

**La histórica llegada
de los embajadores japoneses
a Panamá en 1860**

**1860年日本大使の
歴史的なパナマ来航**

**The historic arrival of
the Japanese Ambassadors
in Panama in 1860**

BY: JUAN CARDONA

The historic arrival of the Japanese Ambassadors in Panama in 1860

BY: JUAN CARDONA

Feb./18/2024

Wednesday, April 25, 1860, marked an event that would be recorded in history as the first encounter between Panamanians and Japanese with the arrival in Panama of the USS Powhatan steamship, which brought on board a diplomatic representation from Japan traveling destined for Washington D.C. with the aim of ratifying the new treaty of friendship, commerce, and navigation between Japan and the United States.



USS POWHATAN

LENGHT: 77 m

CONSTRUCTION: 6 AUGUST 1847

LAUNCH: 14 FEBRARY 1850

USS ポウハタン号

全長：77m

竣工日：1847年8月6日

進水日：1850年2月14日

It was the first time that Japan sent an official diplomatic Mission to the West. This journey not only represented a diplomatic act of historical importance but also became a fascinating narrative that made headlines in the major newspapers of the United States and the world. In Panama, the arrival of the Japanese mission generated great excitement and anticipation.

The arrival of the USS Powhatan in Panama had the main objective of disembarking the Japanese delegation in the city of Panama, from where they would cross the isthmus to the city of Colón (known as Aspinwall for Americans) aboard the Railway inaugurated five years earlier, on January 28, 1855. Once in Colón or Aspinwall, the delegation would board the USS Roanoke frigate, which had been waiting for a year, to continue their journey to their final destination in Washington, D.C.

The Japanese Diplomatic Mission or Embassy, as it was also called, was composed of 72 members. They had departed from Japan on February 22, 1860, bound for San Francisco, California, where they arrived on March 29 after making a stopover in Honolulu. The voyage across the Pacific Ocean was made aboard the USS Powhatan, which had been specially equipped and was under the command of Captain Geo. F. Pearson and Commodore Josiah Tatnall. These were very dangerous voyages due to the storms they faced and the prolonged days of navigation.

In 1860, there was no direct telegraphic communication between Japan, San Francisco, and Panama. It was almost half a century later when telegraphic submarine cables were laid and Marconi developed wireless transmission. At that time, messages between the east and west coasts of the United States and Panama were transmitted by ships carrying mail or messengers. For this reason, the USS Powhatan, when departing from Japan to San Francisco, was preceded by the Japanese steamship Kanrin Maru, which arrived in San Francisco two weeks earlier, while the Powhatan remained in Honolulu, to announce and coordinate the arrival of the Japanese diplomatic representatives in San Francisco.

Similarly, while the USS Powhatan remained in San Francisco for two weeks, where the Japanese Ambassadors attended various receptions, Captain Taylor, who had accompanied the Japanese delegation from Japan to San Francisco, took the Golden Age steamship from the Pacific Mail Company and headed to Panama to coordinate the arrangements for the passage of the Japanese delegation through the Isthmus and inform the Panamanian and railroad authorities that the USS Powhatan would depart from San Francisco on April 7 and would take around 18 days to reach Panama.

Panama was a small city with around 10,000 inhabitants in 1860, mainly distributed in what is now known as San Felipe and in the outskirts like Santa Ana. At that time, Panama was part of the Federal State of the Granadine Confederation, as Colombia was called from 1858 to 1863. This period coincided with the gold rush, which marked a time of great economic activity.

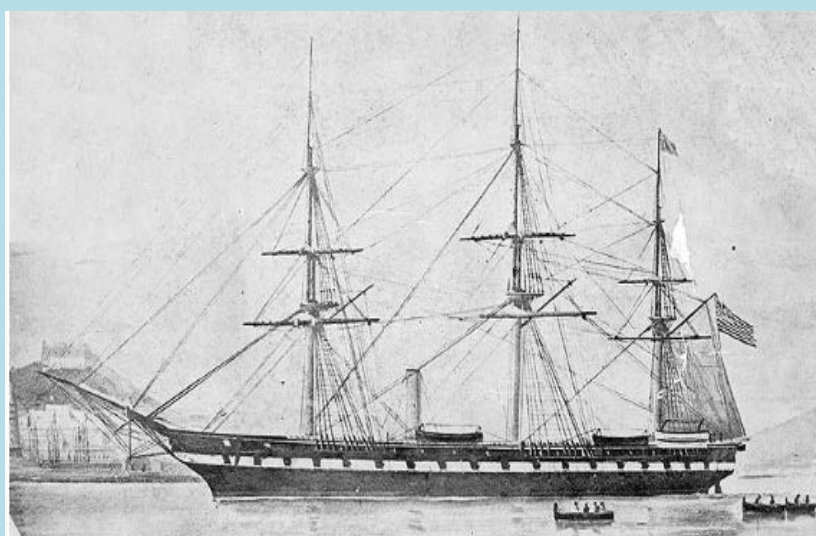
The ports of Panama and Colón were particularly active due to the constant movement of cargo and passengers by rail. As a result, both bays were filled with ships from the United States, England, and other countries. Fortunately, by April 1860, Panama was not involved in armed conflicts, something quite common at that time, especially between liberals and conservatives.

