos puertos. El precio del pasaje de Lima a Panamá resultaba caro, 150 dólares en la primera cámara y 100 en la segunda.⁷

Márquez partió, dejando tras de sí, la Fortaleza del Real Felipe en el Callao e hizo varias paradas, aunque sólo menciona la de Paita y la de Guayaquil. La ruta de esta compañía de vapores en el tramo Callao - Panamá era Huanchaco, Lambayeque, Paita, Guayaquil y Buenaventura. Este vapor inglés tenía propulsión por ruedas con paletas en la parte central, que giraban para acelerar el movimiento del barco, y la animación estaba garantizada en su cubierta con música y baile, al que fácilmente se entregaban los viajeros.⁸

Los barcos que navegaban en el Océano Pacífico, flanqueando el continente sudamericano de sur a norte, iban suavemente, deslizados por la corriente fría del Humboldt. Resultando casi temerario hacerlo a la inversa porque iba a contracorriente. Por eso, en la época colonial, los pasajeros que venían de la ciudad de Panamá a Lima preferían detenerse en el Puerto de Paita para continuar su viaje al sur, vía la ruta terrestre, a lomo de mulas.⁹ Sin embargo para las distancias cortas, los lugareños hacían uso de pequeñas embarcaciones, de esta manera, el comercio era bastante más fluido entre los pueblos de la costa y mucho más fácil de maniobrar que los malos, lentos y dificultosos caminos terrestres coloniales y republicanos.

Uno de los puntos que rememoró al pasar cerca de la famosa roca Negra, o también conocida como la isla la Viuda, fue el hundimiento de la fragata Mercedes al encallar en ella el 2 de mayo de 1854.

⁷ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

⁸ Cuesta, Visión y planeamiento estratégico para unir dos océanos a través de Panamá. El caso del William Henry Aspinwall y la Panama Rail Road Company (1847-1861), Revista de Historia Industrial, 57 (2015): 87-109.

⁹ Contreras & Cueto, Caminos, ciencia y Estado en el Perú, 1850-1930, Historia ciencia, saude-Manguinhos, 15 (2008): 635-655.

Este barco iba de Casma a Lima, al mando del capitán Juan Noel Lastra que conducía un batallón de mil hombres reclutados, para engrosar el ejército del gobierno peruano en la guerra civil entre Manuel Ignacio de Vivanco y Ramón Castilla en 1854. Solo se salvaron 160 personas, fallecieron 850.¹⁰ Más adelante, pasaron por la Isla Lobos, una importante isla guanera que generaba un excelente fertilizante que dio gran riqueza al Perú. Arribaron al puerto de Paita con su bahía casi circular, rodeada de pampas secas que sólo necesitan agua para florecer. El barco de vapor de la Pacific Steam Navigation Company arribaba a Paita dos veces al mes, activando la economía de exportación de materias primas como el algodón.¹¹ La próxima parada fue Guayaquil. El Ecuador vivía casi exclusivamente de la renta que el comercio producía en esta aduana.¹²

Finalmente, José A. Márquez desembarcó del barco en el puerto de la Ciudad de Panamá para cruzar el istmo hacia el Atlántico. Aquel puerto sería la isla de Taboga donde estaba la sede de la compañía británica “Pacific Steamship Navigation Co.” Pedro Paz Soldán y Unanue, relata haber llegado a Panamá, “habiendo estado antes dos horas en Taboga”.¹³ El viajero inglés Anthony Trollope recalcó que aquella isla era una pequeña colonia inglesa compuesto por capitanes, doctores, ingenieros, oficinistas, marineros, artífices, viviendo todos del salario de la compañía.¹⁴ El Panamá que José Márquez conoció, avistada desde el vapor, se le ofreció ondulada, fértil y verde, cortada por una blanca ciudad, flanqueada por una muralla y baluartes. Algunas canoas acercaban a los pasajeros a la orilla, en vista de la imposibilidad de que el barco lo hiciera por los peñascos. Los remeros llamaban a los pasajeros para embarcarse, en una competencia sin cuartel, tal como sucedía en cualquier parte del mundo.¹⁵

¹⁰ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

¹¹ Albornoz Neyra, Los ingleses y su actividad económica en Piura durante la segunda mitad del siglo XIX. *Revista de Historia y Geografía*, 35 (2016): 43-61; Willis Baxley, *What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands*. (New York: Appleton & Company, 1865)

¹² Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

¹³ Paz Soldán y Unanue, *Memorias de un viajero peruano*. (Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1971)

¹⁴ Trollope, *West Indies and the Spanish main*. (London: Chapman & Hall, 1862)

¹⁵ Paz Soldán y Unanue, *Memorias de un viajero peruano*. (Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1971)

Llegar al desembarcadero requería un trasporte peculiar, hacerlo a hombros de hombres para no mojarse, al igual que el equipaje.¹⁶



Panamá desde el mar
Fuente: Toll Bidwell, *Op. Cit.*, p. 1

La Ciudad de Panamá de 1857 era una en ruinas, con hiedras como adorno, con pocas casas bien construidas, en calles desaseadas e iglesias descuidadas, rodeada de una muralla en proceso de destrucción por el paso del tiempo y la desidia de sus autoridades, incluso convirtiéndola en escombros de construcción para venderla.¹⁷ Esta misma imagen de pobreza, fue captada por Pedro Paz Soldán y Unanue en 1859, que como poeta la pinta tal cual:

“ Panamá, aunque triste y atrasada, tiene una belleza; la del paisaje melancólico... Todas las paredes que son de piedra, están ennegrecidas y al mismo tiempo vestidas de espeso musgo, como si todo fuera un montón de ruinas”.¹⁸

Lo que sí tenía la Ciudad de Panamá era tradición y mucha historia y leyendas en una docena de sitios emblemáticos.¹⁹

¹⁶ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

¹⁷ Tomes, Panama in 1855. (Nueva York: Harper & Brothers, 1855)

¹⁸ Paz Soldán y Unanue, Memorias de un viajero peruano. (Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1971)

¹⁹ Pim, Dotting on the roadside in Panamá, Nicaragua and Mosquito (London: Chapman and Hall, 1869)



Ruina de la iglesia de Santo Domingo
Baxley, H. Willis. *What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands*. New York: D. Appleton & Company, 1865, p. 34.

