

BIBLIOTECA DE LA CULTURA PANAMEÑA

TOMO 2

José Eulogio Torres Ábrego

**POBLACIÓN, ECONOMÍA
Y SOCIEDAD EN
PANAMÁ**

Contribución a la crítica
de la historiografía panameña

SEGUNDA PARTE



Editorial Universitaria "Carlos Manuel Gasteazoro"
Panamá, 2001



**AUTORIDADES DE LA
UNIVERSIDAD DE PANAMÁ**

Julio A. Vallarino R.
Rector

Argentina Ying de Turner
Secretaria General

Jorge Cisneros
Vicerrector Académico

Eduardo Mckenly Durán
Vicerrector de Investigación y Post-Grado

Franklin Ward
Vicerrector Administrativo

Elvia De Los Ríos
Vicerrectora de Extensión

Edwin Díaz Gálvez
Vicerrector de Asuntos Estudiantiles

Osman Robles De Salas
Director General de los Centros Regionales Universitarios

José Eulogio Torres Ábrego

Biblioteca de la Cultura Panameña

TOMO 2

**POBLACIÓN, ECONOMÍA Y
SOCIEDAD EN PANAMÁ**

**Contribución a la crítica
de la historiografía panameña**

SEGUNDA PARTE



Editorial Universitaria
Carlos Manuel Gasteazoro
Panamá, 2001

907.2

T693p Torres Ábrego, José Eulogio

Población, economía y sociedad / José Eulogio Torres Ábrego.
- Panamá : Editorial Universitaria "Carlos Manuel Gasteazoro".
2001.

751p. ; 21cm. - (Biblioteca de la Cultura)

ISBN 9962-53-071-7

1. PANAMÁ-POBLACIÓN 2. ECONOMÍA-PANAMÁ-
HISTORIA 3. SOCIEDAD 4. PANAMÁ CONDICIONES
ECONÓMICAS I. Título.

Población, Economía y Sociedad en Panamá

Contribución a la crítica de la historiografía panameña - SEGUNDA PARTE

Biblioteca de la Cultura Panameña - TOMO 2

© Editorial Universitaria, *Carlos Manuel Gasteazoro*, 2001

Estafeta Universitaria.

Panamá, República de Panamá

Tel. 264-2087 / Fax. 269-2684

© **José Eulogio Torres Ábrego**

Director: Dr. Pablo Armuelles

Supervisora de Ediciones: Prof. Efigenia Cedeño G.

Levantado de texto: Odeth Kú, Sra. Dora Ruíz y Mélida Johton

Corrección del texto: Prof. Alicia Soto y Rogelio Reyter Vogel.

Diagramación y diseño: Lic. Dafne Ramírez A.

Aprobado por el Consejo Editorial Universitario.

Primera Edición, 500 ejemplares.

Coordinador de Producción: Prof. Cándido Jordán Anria.

Impreso en los Talleres de la Imprenta de la Universidad de Panamá.

TOMO 2
Biblioteca de la Cultura Panameña

**POBLACIÓN, ECONOMÍA Y
SOCIEDAD EN PANAMÁ**

**Contribución a la crítica
de la historiografía panameña**

SEGUNDA PARTE

Índice

Prólogo.....	13
--------------	----

SEGUNDA ÉPOCA: Desde la integración de Panamá al mercado mundial hasta nuestros días (1848/50 —)

Marco General

El oro californiano. Canales en América Central, por Carlos Marx y Federico Engels.....	15
---	----

CUARTO PERÍODO

Desde el descubrimiento de las minas de oro de California y la integración de Panamá al mercado mundial, particularmente con la construcción del ferrocarril interoceánico, hasta el inicio del proceso de sustitución de importaciones al estallar la Segunda Guerra Mundial. Período de “expansión hacia afuera” o período de la economía abierta. (1848/50-1939/40)

Introducción.....	21
27.-Evolución histórica de la población, por Vilma M. Médica.....	201
28.-Mensaje del Presidente de los Estados Unidos, Theodoro Roosevelt, al Senado de la Unión americana el 7 de diciembre de 1903.....	207
29.-Contrato celebrado entre la Compañía del Ferrocarril de Panamá y la República de la Nueva Granada.....	213
30.-Fragmentos de la Memoria de Hacienda de 1872 sobre el Ferrocarril de Panamá.....	223
31.-Las sublevaciones campesinas de Azuero en 1856, por Armando Muñoz Pinzón.....	232
32.-Panamá y sus tragedias, por Rafael Nuñez.....	240
33.-Burguesía criolla y mercaderes extranjeros (1850-1910), por Omar Jaén Suárez.....	244
34.-Tratado Hay-Pauncefote, 1901.....	251
35.-Ley Spooner, 1902, junio 28.....	254