The USS Powhatan frigate was spotted entering the port of Panama on the morning of April 25, 1860. This unleashed a wave of excitement both on land and among the crews of the American warships and other vessels anchored in the port. The entrance of the USS Powhatan into the port was majestic, with the Japanese flag waving on the mainmast and the American flag at the stern.

Immediately, the USS Powhatan frigate was greeted with an official salute of seventeen cannon shots. The American warships USS Lancaster and USS Saranac, along with other vessels present in the port, were adorned with festive decorations and displayed the

Japanese flag as a welcoming gesture. In addition, the Golden Age steamship was adorned with the flags of almost all nations.

Once the Powhatan was anchored, Captain William H. Gardner of the frigate Roanoke and Captain A. S. Taylor of the United States Maritime Guard boarded to welcome the distinguished visitors. The Japanese ambassadors expressed their joy at being reunited with Captain Taylor, who had accompanied them during their journey from Japan to San Francisco and was the only one familiar with the Japanese character, having spent a considerable amount of time with them.



USS RAONOKE
LENGHT: 80.4 m
Construction: 13 DECEMBER 1855
Launched: 4 MAY 1857

USS ロアノーク号
全長: 80.4 m
竣工日: 1855年12月13日
進水日: 1857年5月4日

In 1860, Japan had a population of 30 million inhabitants and was ruled by the Tokugawa shogunate since the seventeenth century. This regime had implemented a policy of isolation that kept Japan relatively unknown to the outside world, prohibiting travel abroad for Japanese and the entry of foreigners into the country, with some controlled exceptions. Under this system, political power was concentrated in the shogun, who was the supreme military leader, while the role of the emperor was primarily ceremonial and symbolic.

The journey of the Japanese Diplomatic Mission of 1860 marked the beginning of a significant transformation in Japan, with the country opening up to the external world and adopting significant reforms in its government, economy, and society. In 1867, the shogunate was abolished, and the Meiji Restoration began, a period during which the Emperor assumed supreme authority in all internal and external affairs of the country.

The United States had a population of 31 million inhabitants in 1860. As an expanding country, it sought to consolidate its geopolitical position in the Asia region. Trade and diplomatic relations were of utmost importance to the United States, especially due to Japan's strategic location and significant economic potential.

The Japanese Mission or Embassy was comprised of two (2) main ambassadors, who held the highest rank within the empire's nobility, and two (2) associates who also held a similar noble rank. These four ambassadors were part of the Emperor's Council. Additionally, the entourage included 16 officials, including inspectors, interpreters, draughtsmen, and doctors, as well as 53 servants.

During Wednesday, April 25, 1860, upon their arrival at the port of Panama, the unloading of the luggage took place, among which the precious "Treaty Box" stood out. This chest contained the treaty intended to be presented to the President of the United States, James Buchanan, and was carried by the Japanese commissioners. The box was an object of special attention, and its custody represented one of the main responsibilities assigned to one of the officers on board.

The Japanese ambassadors carried with them fifteen (15) boxes of gifts for President Buchanan, as a gesture of courtesy and diplomatic respect. President Buchanan was succeeded by Abraham Lincoln on March 4, 1861, who led the United States during the Civil War.

Additionally, the Japanese Mission carried a copy of the original treaty in Japanese, intended to be signed by President Buchanan as part of the official ratification and agreement process between the two nations. This careful and significant gesture highlighted the importance and seriousness with which this diplomatic mission between Japan and the United States was conducted at that historic moment.