La pobreza de la ciudad era evidente, a pesar de eso, el gobierno había abolido todos los derechos de importación del comercio, eliminando sus principales entradas, pues la zona tenía un notable tránsito y flujo de pasajeros desde la época colonial, con más de 20.000 al año a mediados del siglo XIX.²⁰ Para el escritor Anthony Trollope, la ciudad de Panamá era un lugar cuya gloria había pasado, con iglesias casi colapsadas y su población hispana desaparecida.²¹ Su anterior bonanza económica no era visible, pues la pesca de perlas colonial ya había caído al olvido en la republica del siglo XIX.²²

El viajero Tome Roberts destacó que al atardecer en esta ciudad, los jinetes regresaban de su paseo vespertino, cabalgando mulas y “pequeños sementales blancos peruanos enérgicos, ricamente adornados con bridas montadas en plata y alegremente adornadas con monturas españolas de pico alto y hebillas doradas”.²³

²⁰ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

²¹ Trollope, *West Indies and the Spanish main*. (London: Chapman & Hall, 1862)

²² Mellado, Aproximación al período colonial del Archipiélago de Las Perlas, Panamá. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano*, 10 (2013): 140 – 174.

²³ Tomes, *Panama in 1855*. (Nueva York: Harper & Brothers, 1855)

Otras estampas de la ciudad panameña que recordarían a Lima colonial, además de los caballos, serían sus cargadores de agua y los gallinazos. Al atardecer, las calles empezaban a animarse, los criollos y los nativos, salían de sus casas, tiendas y se congregaban en las plazas y en las esquinas. A medida que avanzaba la noche, las calles se iban vaciando y llegaba el silencio. Esta ciudad era lenta y estacionaria, aunque plena de tradiciones coloniales.²⁴

En 1857, cuando nuestro viajero, José A. Márquez llegó a Panamá, la competencia por la navegación entre la compañía inglesa de vapor o la Pacific Steam Navigation Company que surcaba el Pacífico sudamericano y las compañías norteamericanas que trabajaban en la parte septentrional de América, Pacific Mail Steamship Company y la United States Mail Steamship Company, impedían la coincidencia de horarios de la llegada y salida de los barcos. Los pasajeros, que venían del sur del continente americano, tenían que permanecer hasta tres semanas en la región de Panamá para continuar su viaje a Estados Unidos.²⁵ Indudablemente, era mucho mejor y más seguro, pasar los días de conexión en la Ciudad de Panamá frente al océano Pacífico que en Aspinwall, en el Atlántico.²⁶

En cuanto a la Pacific Mail Steamship Company, una compañía norteamericana de Gardiner G. Howland y Hebert William Aspinwall, comenzó en 1848 en el océano Pacífico una línea de vapor para correo por la costa oeste estadounidense, correspondiendo con su homóloga la United States Mail Steamship Company de George Law en el Atlántico. Panamá resultaba un punto geográfico importante para el comercio de Sudamérica, California, Nueva York y el resto del mundo. Antes de 1848, había escaso tráfico comercial y poca industrialización en la parte occidental norteamericana en comparación a la oriental.

²⁴ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

²⁵ Correa R, Ferrocarriles y soberanía: el Ferrocarril de Panamá, 1850-1903, América Latina en la historia económica, 22 (2015): 28-49.

²⁶ Willis Baxley, What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands. (New York: Appleton & Company, 1865)

Sin embargo, esta situación cambió con el surgimiento de la fiebre del oro en California (1848 a 1855) y el crecimiento económico de la costa oeste de Estados Unidos. Indudablemente, un dinámico movimiento empezó a llevarse a cabo en ambos flancos de la parte norte del continente americano, y requería a gritos una conexión que resultaba más fácil por el istmo de Panamá. Miles de emigrantes del flanco oriental norteamericano se lanzaron a lomo de bestias a los pantanos y bosques panameños que separaban el Atlántico del Pacífico.²⁷

3. LA TRAVESÍA POR PANAMÁ

Entre los siglos XVI y XVII, esta ruta Panamá - Perú fue de obligado recorrido por todo aquel que tenía que desplazarse de la Metrópoli a sus colonias y viceversa. El istmo de Panamá, por ser la parte en la que se estrecha más el continente americano, se convirtió en punto central del eje transoceánico.²⁸ Esto dio lugar a la articulación de dos sistemas de flotas y galeones. La Flota de Indias salía anualmente de Sevilla y atravesaban el Atlántico. La flota de Tierra Firme estaba destinada al virreinato peruano y arribaba a los puertos de Cartagena de Indias, Nombre de Dios o Portobello. Desde estos dos últimos puertos panameños se cruzaba el istmo hacia el Océano Pacífico hasta la Ciudad de Panamá, donde esperaba la flota del Pacífico que iba rumbo al puerto del Callao, en el virreinato del Perú.²⁹ La conexión de los puertos panameños significó el paso de personas y mercaderías a lomo de bestias, a hombros, o por canoas por la zona boscosa del istmo. Asimismo, miles de peruleros utilizaron el Camino Real (terrestre) y el Camino de Cruces (terrestre-fluvial), aprovechando el río Chagres para llegar a las ferias de Nombre de Dios y, posteriormente, Portobello.³⁰ Esta zona tuvo épocas de ingente tránsito de oro, casi el 60% de todo el oro que iba a España había cruzado el Istmo de Panamá, entre los siglos XVI y XVII.³¹

²⁷ Toll Bidwell, *Isthmus of Panamá*. (London: Chapman and Hall, 1865)

²⁸ Sanjurjo Ramos, J. 2012. *Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII*, Anales del Museo de América XX. Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Madrid.

²⁹ Hernández, *Panamá 500 años*. (Panamá: Ediciones Balboa D.L, 2017)

³⁰ Patronato Panamá Viejo, *Panamá Viejo de la aldea a la urbe*. (Panamá: Editorial Patronato Panamá Viejo, 2006)

³¹ Bonialian, *Panamá, Perú y el universo económico del Pacífico en la temprana globalización, 1580-1640*. Nuevo Mundo Mundos Nuevos, (2019).

En la época colonial, dos puntos de encuentro clave destacan en esta zona, Portobello y Panamá Viejo, desde la creación del Virreinato del Perú en 1542, por Real Cédula de Carlos I, convirtiendo al istmo de Panamá en el núcleo principal de las comunicaciones, de los tributos en metálico y de intercambio comercial de la metrópoli española con su colonia meridional. Portobello ubicada en el fondo de una bahía y resguardada por varias baterías y fortificaciones, era el lugar de las famosas ferias anuales donde los mercaderes españoles y peruanos se encontraban para comerciar.³² En cuanto a Panamá Viejo, fundada por Pedrarias Dávila en 1519, estaba ubicado cerca a la desembocadura de un río que le sirviera de puerto, pero pronto se sedimentó, no sirviendo para los grandes barcos y, además, se rebeló insalubre, con pobre abastecimiento de agua. En la plaza mayor estaban las casas reales, el cabildo, la catedral, la Real Audiencia, la Real Contaduría donde se almacenaban los metales preciosos, procedentes del Perú, y la cárcel. Distribuidos por la ciudad había conventos, iglesias, casonas, aljibes y acequias.³³ Panamá Viejo, tal como es conocida la primera ciudad de Panamá, fue abandonada, tras el ataque del pirata gales Henry Morgan en 1671, en el que fue destruida e incendiada, trasladándose en 1673 a una península rocosa cercana, a cuyos pies se extiende una prolongada colina denominada Cerro Ancón que domina el pueblo y sus defensas.³⁴ El Casco Antiguo de la nueva ciudad de Panamá estaba más cerca al puerto de la isla Perico hasta donde llegaban los barcos procedentes del Perú.³⁵ Las calles de la nueva Ciudad de Panamá eran de tipo damero, empedrado con piedra de río, en sus plazas destacaban varias iglesias como la catedral, las iglesias de la Merced, San Francisco, Santo Domingo y San Felipe.³⁶