36.-Reflexiones canaleras o la venta del Istmo, por Belisario Porras.	260
37.-Decreto número 24 de 1903 (de 2 de diciembre).....	266
38.-Pliego de instrucciones sobre las modificaciones que se sugerían al Tratado Herrán-Hay.....	268
39.-Tabla comparativa de los Tratados Herrán-Hay.....	270
40.-De como tuvo su origen, se redactó, modificó, discutió y aprobó el artículo 136 de la Constitución de la República de Panamá, por Juan Antonio Henríquez.....	272
41.-Ley 48 de 1904 (de 13 de mayo), sobre liquidación de cuentas y legislación de documentos de crédito.....	274
42.-Ley 88 de 1904 (de 5 de junio), por la cual se dictan algunas disposiciones sobre régimen fiscal.....	278
43.-Ley 96 de 1904 (de 21 de julio), sobre Presupuestos Nacionales de Rentas y Gastos para el período comprendido del 1º de julio de 1904 al 31 de diciembre de 1906.....	285
44.-Decreto número 16 de 1915 (de 13 de marzo), sobre liquidación de los Presupuestos de Rentas y Gastos Nacionales para la vengencia económica de 1915 a 1916.....	289
45.-Convenio Taft de 1904.....	292
46.-Ley 84 de 1904 (de 28 de junio), sobre moneda.....	307
47.-Decreto número 74 de 6 de diciembre de 1904 (Convenio Monetario).....	311

QUINTO PERÍODO

Desde el estallido de la Segunda Guerra Mundial y el inicio del proceso de sustitución de importaciones hasta el golpe de Estado de 1968 y la transformación de Panamá en un Centro Bancario Internacional (1939-1968/70). Período "expansión hacia adentro".

Introducción.....	315
48.-Evolución actual de la población (en la década de 1960), por Vilma Médica.....	437

49.-Decreto número 6 de 1941 (de 30 de septiembre) por el cual se crea el Banco Central de Emisión de la República de Panamá y se faculta para que emita el papel moneda como moneda fiduciaria nacional de curso legal.....	444
50.-Decreto ley número 12 (de 10 de mayo de 1950) por el cual se dictan medidas para atraer y fomentar la inversión de capitales destinados a la explotación de riquezas naturales y para el establecimiento de actividades de agricultura, ganadería y pesca y de industrias convenientes para la economía nacional.....	448
53.-Porque debe ser rechazado el Convenio de Bases Filòs-Hines....	455
54.-The Remon Era. An Analisis of a Decade of Events in Panamá 1947-1957, por Larry Larae Pippin,	457
55.-Carta al Director del New York Times por Miguel A. De Capriles, profesor de Leyes de la Universidad de Nueva York, sobre el juicio de José Ramón Guizado.....	460
56.-La supresión del “Buy American Act”, disposición proteccionista según la cual todos los suministros comprados para la mantención, conservación y operación del Canal debían ser preferencialmente de firmas norteamericanas y sólo podrían ser adquiridos fuera de esa restricción si obtenían un veinticinco por ciento de descuento sobre los precios del mercado de los Estados Unidos.....	462
57.-Tratado de mutuo entendimiento y cooperación de 25 de enero de 1955.	464
58.-Comunicado sobre las motivaciones del golpe militar emitido por la Guardia Nacional la noche del 11 de octubre de 1968.....	473
59.-La concentración del poder económico en Panamá, por Marco antonio Gandasegui.....	476
60.-Lista de sindicatos, rama, central a la que pertenecen, año de formación y número de afiliados en 1950, 1960 y 1970, por Marco A. Gandasegui, Alejandro Saavedra, Andrés Achong e Ivàn Quintero..	481

SEXTO PERÍODO

Desde el Golpe de Estado de 1968 y la transformación de Panamá en un Centro Bancario Internacional hasta nuestros días (1968/70-)

Introducción.....	493
61.-Respuestas de Boris Martínez al cuestionario enviado por La Prensa. Documento histórico.....	693
62.-Justificación del golpe.....	702
63.-Estatuto de gobierno provicional.....	705
64.-Declaración Declaración de los ocho puntos.....	708
65.-Tratado de Montería suscrito entre la República de Panamá y la República de Colombia, en Montería, Colombia, el 22 de agosto de 1979.....	710
66.-Tratado del libre tránsito por el Canal Interoceánico, firmado entre la República de Panamá y Costa Rica, en San José, el 2 de febrero de 1980.....	713
67.-Salvedad de la Asamblea de Representantes de Corregimientos sobre el Tratado de Montería dada en la Ciudad Panamá, el 12 de noviembre de 1981.....	715
68.-Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del Canal de Panamá.....	716
69.-Protocolo al Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente y al Funcionamiento del Canal de Panamá. Documento histórico...	722
70.-Instrumento de Ratificación de los Estados Unidos de América del Tratado del Canal de Panamá.....	723
71.-Instrumento de Ratificación de los Estados Unidos de América del Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá y al Tratado del Canal de Panamá.....	729
72.-Protocolo del Canje de Instrumentos de Ratificación Relativo al Tratado Concerniente a la Neutralidad Permanente del Canal y al Funcionamiento del Canal de Panamá y al Tratado del Canal de Panamá.....	735