Continuing with the story of Panama, early in the morning of the following day, Thursday, April 26, 1860, the ambassadors and their entourage were transported on the Taboga tugboat from the port, which was then located on Naos Island, to the dock located at Playa Prieta (current area of the Fish Market) where the train station was also located, outside the city walls in the Ciénaga.

This exciting transfer was done in less than an hour and was accompanied by the music of a band playing melodies, followed by cannon salutes that resonated throughout the port and the city. The ships in the bay, adorned with the flags of Japan and the United States, offered a charming visual spectacle.

The members of the Japanese diplomatic mission were received with honors at the Panama Railway Station by local authorities and resident diplomatic representatives in Panama. This moment marked the first official encounter between Panamanians and Japanese.

After an emotional exchange of greetings between the Japanese delegation and Panamanian authorities, presented by Captain Taylor, the ambassadors were escorted by an imposing honor guard formed by soldiers of the army of New Granada to the train wagons, thus marking the beginning of their journey to Aspinwall. The journey to Aspinwall took about 4 hours.

In total, they occupied 5 passenger wagons, totaling about two hundred people. The train they traveled on was decorated with the flags of New Granada, the United States, and Japan. The special train departed from Panama at 7:55. Within an hour, they arrived at the San Pablo station, located about 38 kilometers away. There, the Japanese delegation was received with a special lunch, where local authorities and dignitaries joined in a festive banquet to celebrate their passage through the region.

The railroad company agents had meticulously organized the banquet, offering a selection of exquisite dishes and beverages for the special guests. Delicious dishes such as rice, tea, fish, and vegetables were served, specially prepared to suit Japanese tastes, while the toast was made with champagne, adding a touch of elegance to the occasion.

Among those present at the lunch were the Governor of Panama, José de Obaldía; the Secretary of State, Mariano Arosemena; the General Intendant, Manuel José Hurtado; Captain William H. Gardner of the frigate *Roanoke*; Captain A. S. Taylor of the United States Maritime Guard; Colonel Totton, Superintendent of the Railroad; U.S. Consul A. B. Cornwine; English Consul C. F. Bidwell, among other consuls and prominent personalities residing in Panama.

It was striking and picturesque that while they remained at the San Pablo station, some of the Japanese artists who were part of the delegation dedicated themselves to capturing in drawings everything that caught their attention, from the trains and the station to the birds and the trees surrounding them. Upon resuming their journey, the Japanese delegation expressed their joy and gratitude by applauding enthusiastically for all the attentions they received.

Upon arriving at Aspinwall, the boats of the *Roanoke* steamship awaited them to transfer them to the ship. As they were unfamiliar with the Japanese anthem on the *Roanoke*, they interpreted "Hail Columbia" as part of the reception for the Japanese. The *Roanoke* ship was extremely luxurious and had remained in Aspinwall for 10 months awaiting the arrival of the Japanese. The ship set sail on the 26th to Portobelo to fetch water and then on the 27th to New York.

On June 30, 1860, after six weeks in the United States, the Japanese delegates embarked on their return to Japan following a different route and aboard the USS Niagara. They crossed the Atlantic and Indian Oceans and arrived at Porto Grande, Cape Verde Islands in Africa, on July 16. During the journey, they made stops at the ports of Sao Paulo de Loande (now Luanda), Angola; Batavia (now Jakarta), Java; and Hong Kong, among others. The USS Niagara frigate arrived in Tokyo Bay on November 8, where its passengers disembarked after circumnavigating the globe.

This important historical event was engraved in the memory of Panama, which acted as a privileged witness to this significant diplomatic interaction. This encounter between distant cultures and the signing of a treaty of friendship and commerce marked a milestone in world history and reflected the growing interconnectedness and globalization in the 19th century.

Writer: Juan Cardona

CEO of Hi-Tek Marine S.A.

Hi-Tek Marine S.A. is a Panamanian company founded in 1991, dedicated to the service and marketing of marine electronic equipment, for vessels operating in the Panama Canal, Caribbean, Central and South American regions.



Writer at the Reception on the occasion of the 120th anniversary of diplomatic relations between Japan and Panama
筆者:「日パナマ外交関係樹立120周年記念式典」にて

Writer's Notes:

"The fascinating encounter between two cultures so distinct and geographically distant in the precarious 19th century left a profound impression on me. It motivated me to write about the experience shared by both countries. Panama, with its strategic position as a bridge between the Pacific and Atlantic oceans, and its interoceanic railroad inaugurated in 1855, had the privilege of receiving and sharing with visitors as distinguished as the Japanese Embassy on their way to the United States. For me, this story goes beyond mere diplomatic mission; it represents an exciting personal effort of each of the Japanese who crossed half the world to fulfill their mission and reach Panamanian lands.