Sin embargo, esta zona se desaceleró económicamente, hasta desaparecer a mediados del siglo XVIII.³⁷

³² Vila Vilar, Las ferias de Portobello: apariencia y realidad del comercio con indias, *Anuario de estudios americanos*, 39 (1982): 275-337.

³³ Patronato Panamá Viejo, *Panamá Viejo de la aldea a la urbe*. (Panamá: Editorial Patronato Panamá Viejo, 2006)

³⁴ Willis Baxley, *What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands*. (New York: Appleton & Company, 1865)

³⁵ Tomes, *Panamá*, 1855. (Nueva York: Harper & Brothers, 1855)

³⁶ Willis Baxley, *What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands*. (New York: Appleton & Company, 1865)

³⁷ Sanjurjo Ramos, *Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII*, *Anales del Museo de América XX*. (Madrid: Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, 2012)

En 1742, el virrey del Perú marqués de Villagarcía informó del dinero y pertrechos que había enviado para socorro de Panamá y Portobello y criticaba el abandono de esta última plaza por el gobernador y la guarnición ante el ataque del vicealmirante Vernon. El virrey narró la pérdida de Portobello y las providencias expedidas para la seguridad del Real Tesoro y caudales del comercio que condujo la Armada a Panamá para la celebración de la feria de galeones.³⁸ Ante esta situación, se reactivó la única ruta marítima que unía el Atlántico con el Pacífico el Cabo de Hornos en 1740, y, también, estaba en uso el cruce terrestre por Nicaragua. Todo esto hizo que el cruce por el istmo de Panamá decayera, y más aún desde la independencia de las regiones del sur.³⁹

En la primera mitad del siglo XIX, a raíz del incremento del tráfico marítimo global y, sobre todo, la fiebre del oro californiano, miles se lanzaron a esta misma jungla desde el Atlántico para llegar al Pacífico antes que apareciera el ferrocarril en 1855. Más de 150.000 personas atravesaron el istmo panameño en botes y mulas de 1849 a 1852, con un gasto promedio de 30 dólares por persona, según Chauncey Griswold.⁴⁰ La ruta del río Chagres, camino Cruces y Gorgona con mulas era muy difícil de realizar, sobre todo, de mayo a diciembre en la estación húmeda, y duraba siete días. Los viajeros atravesarían la jungla, tres días en canoa por el río Chagres, soportando los gritos de los barqueros y los peligros de las alimañas, expuestos a los elementos y durmiendo en la intemperie. Después, montados en las mulas, seguirían el camino de las Cruces a la Ciudad de Panamá por cuatro días. El cansancio, la privación de todas las comodidades, expuestos a las enfermedades, sólo era explicado por el fuerte estímulo del oro californiano.⁴¹ El contrato de arrieros en diferentes puntos del camino era necesario. El viajero debía proveerse de lo necesario para alimentarse como jamones, café y bebidas.

³⁸ Zavala, Notas. In *El servicio personal de los indios en el Perú: Extractos del siglo XVI*. (México: El Colegio de México, 1978)

³⁹ Toll Bidwell, *Isthmus of Panamá*. (London: Chapman and Hall, 1865)

⁴⁰ Griswold, *The Isthmus of Panama, and what I saw there*. (New York: Dewit and Davenport, Tribune buildings, 1852)

⁴¹ Tomes, *Panama in 1855*. (Nueva York: Harper & Brothers. Nueva York, 1855)

El número de pasajeros que atravesaron el istmo de Panamá cuatro años antes de la apertura del tren en 1855 fue de 121, 820. Al llegar a la ciudad de Panamá, los hoteles estaban atestados de gente, con cuatro o cinco camas en cada cuarto, ocupando dos, un lecho. Este sistema lo utilizaba hasta el hotel más afamado de la zona en el periodo estudiado, instalado por el fundador del ferrocarril, el Aspinwall.⁴² La hostelería no era suficiente y la gente que arribaba a la Ciudad de Panamá terminaba acampando en la calle, generando ruido y peleas, incluso enfrentamientos como el que ocurrió en 1856 entre los lugareños y los pasajeros, al año de construido el tren, que generó problemas internacionales.⁴³



Cruzando el istmo de Panamá antes de la construcción del ferrocarril.

Fuente: Tomes, Robert, *Op. Cit.*, p. 102

Otras rutas de unión del Atlántico con el Pacífico por ferrocarril fueron propuestos en la zona, cayendo en saco roto.⁴⁴

⁴² Pizzurno, Hoteles emblemáticos de Panamá. Un siglo de renovación de la oferta hotelera (1850-1950), Canto Rodado. Revista especializada en Patrimonio 5 (2019): 111-144; Willis Baxley, What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands. (New York: Appleton & Company, 1865)

⁴³ Toll Bidwell, Isthmus of Panamá. (London: Chapman and Hall, 1865)

⁴⁴ Cuesta, Visión y planeamiento estratégico para unir dos océanos a través de Panamá. El caso del William Henry Aspinwall y la Panama Rail Road Company (1847-1861), Revista de Historia Industrial, 57 (2015): 87-109.

Al final, una empresa norteamericana terminaría por construir la línea férrea, dejando atrás los intentos ingleses y franceses, por sus vacilaciones.⁴⁵ El fundador de la Pacific Mail Steamship Company, William Henry Aspinwall, creó la Panamá Rail Road Company y la conectó con al Atlántico, con ciudades como Nueva York.

El ferrocarril fue construido desde 1849 a 1855, haciendo posible la conexión entre ambos océanos, acortando y acelerando el cruce del istmo a los viajeros, así como el tiempo de envío de mercaderías. En su construcción murieron miles de trabajadores venidos de diferentes partes del mundo (europeos, mongoles, africanos, asiáticos, jamaicanos, indios, chinos o culíes, mestizos de Nueva Granada), víctimas de las enfermedades tropicales. Trabajaban en un ambiente insalubre rodeado de pantanos y mosquitos, expuestos a la malaria y reptiles e insectos venenosos. Los rieles, las locomotoras, las herramientas de trabajo fueron traídos de Europa o Norteamérica, así como la mayor parte de la madera, y la comida diaria de los trabajadores de los mercados de Nueva York.⁴⁶ Indudablemente, el aumento del comercio entre Europa y los territorios del oeste de América había aumentado y eso era palpable en Panamá, zona de tránsito. Este lugar pertenecía a la República de Nueva Granada, pero poca atención le hacía.⁴⁷ Incluso, la ciudad de Panamá era prácticamente una ciudad franca. Miles de personas pasaban y poco quedaba en las arcas del estado.

En la Ciudad de Panamá en el Océano Pacífico se tomaba el ferrocarril transoceánico y funcionó desde antes de su inauguración, sin haberse terminado por la necesidad de la gente de acelerar el cruce del istmo de Panamá y, de esta manera, ayudó a la compañía a financiar su construcción.⁴⁸ Según el viajero inglés Tomes Robert el tren fue inaugurado el 27 de enero de 1855 y tenía 49 millas de extensión.⁴⁹

⁴⁵ Toll Bidwell, Isthmus of Panamá. (London: Chapman and Hall, 1865)

⁴⁶ Tomes, Panama in 1855. (Nueva York: Harper & Brothers, 1855)

⁴⁷ Trollope, West Indias and the Spanish main. (London: Chapman & Hall, 1862); Willis Baxley, What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands. (New York: Appleton & Company, 1865)

⁴⁸ Cuesta, Visión y planeamiento estratégico para unir dos océanos a través de Panamá. El caso del William Henry Aspinwall y la Panama Rail Road Company (1847-1861), Revista de Historia Industrial, 57 (2015): 87-109.

⁴⁹ Tomes, Panama in 1855. (Nueva York: Harper & Brothers, 1855)

El pasaje de adulto costaba 25 dólares, y de niño de menos de 12 años, pagaba 14, llevando un equipaje de 23 kilos y duraba 4 horas el viaje, pasaba por un puente de hierro a 25 millas de Aspinwall.⁵⁰ Según el viajero Anthony Trollope el pasaje era muy caro, teniendo en cuenta que era un mismo precio para todos, sin distinción de clases en los vagones.⁵¹ Según Vicuña Mackenna que estuvo en la ciudad de Panamá en 1865, un ómnibus lo trasladó del hotel Aspinwall a la estación del ferrocarril en diez minutos, pagando de pasaje, 25 pesos en oro americano y 50 pesos de la misma moneda por su equipaje en el que llevaba muchos libros y, también, lo consideraba muy caro.⁵² Un recibo con el número del equipaje era entregado al viajero, para reclamarlo al llegar. Una innovación que ya era usada en Europa, según las guías de John Murray.⁵³ Al viajero Bidwell, le llamó la atención que el equipaje de los norteamericano fuese más ligero que el de los ingleses.⁵⁴

El tren surcaba hasta siete veces al día el istmo de Panamá, ida y vuelta, con excepción del domingo que era libre y cada trayecto duraba 4 horas, según Pedro Paz Soldán y Unanue.⁵⁵ Esta compañía de tren disponía de 11 locomotoras, 22 vagones de pasajeros (de 60 asientos), y 133 vagones de carga en 1858.⁵⁶ El ferrocarril estaba cerca del lugar de llegada de los barcos de la compañía norteamericana que venía de California Pacific Mail Steamship Company, hacían el transbordo al ferrocarril y al llegar a destino un barco de la United States Mail Steamship Company, les esperaba para llevarlos a Cuba o a Nueva York. Los barcos con el ferrocarril de las compañías norteamericanas estaban sincronizados. Los pasajeros de otros destinos o de compañías inglesas debían conectarse con los horarios de los vapores norteamericanos y encontrar plazas.

⁵⁰ Willis Baxley, *What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands*. (New York: Appleton & Company, 1865)

⁵¹ Trollope, *West Indias and the Spanish main*. (London: Chapman & Hall, 1862)

⁵² Vicuña Mackenna, *Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norteamérica como agente confidencial de Chile*. (Santiago: Imprenta de la Libertad, 1867)

⁵³ Murray, *A Hand-book for travellers in Switzerland, Savoy and Piedmont*. John Murray and son. (London: Albemarle Street, 1842)

⁵⁴ Toll Bidwell, *Isthmus of Panamá*. (London: Chapman and Hall, 1865)

⁵⁵ Paz Soldán y Unanue, *Memorias de un viajero peruano*. (Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1971)

⁵⁶ Cuesta, *Visión y planeamiento estratégico para unir dos océanos a través de Panamá. El caso del William Henry Aspinwall y la Panama Rail Road Company (1847-1861)*, *Revista de Historia Industrial*, 57 (2015): 87-109.

El ferrocarril pasaba en medio de la floresta, deteniéndose en las estaciones para proveerse de madera para el combustible y de los frutos del país que ofrecían para su venta las nativas a los pasajeros.⁵⁷ Según Pedro Paz Soldan y Unanue:

“El trayecto por el ferrocarril es delicioso. La vista no puede extenderse porque va uno encajonado entre una vegetación tan prodigiosa, que no se ve tierra o suelo, estando todo cubierto de verdura, y como el terreno es generalmente quebrado, los árboles se presentan como si nacieran los unos sobre los otros. El tren marcha rápidamente algunas veces, y otras con lentitud, para evitar un descarrilamiento por estar los rieles muy torcidos”.⁵⁸

La descripción del paisaje realizada por el escritor Willis Baxley desde la ventanilla del tren por el valle del Chagres es uno plegado de color que emanan de sus flores y follaje:

“Carmesí, morado, naranja, azul, rosa y blanco revolotean a través del ojo en una sucesión tan continua y rápida, que parece un caleidoscopio interminable y variable y el verde arroja dentro y alrededor de sus sombras y sus brillantes matices, para realzar el encanto general.”⁵⁹

Sin embargo, tanta belleza ocultaba a los pasajeros que fue precisamente en esta zona donde murieron muchos trabajadores víctimas de las fiebres tropicales.

El tren tenía varias paradas donde se detenía solo dos o tres minutos, sin embargo a mitad de trayecto, en la estación y en la aldea de Barbacoa, se demoraba un poco más donde subían las vendedoras para vender plátanos, naranjas y otras frutas, aun helados, pero nunca agua.