Today, Panama and Japan are close nations thanks to the path opened by those Japanese who formed the Embassy of Japan in 1860. At a distance of 164 years, we revisit with admiration and respect their history, recognizing the legacy of connection and friendship they have left between our two nations."

I wrote this historic article after deep research in old newspapers of 1860.

The investigation was not easy because the style of writing the news was different and not all newspapers covered the news in the same way.

At that time news took weeks to get published because the telegraph did not have too much coverage, there was no submarine cable nor wireless communication. During this time period, all communication between the East and West Coasts of the United States, as well as between the United States and other countries, had to rely on delivery methods such as ships or land transportation using horses, such as the services provided by the Pony Express.

The bibliography of the newspaper that were used as reference to write this story:

The Weekly Dispatch of May 6, 1860

Public Ledger of February 11, 1860

Buffalo Morning of April 16, 1860

Altoons Tribune of May 31, 1860

New York Daily Herald of April 18, 1860

The Evening Star of May 14, 1860

Smyrna Times of May 17, 1860

New York Daily Herald of May 10, 1860

Daily Missouri Republic 14 de mayo de 1860

Buffalo Courier Express of July 4, 1860

Dayer Exchange November 21, 1860

1860 年日本大使の歴史的なパナマ来航

BY: JUAN CARDONA

2024 年 2 月 18 日

1860 年 4 月 25 日(水)蒸気船「USS ポウハタン」号がパナマに到着し、パナマ人と日本人の最初の出会いが歴史に記録される出来事として印されました。そこには、新しい友好通商条約の批准と日米間の航行開通を目的として、ワシントン D.C.に向かう日本からの外交代表団が乗船していました。

日本が公式の外交使節団を西側に派遣したのはこれが初めてでした。この旅は、歴史的に重要な外交行為を象徴するだけでなく、米国と世界の主要新聞の見出しを飾る魅力的な物語ともなりました。パナマでは、日本使節団の到着は大きな興奮と期待を生みました。

「USS ポウハタン」船のパナマへの到着の主な目的は、パナマ市で日本代表団を下船させ、5 年前の 1855 年 1 月 28 日に開通した鉄道に乗り、そこからコロン市(アメリカ人にはアスピンウォールとして知られる)まで地峡を横断することでした。コロンまたはアスピンウォールに到着すると、代表団は 1 年間待っていたフリゲート艦「USS ロアノーク」号に乗り込み、最終目的地のワシントン D.C.への旅を続けました。



The embassy at the shipyard in Washington D.C.: Vice Ambassador Muragaki Norimasa (third from the left), Ambassador Shinmi Masaoki (center), and Oguri Tadamasa (second from the right).

Source: Wikipedia

ワシントン D.C.の造船所にて大使たち:
村垣典正副大使(左から 3 人目)、真置信美
大使(中央)、小栗忠政(右から 2 人目)。
出典: フリー百科事典『ウィキペディア
(Wikipedia)』

日本外交使節団は大使とも呼ばれ、72 人のメンバーで構成されていました。彼らは 1860 年 2 月 22 日に日本を出発し、カリフォルニア州サンフランシスコに向かい、途中ホノルルに立ち寄った後、3 月 29 日に到着しました。太平洋横断の航海は、特別装備の「USS ポウハタン」号で行われ、ジオ・F・ピアソン大尉とジョサイア・タットナル提督の指揮下にありました。この航海は、彼らが直面した嵐と長引く航行日数により非常に危険なものでした。

1860 年には、日本、サンフランシスコ、パナマの間には直接の電信通信はありませんでした。それから半世紀近く経ってから、電信海底ケーブルが敷設され、マルコーニが無線通信を開発しました。当時は、米国の東海岸と西海岸、パナマ間のメッセージは、郵便物や伝令を運ぶ船によって輸送されていました。このため、日本からサンフランシスコへ出航した「USS ポウハタン」号は、2 週間前にサンフランシスコに到着していた日本の蒸気船「咸臨丸」が先行し、日本外交代表のサンフランシスコ到着を知らせ、受け入れ準備をするために、「ポウハタン」号はホノルルに留まりました。