⁵⁷ Willis Baxley, *What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands*. (New York: Appleton & Company, 1865)

⁵⁸ Paz Soldán y Unanue, *Memorias de un viajero peruano*. (Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1971)

⁵⁹ Willis Baxley, *What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands*. (New York: Appleton & Company, 1865)

Otras estaciones eran San Pablo y Gatún en el río Chagres desde donde daba paso a zona de pantanos hasta llegar a Aspinwall.⁶⁰ Según Tomes, Robert, a medida que avanzaba el tren se abrieron estaciones. El tren llegó desde Aspinwall hasta Barbacoas que estaba a veintitrés y medio millas en 1852 y Culebras en 1854.⁶¹ Más de 400.000 pasajeros usaron el Panama Railroad Company de 1856 y 1866, además de mercaderías, correo, metales preciosos y dinero.⁶² Asimismo, por el tren era transportado productos del Pacífico como guano, carbón, tablas de madera, anchoas, cadenas de todo tamaño, tiros de cañones, minerales, hierro, maquinaria pesada y aceite de ballena. Este tren redujo el tiempo de viaje, los riesgos y los costos a los viajeros. La segunda mitad de la década de 1850, fue la más próspera del tren panameño que coincidió con la fiebre del oro en California, cuando los norteamericanos necesitaban acortar distancias, conectando Nueva York con San Francisco, a través del ferrocarril Panamá- Colón⁶³ De esta manera, tal como indica Vicuña Mackenna: “como negocio, ha sido una de las empresas más pingües de los tiempos modernos”.⁶⁴ El flujo de personas alcanzó su máxima cota en 1859, cayendo en picada cuando se abrió el tren transcontinental en EEUU en 1869.



Una estación cercana a la Ciudad de Panamá, The Summit
Tomes, Robert, *Op. Cit.*, p. 88

⁶⁰ Vicuña Mackenna, Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norteamérica como agente confidencial de Chile. (Santiago: Imprenta de la Libertad, 1867)

⁶¹ Patronato Panamá Viejo, Panamá Viejo de la aldea a la urbe. (Panamá: Editorial Patronato Panamá Viejo, 2006)

⁶² Cuesta, Visión y planeamiento estratégico para unir dos océanos a través de Panamá. El caso del William Henry Aspinwall y la Panama Rail Road Company (1847-1861), Revista de Historia Industrial, 57 (2015): 87-109.

⁶³ Toll Bidwell, Isthmus of Panamá. (London: Chapman and Hall. London, 1865)

⁶⁴ Vicuña Mackenna, Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norteamérica como agente confidencial de Chile. (Santiago: Imprenta de la Libertad, 1867)

4. LA TRAVESÍA COLON A NUEVA YORK

Al pie del terminal del ferrocarril en el Atlántico, cerca a la bahía Limón, nació un pueblo en 1852, al que llamaban Aspinwall, el apellido de uno de los directores de la Pacific Mail y de la Panama Railroad Company. Colón, como también era conocida esta parada, tenía una población que fluctuaba en 800 habitantes en 1855 y el idioma utilizado era el inglés. Algunos de ellos eran extranjeros, como los funcionarios del ferrocarril, los agentes de los barcos vapor, los consules extranjeros y una veintena de yanquis, que trabajaban en la hostelería, comerciantes y camareros.⁶⁵ En general, Aspinwall tenía un movimiento más activo o dinámico que la ciudad de Panamá, resguardado por buques de guerra norteamericanos e ingleses para proteger a sus subditos residentes o en tránsito por el istmo. Su puerto tenía cuatro muelles a donde llegaban buques y líneas férreas, cerca de las cuales estaban los almacenes de depósito, hoteles, tiendas y fábricas para mantenimiento del ferrocarril. Algunos de estos establecimientos eran visibles desde la entrada del puerto y las tiendas eran surtidas por productos extranjeros de calidad como habanos cubanos para su adquisición por los pasajeros.⁶⁶

Según Benjamín Vicuña Mackenna:

“Es Colon una ciudad enteramente yankee, nueva, fresca, activa, hecha toda de madera y fierro, y en la que hay tantas casas como almacenes, tantas calles como muelles”⁶⁷

En 1855, Colón tenía un consulado británico, cuatro hoteles, y otras ofertas de hospedaje más baratos, que podía costar de uno a cuatro dólares por día.⁶⁸

⁶⁵ Vicuña Mackenna, Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norteamérica como agente confidencial de Chile. (Santiago: Imprenta de la Libertad, 1867)

⁶⁶ Otis, Illustrated History of the Panamá Railroad. Together with a traveler's guide and business man's handbook for the Panamá. (New York: Harper & Brothers, 1862)

⁶⁷ Vicuña Mackenna, Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norteamérica como agente confidencial de Chile. (Santiago: Imprenta de la Libertad, 1867)

⁶⁸ Otis, Illustrated History of the Panamá Railroad. Together with a traveler's guide and business man's handbook for the Panamá. (New York: Harper & Brothers, 1862)

Desde la inauguración del tren transoceánico fueron impuestos nuevos modelos de hospedaje y dietas acordes con la demanda de sus huéspedes.⁶⁹ También, tenía un centenar de casas, aunque algunas pertenecientes a los oficiales del Panama Railroad, que estaban desperdigadas.⁷⁰ Sin embargo, los pasajeros que no llevaban gran equipaje no se detenían más de dos o tres horas para el traspaso del barco de vapor al tren.⁷¹ Una de las características de esta ciudad, según los viajeros Tomes Robert y Anthony Trollope, era su insalubridad y su falta de agua para beber, teniendo que saciar su sed con bebidas alcohólicas que ofrecían en los bares de la ciudad, si es que no querían exponerse a enfermar de malaria.⁷² Las casas, la estación de ferrocarril y los caminos estaban contruidos sobre pilotes y sobre tablas en medio de un pantano con restos de materia animal y vegetal en proceso de descomposición. Todo esto provoca la aparición de brotes de peste, sobre todo la fiebre palúdica.⁷³



La ciudad de Aspinwall
Tomes, Robert, *Op. Cit.*, p. 1

A pesar de la gran afluencia de pasajeros de tránsito, y el dinero que significaba, la característica del sitio era la suciedad. El agua y la mayoría de las provisiones de la empresa provenían de Estados Unidos y sólo la fruta y vegetales de Panamá.

⁶⁹ Pizzurno, Hoteles emblemáticos de Panamá. Un siglo de renovación de la oferta hotelera (1850-1950), Canto Rodado. Revista especializada en Patrimonio, 5 (2019):111-144.

⁷⁰ Tomes, Panama in 1855. (Nueva York: Harper & Brothers, 1855)

⁷¹ Otis, Illustrated History of the Panamá Railroad. Together with a traveler's guide and business man's handbook for the Panamá. (New York: Harper & Brothers, 1862)

⁷² Trollope, West Indias and the Spanish main. (London: Chapman & Hall. London, 1862)

⁷³ Willis Baxley, What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands. (New York: Appleton & Company, 1865)

Colón tenía gallinazos que hacían de verdaderos limpiadores de la ciudad,⁷⁴ tal como en la ciudad de Lima en el siglo XIX.⁷⁵ La llegada de los pasajeros desde Nueva York, Southampton, San Francisco o Panamá cada quince días era un gran evento en Aspinwall. La población se duplicaba por los recién llegados que se reunían en la ciudad a intercambiar saludos. Los hoteles y los bares desiertos se despertaban de su letargo consciente de su función de acoger y atender viajeros.⁷⁶ Indudablemente, la mayoría venía de Nueva York hacia la principal ruta que era hacia San Francisco y California.⁷⁷

El 24 de Octubre de 1857, José Arnaldo Márquez salió de Aspinwall hacia New-York a bordo del vapor “Star of the West”, perteneciente a la United States Mail SS Co,⁷⁸ pero no le agradó la experiencia por el trato desigual que recibió, se quejó de la limpieza, de la falta de comodidades para los 500 pasajeros que llevaba.⁷⁹ Además, el barco demoró tres días para zarpar, al tener que esperar la llegada de los pasajeros, procedentes de San Francisco, del barco “California” de Pacific Mail SS Co.⁸⁰ Otro inconveniente que tuvo fue que los pasajes de primera clase estaba ya comprados desde San Francisco, dando preferencia a estos pasajeros de la compañía norteamericana que a los que venían de otros lares. El pasaje costaba la mitad del viaje realizado del Callao a Panamá en la Compañía Inglesa de vapores, el que tenía más actividades recreativas y estaba más limpia. El recorrido Aspinwall a Nueva York duraba ocho días y estaba a 2000 millas.⁸¹

⁷⁴ Tomes, Panama in 1855. (Nueva York: Harper & Brothers, 1855)

⁷⁵ Paz Soldán y Unanue, Memorias de un viajero peruano. (Lima: Biblioteca Nacional del Perú, 1971)

⁷⁶ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

⁷⁷ Trollope, West Indies and the Spanish main. (London: Chapman & Hall, 1862)

⁷⁸ Este barco navegó desde 1852 hasta 1861. La ruta New York – Aspinwall navegó para la United States Mail SS Co desde in Jun.1857 a Sep.1859. Fletada al Departamento de Guerra en enero de 1861, fue capturada por las fuerzas confederadas y luego quemada. Obtenida la información de <http://www.theshipslist.com/ships/descriptions/panamafleet.shtml>

⁷⁹ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

⁸⁰ Vicuña Mackenna, Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norteamérica como agente confidencial de Chile. (Santiago: Imprenta de la Libertad, 1867)

⁸¹ Willis Baxley, What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands. (New York: Appleton & Company, 1865)

El vapor zarpó casi a inicios de la época de turbulencias climáticas en el Océano Atlántico. Partieron del puerto de Aspinwal en un día despejado y soleado que no parecía presagiar lo que sucedería. Alegria y estímulo entre los pasajeros provocó el despido con himno y musica del buque de guerra norteamericano apostado en el puerto. En cubierta, espontaneamente la musica surgía de los pasajeros, juntandose en corrillos, cantando o tocando algun instrumento que portaran.

En el vapor que se dirigía a Nueva York encontró personajes de la época como un seguidor de William Walker que regresaba después de su experiencia en Honduras, misioneros, buscadores de oro que regresaban de California, un senador, revendedores de boletos de ferrocarril o de ferry, otro ofreciéndose de guía. José Márquez estuvo en la primera y segunda clase. La primera para compartir mesa de pasajeros de aquella clase, por deferencia del capitán, y la segunda para pernoctar, en una angosta y oscura cabina que tenía tres camas tipo litera, sin mucha circulación de aire. No lo soporto y prefirió dormir en los bancos de la cubierta, a pesar del viento y el agua del mar que le salpicaba. El vapor paso por las Antillas menores, las islas de Santo Domingo y Cuba que en aquella fecha estaba en cuarentana por un brote de peste amarilla. En los barcos, también, se produce la muerte y el cadáver de un pasajero fue despedido, arrojándolo al mar, cubierto de su bandera. De pronto al acercarse el vapor a Cuba por el cabo de San Antonio, el mar y el clima cambio, tornando en temporal, haciendo la navegación incomoda. Al amanecer, Cuba se presentó verde, amplia y bella, como la mayor de las islas Antillas. Ningún pasajero desembarcó en la isla. José Márquez consideraba a Cuba una amenaza para el resto de las ex colonias españolas. Un temor verídico y premonitorio. El autor indica que:

“España tiene 30 buques de guerra con más de 400 cañones en las aguas de Cuba, y una guarnición de más de 20,000... fortificaciones en la Habana, y ferrocarriles” y “produce al gobierno español una renta de más de \$24.000,000 al año. Excepto el Perú y el Brasil, no hay nación alguna en sud América cuyo gobierno pueda disponer de semejante renta”.⁸²

⁸² Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

El vapor no arribo en la Habana por la fiebre amarilla que la asolaba. Los pasajeros pudieron observar desde la cubierta del barco sus palmeras, sus fortificaciones, los buques de guerra apostados en su puerto. La ciudad estaba en cuarentena al grado de no recibir ni el correo. Informándose a través de un bote que se acercó que un vapor que antecedió al “Star of the west, apenas unos días antes, había naufragado en un temporal.⁸³ Aquel vapor se llamaba “Central América” y se hundió el 12 de septiembre de 1857 por el mal tiempo, mientras estaba por el cabo Hatteras rumbo a Nueva York, con la pérdida de alrededor 423 vidas y ocho millones de dólares en oro. El “Central América” era un velero con tres mástiles, con una máquina de vapor y dos tambores de ruedas laterales para la propulsión con ruedas de paletas.⁸⁴ Según información recibida de los sobrevivientes, el vapor tuvo un percance por el choque de la rueda de estribor con algún peñasco, perdiendo algunas palas, encontrándose indefensa ante el temporal. Esto sucedió cerca de Cabo Hatteras, Carolina del Norte, conocida como el “Cementerio del Atlántico”.⁸⁵

Estos vapores estaban surcando el océano casi en el inicio de la temporada de huracanes en el equinoccio septentrional. Los viajes de Colón o Aspinwall a Nueva York eran peligrosos por los tornados y los parajes en el que el agua no era muy profunda. El hundimiento del “Central América” había hecho temer el destino del “Star of the west” en Key—West. Según los sobrevivientes, la tripulación y los pasajeros de aquel barco había luchado por tres días y noches para mantenerlo a flote, pero las olas eran inmensas y una de ella lo remolcó. En aquel naufragio falleció José María Seguin del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú, que había sido nombrado para la Delegación en Estados-Unidos y tiempo después el gobierno peruano le otorgó por decreto una renta a su esposa e hijos.⁸⁶ Una persona cercana a José A. Márquez como amigo y compañero de trabajo.