同様に、「USS ポウハタン」号がサンフランシスコに 2 週間滞在し、日本大使が様々なレセプションに出席している間に、日本からサンフランシスコまで日本代表団に同行したテイラー船長は、太平洋郵便会社の提供する黄金期の蒸気船に乗り、パナマに向かい、日本代表団が地峡を通過するための手配を調整し、「USS ポウハタン」号が 4 月 7 日にサンフランシスコを出発し、パナマに到着するまでに約 18 日かかることをパナマ及び鉄道当局に通知しました。

パナマは 1860 年には人口凡そ 10,000 人が居住する小さい都市で、現在サンフェリペとして知られているところやサントアナのような郊外に主に分布していました。その当時、パナマはグラナディン連邦国の一部でした。コロンビアは 1858 年から 1863 年までそのように呼ばれていました。この時期はゴールドラッシュと重なり、経済活動が盛んな時期でした。

パナマ港とコロロン港は、貨物と乗客が鉄道で絶えず移動していたため、特に活発でした。その結果、どちらの湾もアメリカ、イギリス、その他の国々からの船で溢れかえっていました。幸いなことに、1860 年 4 月までパナマは、当時特に自由主義者と保守派の間でかなり一般的であった武力紛争に関わることはありませんでした。



The three plenipotentiary members of the Japanese embassy.: Muragaki Norimasa, Shinmi Masaoki, y Oguri Tadamasa.

Source: Wikipedia

日本使節団のうち 3 人の全権大使:
村垣範正、新見正興、小栗忠順。

出典: フリー百科事典『ウィキペディア』
(Wikipedia)』

1860年4月25日の朝、フリゲート艦「USS ポウハタン」号のパナマ港入港は脚光を浴びました。陸上だけでなく、アメリカの軍艦や港に停泊しているその他の船舶の乗組員の間で興奮の波が巻き起こりました。メインマストには日の丸が、船尾にはアメリカ国旗が翻り、「USS ポウハタン」号の入港は威風堂々としていました。

直ちに、フリゲート艦「USS ポウハタン」号は17発の大砲の斉射で公式の敬礼を受けました。アメリカの軍艦「USS ランカスター」号と「USS サラナック」号は、港にいた他の船舶と共に、祝賀の装飾で飾られ、歓迎のしるしとして日の丸を掲げました。更に、黄金期の蒸気船は、殆どの万国旗で飾られていました。

「ポウハタン」号が停泊すると、フリゲート艦「ロアノーク」号のウィリアム・H・ガードナー船長と米国海上警備隊のA・S・テイラー船長が乗船し、注目の的である来訪者たちを歓迎しました。日本大使は、日本からサンフランシスコへの旅に同行し、日本人の性格に馴染みがある唯一の存在であり、長きにわたり時間を共に過ごしたテイラー船長との再会に喜びを表明しました。

1860年、日本の人口は3000万人で、17世紀から徳川幕府が統治していました。この政権は、条件付きの例外を除き、日本人の海外渡航や外国人の入国を禁止するなど、日本を対外的に知られないようにする鎖国政策を実施しました。この制度の下では、政治権力は軍の最高指導者である将軍に集中し、天皇の役割は主に儀式的・象徴的なものでした。

1860年の日本外交使節団の旅は、日本が対外的に開国し、政府、経済、社会の重要な改革を採択するという、日本の大きな変革の始まりを示しました。1867年、幕府は廃止され、明治維新が始まり、天皇が内政全般と外交において最高権力を掌握する時代となりました。

1860年のアメリカの人口は3100万人でした。拡大を続ける国として、アジア地域における地政学的地位を確固たるものにしようとしました。貿易と外交関係は、特に日本の戦略的な位置と大きな経済的可能性により、米国にとって最も重要でした。

日本使節団又は大使は、帝国の貴族の中で最高位の大使2名と、同様の貴族階級の2名の補助で構成されていました。この4人の大使は皇族関係者の一員でした。更に、側近には、検査官、通訳、製図工、医師を含む16人の役人と、53人の使用人が含まれていました。

1860年4月25日水曜日、パナマ港に到着すると、荷物の荷降ろしが行われ、その中で貴重な「条約箱」が際立っていました。この箱には、アメリカ合衆国大統領ジェームズ・ブキャナンに提出する予定の条約が入っており、日本人の長官が携行していました。この箱は要注意の対象であり、その保管は乗船中の士官の一人に割り当てられた主要な責務の1つを表していました。

日本大使たちは、儀礼と外交上の表敬の証として、ブキャナン大統領への贈り物を 15 箱携行していました。ブキャナン大統領の後任には、1861 年 3 月 4 日にエイブラハム・リンカーンが就任し、南北戦争中に米国を率いました。

更に、日本使節団は、両国間の公式批准・協定プロセスの一環としてブキャナン大統領が署名する予定の日本語の条約原本を携行していました。この慎重かつ意義深い行動は、この歴史的な瞬間に日米間外交の使節団が行ったことの重要性と真剣さを浮き彫りにしています。



The President of the United States, James Buchanan, receiving the embassy.

Source: Wikipedia

ジェームズ・ブキャナン米大統領、大使たちを受け入れる

出典: フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』

パナマの話が続けます。翌日 1860 年 4 月 26 日木曜日の早朝、大使とその側近は、当時ナオス島にあった港から、シエナガ城壁外のプラヤ・プリエタ(現在は魚市場の地域)にあるドックにタボガ曳船で移動しました。そこには鉄道駅もありました。

このエキサイティングな移動は 1 時間足らずで行われ、メロディーを奏でるバンドの音楽を伴い、その後、港と街中に響き渡る大砲の敬礼が続きました。日本とアメリカの国旗で飾られた湾内の船は、魅力的な景観を齎しました。

日本外交使節団員は、パナマ鉄道駅で、地元当局や在パナマ外交官たちから歓迎を受けました。この瞬間がパナマ人と日本人が初めて公式に対面したことを印すものとなりました。

日本代表団とパナマ当局代表テイラー大尉との感動的な挨拶の後、大使たちはニューグラナダ軍の兵士によって編成された壮大な儀仗兵に列車の貨車まで護衛され、このようにしてアスピンウォールへの旅の始まりが印されました。アスピンウォールまでの道のりは約 4 時間かかりました。

合計 5 両の貨車を占有し、彼らは合わせて約 200 人でした。彼らの乗った列車は、ニューグラナダ、アメリカ、日本の国旗で飾られていました。特別列車は 7 時 55 分にパナマを出発しました。1 時間もしないうちに、約 38 キロ離れたサンパブロ駅に到着しました。そこでは、日本代表団は特別な昼食会で迎えられ、地元当局や高官が祝賀晩餐会を開き、この地域の通過を祝いました。

鉄道会社の担当者は、特別な来賓のために極上の料理と飲み物を選び抜いて提供し、綿密に宴を催しました。ご飯、お茶、魚、野菜など、日本人の好みに合わせて特別に用意されたおいしい料理が提供され、乾杯はシャンパンでなされ、その場に優雅さを加えました。

昼食会に出席した人の中には、パナマに居住する他国の領事や著名人の他に、パナマの知事であるホセ・デ・オバルディア、国務長官マリアーノ・アロセメナ、総監マヌエル・ホセ・ウルタド、フリゲート艦ラオノークのウィリアム・H・ガードナー大尉、米国海上警備隊の A.S.テイラー大尉、鉄道監督トットン大佐、米国領事 AB コーンワイン、英国領事 C.F.ビドウェルがいました。

サンパブロ駅に滞在している間、辺りは印象的で絵のように美しく、代表団の一員であった日本人芸術家の何人かは、電車や駅から鳥や周囲の木々まで、彼らの注意を引いたすべてのものを夢中になって描き収めました。旅を再開するにあたり、日本代表団は、多くの関心を寄せられたことに熱烈な拍手を送り、喜びと感謝の気持ちを伝えました。

アスピウォールに到着すると、蒸気船「ロアノーク」号のボートが彼らを船に移送するのを待っていました。「ロアノーク」号では、日本国歌に馴染みがなかったので、「コロンビア万歳」を以て日本人歓迎の一環としました。「ロアノーク」号は非常に豪華で、日本人の到着を待って10ヶ月間アスピウォールに留まっていました。船は 26 日に給水のためポルトベロへ出航し、27日にニューヨークへ向かいました。

1860年6月30日、アメリカでの6週間の滞在后、日本の代表団は「USS ナイアガラ」号に乗船し、別のルートを辿って日本への帰国の途に就きました。大西洋とインド洋を横断し、7月16日にアフリカのカーボベルデ諸島のポルト・グランデに到着しました。旅の途中、アンゴラのサンパウロ・デ・ロアンデ(現在のルアンダ)、バタビア(現在のジャカルタ)、ジャワ、香港などの港に立ち寄りしました。フリゲート艦「ナイアガラ」号は11月8日に東京湾に到着し、世界一周を終えて乗船者たちは下船しました。