⁸³ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

⁸⁴ San Juan, Cazatesoros y expolios de buques sumergidos. (Madrid: Ediciones Nowtilus, S. L, 2020)

⁸⁵ Lawrence, An overview of North Carolina shipwrecks with an emphasis on Eighteenth-century vessel losses at Beaufort Inlet. (State of North Carolina: Underwater Archaeology Branch Office of State Archaeology, 2018)

⁸⁶ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

De Aspinwall había partido a Cuba donde había estado no más de dos días por la peste, para embarcarse en el “Central América”, el fatídico barco.

La tripulación y los pasajeros quedaron conmocionados con la noticia y temieron que algo parecido les sucediese. Al aproximarse a Key West, una de las islas del archipiélago de Florida, territorio estadounidense, el paisaje cambió, llenándose de yachts, de pequeña eslora y rápidos. La demora de tres días que tuvieron en Aspinwall por la espera de los pasajeros de San Francisco, de alguna manera les salvó la vida, en caso contrario hubieran caído en la tormenta que asoló cabo Hatteras por varios días. En Key West creían que el “Star of the West”, también, había sido víctima del ciclón. Su aparición apaciguó los ánimos después del naufragio del “Central América” que acaparó muchos titulares, no sólo por la muerte de la mayoría de su tripulación y pasajeros sino también por la pérdida de ingente cantidad de monedas y pepitas de oro, procedentes de California.⁸⁷ Ese oro era esperado en algunos bancos estadounidenses, contribuyendo a aumentar la crisis financiera de 1857.

A los pocos días el “Star of the West” llegó a Cabo Hatteras y el clima calmó, tornose violento, sacudiendo el barco, amedrentando a sus pasajeros, aún con el fresco recuerdo del hundimiento hacia solo algunos días del anterior barco.⁸⁸ Incluso chocó con un fragmento flotante del naufragio, perdiendo algunas palas de la rueda central del barco. Lograron salir y enrumbaron hacia el último puerto que era Nueva York, la “Ciudad Imperio” como la llamaban en aquel entonces los norteamericanos.

El escritor José Márquez llegó a esta gran ciudad, al cabo de 38 días, después de cuatro mil millas recorridas desde el Callao. Nueva York, emporio comercial y financiero, es una isla situada

⁸⁷ En 1988 se ubicó el pecio a 2500 metros de profundidad, pero no se ubicó la caja fuerte hasta 2014.

⁸⁸ Vicuña Mackenna, Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norteamérica como agente confidencial de Chile. (Santiago: Imprenta de la Libertad, 1867)

entre dos ríos, con edificios cubiertos de granito y de mármol y sus monumentos de arquitectura variada entre las que destaca la griega y gótica. Esta ciudad caracterizada por el trajinar de su población inmersa en sus actividades productivas que parecían no detenerse lo recibió. Un reflejo de un pueblo agricultor, fabricante y mercantil como era Estados-Unidos en el siglo XIX.⁸⁹

En Estados Unidos, tal como indica Márquez:

“Las facilidades para las comunicaciones, la excesiva baratura de la vida, y la febril actividad del espíritu de empresa, hacen que el movimiento haya llegado a ser una costumbre y una necesidad en ese país. No se puede vivir en los Estados Unidos sin viajar”.⁹⁰

5. CONCLUSIONES

La ruta Lima a Nueva York no tuvo una guía de viaje del tipo producido por John Murray o Karl Baedeker, sólo libros de las experiencias de personas que trabajaron o transitaron por la zona. Esto indicaría que, evidentemente, no fue considerada por el amplio público que leía estas guías como una zona de esparcimiento ni de ocio ni de divulgación cultural alguna, sino zonas de circulación o para algunos de trabajo. Sin embargo, esta ruta presenta varios testimonios escritos en el siglo XIX, sobre todo en diarios de viaje. Estos libros son fuentes primarias de gran valor porque nos proporcionan información, opiniones y comentarios sinceros de los lugares que visitaron, transmitiéndonos sus observaciones, recuerdos, historia de los lugares que recorrieron. De esta manera, nos permiten acceder a detalles pormenorizados y novedosos para ampliar y afinar las investigaciones. Algunos viajeros que recorrieron la ruta Aspinwall a la Ciudad de Colon realizaron dibujos a mano alzada para representar lo que observaron, bellos grabados que expresan claramente lo descrito, fueron los casos de Robert Tomes, Charles Toll Bidwell y H. Willis Baxley, La ruta Callao a Nueva York era muy dinámica por la actividad comercial y el desplazamiento de

⁸⁹ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

⁹⁰ Márquez, Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). (Lima: Imprenta del Comercio, 1862)

personas desde el establecimiento de la Compañía Inglesa de vapores o Pacific Steam Navigation Company, desplazándose desde Valparaíso a la isla de Taboga, cerca de la ciudad de Panamá. Desde donde los pasajeros podían tomar los barcos de vapor que iban al flanco oriental de la parte septentrional de América o cruzar el istmo de Panamá hacia Cuba, Santo Domingo, Nueva York u otros destinos.

Indudablemente dentro de esta ruta, la parte más concurrida era el istmo de Panamá, zona considerada insalubre en forma unánime por todos los viajeros consultados. Zona muy concurrida desde el siglo XVI por la obligatoriedad que tenían los súbditos del virreinato peruano de llevar los tributos reales y realizar el intercambio comercial en Portobello. El camino real de la zona incluía pasar por ríos y jungla, pero los individuos más acostumbrados a estos desafíos se lanzaban a ello sin mucha queja, al menos no está presente en la documentación primaria. Experiencia que en el caso de los viajeros del siglo XIX, la convierten en una fuerte y sonora queja, antes y después de la construcción del ferrocarril transoceánico. También, habría que tener en cuenta que los relatos que nos han llegado de esta ruta pertenecen a hombres decimonónicos ciudadanos acostumbrados a ciertas comodidades que difieren de los curtidos oficiales y comerciantes del virreinato del Perú de la colonia. Indudablemente, en el siglo XIX, existe un mayor desplazamiento de pasajeros en el sentido este a oeste por el istmo de Panamá y de los barcos de vapor que vienen de Nueva York a San Francisco. Según los viajeros consultados, las condiciones de estos barcos de vapor no eran las idóneas, al ser bastante baratos, estaban atestados. Situación contraria presentaban los barcos ingleses que se desplazaban de sur a norte en el flanco occidental del Océano Pacífico.

A través del escritor peruano José Arnaldo Marques, nuestro guía, zarpamos desde el Callao en un barco de vapor sin tantos pasajeros, en el que disfruté el viaje en compañía de los amigos ocasionales que encontró en el camino. Este trayecto lo realizó con recuerdos históricos de un pasado reciente, con la añoranza de la salida de su país, mezclado con la zozobra de un ignoto porvenir. La tristeza a la que cayó voluntariamente fue notada y se dejó llevar a ella.