この重要な歴史的出来事は、特筆すべきこの外交上の交流に於いて、特権的な証人としての役割を担ったパナマの記憶に刻まれました。この遠い文化の出会いと友好通商条約の調印は、世界史のマイルストーンであり、19世紀における相互交流とグローバル化の高まりを反映しています。

筆者:ホアン・カルドナ

Hi-Tek Marine S.A.代表取締役

Hi-Tek Marine S.A.は、1991年に設立されたパナマに本社を持つ会社で、パナマ運河、カリブ海、中南米地域で運航する船舶向けの船舶用電子機器のサービスとマーケティングに特化しています。

執筆に寄せて筆者の想い:

当時まだ世界情勢が不安定であった19世紀に、地理的に遠く離れた全く異なる2つの文化の魅力的な出遇いは、私に深い印象を残しました。それが、両国が共有する経験について書く動機となりました。パナマは、太平洋と大西洋の架け橋として戦略的な位置にあり、1855年に大洋間鉄道が開通したため、米国に向かう途中の日本大使ら著名な訪問者を受け入れ、共に分かち合う特権がありました。

私にとって、この物語は単なる外交使節団誌にとどまりません。それは彼らが使命を果たすために世界の半分を横断し、パナマの地に到達した日本人各個の刺激的な尽力をも表しています。

今日、パナマと日本は、1860年に日本大使として結成された日本人たちがその道を切り開いた御蔭により、親密な国同士です。164年の歳月を感嘆と共に両国の歴史を振り返り、敬意を表し、彼らが両国の間に残した絆と友情の遺産を認識するに至ります。

この歴史的な記事は、1860年の古い新聞を徹底的に調べて書き上げました。

ニュースの書き方は各社異なり、全ての新聞が同じようにニュースを網羅して報道したわけではないため、調査は容易ではありませんでした。

当時、電信はあまり普及されておらず、海底ケーブルも無線通信も無かったため、ニュースが公開されるまでに数週間かかりました。この間は、米国の東海岸と西海岸の間、および米国と他国間の全ての通信は、船などの配送手段や、ポニーエクスプレスが提供するサービスなどの馬を使用した陸上輸送に頼らざるを得ませんでした。

この記事を書くために参考にした新聞の目録:

The Weekly Dispatch of May 6, 1860

Public Ledger of February 11, 1860

Buffalo Morning of April 16, 1860

Altoons Tribune of May 31, 1860

New York Daily Herald of April 18, 1860

The Evening Star of May 14, 1860

Smyrna Times of May 17, 1860

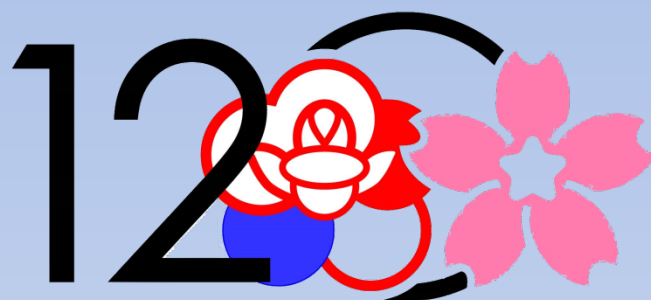
New York Daily Herald of May 10, 1860

Daily Missouri Republic 14 de mayo de 1860

Buffalo Courier Express of July 4, 1860

Day Exchange November 21, 1860

*この小冊子発行は、「日パナマ外交関係樹立120周年事業」の一つとして認定され、パナマ大使館より公式ロゴの使用が認められました。



ANIVERSARIO
JAPÓN - PANAMÁ
1904 - 2024

パナマの新聞紙“ La Estrella de Panama”に掲載された
スペイン語の記事のリンクはこちら

Este artículo está disponible en inglés

La histórica llegada de los embajadores japoneses a Panamá en 1860

<https://www.laestrella.com.pa/vida-y-cultura/la-historica-llegada-de-los-embajadores-japoneses-a-panama-en-1860-LD6162951>

* The publication of this booklet is certified as one of anniversary project of the “120th Anniversary of the Establishment of Diplomatic Relations between Japan and Panama”.
The use of the official logo is approved by the Embassy of the Republic of Panama in Japan.