Episodios trascendentales en la historia del Perú son rememorados, durante el trayecto, como el naufragio de la fragata Mercedes en 1854, en la isla la Viuda, en Casma, dentro del contexto de las guerras civiles fratricidas entre caudillos en la que perdieron la vida futuros soldados que iban a engrosar las filas gubernamentales. Márquez pudo apreciar algunas islas guaneras frente al desierto de Sechura, en Piura, que generó tanta riqueza mal distribuida en el Perú. El área principal de esta ruta, indudablemente, fue el istmo de Panamá. Muchos viajeros decimonónicos habían escrito sobre esta zona, tales como Chauncey Griswold (1852), Robert Tomes (1855), Fessenden Nott Otis (1862), H. Willis Baxley (1865), Charles Toll Bidwell (1865), Benjamín Vicuña Mackenna (1867). Nuestros viajeros peruanos Márquez y Paz Soldán y Unanue que estuvieron en el istmo en 1857 y 1859, respectivamente, coincidieron en su insalubridad y la situación alicaída en la que se encontraba la ciudad de Panamá que aún retenía algunas características que recordaban a la Lima colonial, como sus caballos y gallinazos. El istmo era atravesado por ingente cantidad de gente, sobre todo, del flanco oriental de Norteamérica hacia el mismo hemisferio, pero en el lado occidental. Los viajeros reclamaban que el tren transoceánico fuese demasiado caro, para un trayecto de solo cuatro horas. Los hospedajes estaban atiborrados y ofreciendo servicios básicos, y en los puertos como en los pueblos. Colón o Aspinwall y la ciudad de Panamá fueron convertidos en lugares de paso, en los que a lo sumo los viajeros permanecían tres días, obligados, por las interconexiones en los barcos, expuestos a adquirir fiebre amarilla o malaria. Enfrentamientos entre lugareños y pasajeros había provocado la intervención de países con barcos de guerra, resguardando las costas atlánticas frente al pueblo de Aspinwall. La belleza de la jungla panameña tan frondosa y llena de vida, ocultaba la realidad que habían fallecido muchos para dominarla temporalmente. Ambos océanos el Pacífico y el Atlántico tuvieron zonas conocidas expuestas a ciclones y protuberancias rocosas en las que encallaban y hundían las embarcaciones. Una de ellas fue el cabo Hatteras, conocido como el “cementerio de los barcos”, en la ruta Aspinwall a Nueva York, en el Océano Atlántico, donde encalló el famoso *Central América*, llevando la vida de más de medio centenar de personas y un fabuloso cargamento de oro que provocó un desequilibrio económico en Estado Unidos conocido como “Pánico financiero de 1857”.

6. REFERENCIAS

- Albornoz Neyra, L.R. 2016. Los ingleses y su actividad económica en Piura durante la segunda mitad del siglo XIX. *Revista de Historia y Geografía*, 35: 43-61
- Bonialian, Mariano. 2019. Panamá, Perú y el universo económico del Pacífico en la temprana globalización, 1580-1640. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.76620>
- Contreras, C. & Cueto, M. 2008. Caminos, ciencia y Estado en el Perú, 1850-1930, *Historia ciencia, saude-Manguinhos*, 15 (3): 635-655.
- Correa R, J.S. 2015. Ferrocarriles y soberanía: el Ferrocarril de Panamá, 1850-1903, *América Latina en la historia económica*, 22 (2): 28-49.
- Cuesta, E.M. 2015. Visión y planeamiento estratégico para unir dos océanos a través de Panamá. El caso del William Henry Aspinwall y la Panama Rail Road Company (1847-1861), *Revista de Historia Industrial*, 57: 87-109.
- Hernández, A. 2017. Panamá 500 años. Ediciones Balboa D.L. Panamá.
- Griswold, C. 1852. *The Isthmus of Panama, and what I saw there*. Dewit and Davenport, Tribune buildings. New York.

- Lawrence, R.W. 2018. An overview of North Carolina shipwrecks with an emphasis on Eighteenth-century vessel losses at Beaufort Inlet. Underwater Archaeology Branch Office of State Archaeology. State of North Carolina.
- Márquez, J.A. 1862. Recuerdos de viaje a los Estados Unidos de la América del Norte (1857-1861). Imprenta del Comercio. Lima.
- Mellado, M.E. 2013. Aproximación al período colonial del Archipiélago de Las Perlas, Panamá. *Memorias: Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe Colombiano*, 10 (19): 140 – 174.
- Murray, J. 1842. A Hand-book for travellers in Switzerland, Savoy and Piedmont. John Murray and son, Albemarle Street. London.
- Otis, F.N. 1862. Illustrated History of the Panamá Railroad. Together with a traveler's guide and business man's handbook for the Panamá. Harper & Brothers. New York.
- Patronato Panamá Viejo. 2006. Panamá Viejo de la aldea a la urbe. Editorial Patronato Panamá Viejo. Panamá.
- Paz Soldán y Unanue, P. 1971. *Memorias de un viajero peruano*. Biblioteca Nacional del Perú. Lima.
- Pim, B. 1869. *Dotting on the roadside in Panamá, Nicaragua and Mosquito*. Chapman and Hall. London.

- Pizzurno, P. 2019. Hoteles emblemáticos de Panamá. Un siglo de renovación de la oferta hotelera (1850-1950), Canto Rodado. Revista especializada en Patrimonio 5: 111-144.
- Sanjurjo Ramos, J. 2012. Caminos transísmicos y ferias de Panamá, siglos XVII-XVIII, Anales del Museo de América XX. Secretaría General Técnica. Centro de Publicaciones. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Madrid.
- San Juan, V. 2020. Cazatesoros y expolios de buques sumergidos. Ediciones Nowtilus, S. L. Madrid.
- Toll Bidwell, C. 1865. Isthmus of Panamá. Chapman and Hall. London.
- Trollope, A. 1862. West Indies and the Spanish main. Chapman & Hall. London.
- Tomes, R. 1855. Panama in 1855. Harper & Brothers. Nueva York.
- Vicuña Mackenna, B. 1867. Diez meses de misión a los Estados Unidos de Norteamérica como agente confidencial de Chile. Imprenta de la Libertad. Santiago.
- Vila Vilar, E. 1982. Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con indias, Anuario de estudios americanos, 39: 275-337.

Willis Baxley, H. 1865. What I saw on the west coast of south and north America and at the Hawaiian islands. Appleton & Company. New York.

Zavala, S. 1978. Notas. In El servicio personal de los indios en el Perú: Extractos del siglo XVI. El Colegio de México. México.