73.-Cambios en los índices de desarrollo relativo de los distritos del país por provincia 1980-1990, por Ligia Herrera.....	739
74.-Cambios en los índice de desarrollo relativo de los Distritos del país por provincia 1980-1990.....	742
75.-Fuentes de financiamiento para la normalización de las relaciones con las Instituciones Financieras Internacionales, por Unidad Coordinadora del Programa Económico-MIPPE.....	745
Epílogo.....	746

PRÓLOGO

Mientras la primera época de la historia del Istmo, que abarca desde su descubrimiento hasta la integración al mercado mundial (1501-1848/50), ha sido cubierta en el primer volumen del segundo tomo de la Biblioteca de la Cultura Panameña, **Población, Economía y Sociedad en Panamá (Contribución a la crítica de la historiografía panameña)** ; la segunda época, que se extiende desde la integración del Istmo al mercado mundial hasta nuestros días (1848/50-), es el objeto de estudio del segundo volumen.

Esta segunda época, precedida de un marco general, también comprende, por mera coincidencia, tres períodos históricos. A cada período histórico le antecede, asimismo, su respectiva introducción en la que presento y desarrollo, cuando así lo permite el material disponible, las contradicciones que explican su evolución. Reiterando lo que dijimos en el primer volumen, esta es la parte más importante de la obra, la que me permite, dada la estructura de los tomos de la Biblioteca de la Cultura, exponer mi concepción e interpretación de cada período histórico.

“El modelo de economía abierta” o “expansión hacia fuera”, y **“el estilo de expansión hacia adentro”** o “sustitución de importaciones”, como los denomina la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), son **los regímenes económico-sociales o tipos de economía** que definen los cortes históricos y sirven de base al esquema de periodización. Vista las cosas desde esta perspectiva, el Golpe de Estado de 1968, que inicia el período actual de la historia panameña, no hace más que interrumpir el proceso de sustitución de importaciones que comienza con la Segunda Guerra Mundial y el primer gobierno de Arnulfo Arias, para reactivar el modelo ya obsoleto de economía abierta, responsable de los desequilibrios sectoriales, regionales y sociales, y cimiento de la lucha de clases de la historia del último tercio del siglo xx.

El volumen incluye, por supuesto, la sección de monografías y documentos, insoslayables, por razones obvias, en los tomos de la Biblioteca de la Cultura, y un epílogo. La selección de las monografías y documentos respon-

dió siempre a las condiciones específicas que explican el origen y evolución de las contradicciones fundamentales de cada período histórico. Este fue el criterio objetivo que sirvió de base a su escogencia.

La obra va dirigida a los estudiosos de la historia panameña y a los estudiantes de historia del segundo ciclo de las escuelas secundarias y de las universidades del país. Sirva, pues, de texto para todos aquellos interesados en el estudio de la historia de Panamá.

Con este segundo volumen del Tomo 2 de la Biblioteca de la Cultura rindo homenaje, una vez más, a la memoria del venerable maestro Carlos Manuel Gasteazoro que consagró su vida al estudio de la historia de Panamá.

Deseo dejar constancia, finalmente, de mi profundo agradecimiento a

SEGUNDA ÉPOCA

Desde la integración de Panamá al mercado
mundial hasta nuestros días
(1848/50 -)

Marco General

EL ORO CALIFORNIANO CANALES EN AMÉRICA CENTRAL*

Carlos Marx y Federico Engels

Ahora nos ocuparemos de **América**. El hecho más importante que aquí ha acontecido, más importante aun que la Revolución de Febrero, es el descubrimiento de las minas auríferas, californianas. Ya ahora, apenas dieciocho meses después, es posible prever que este descubrimiento tendrá resultados mucho más trascendentales que el propio descubrimiento de América. Desde hace trescientos treinta años todo el comercio de Europa hacia el Océano Pacífico se practica, con la resignación más conmovedora, por el Cabo de Buena Esperanza o el Cabo de Hornos. Todos los proyectos para cortar el Istmo de Panamá han fracasado a causa de la estúpida rivalidad entre los pueblos que practican el comercio. Hace dieciocho meses que se han descubierto las minas californianas, y los yanquis ya se han abocado a la construcción de un ferrocarril, de una gran carretera, de un canal desde el

* Tomado de: Karl Marx y Friedrich Engels. "Materiales para la historia de América Latina", la ed.: Cuadernos de Pasado y Presente /30; Córdoba, Argentina, 1972.

golfo de México; los vapores ya navegan en viajes regulares desde Nueva York a Chagres, de Panamá a San Francisco; el comercio del Océano Pacífico se concentra ya en Panamá y la travesía por el cabo de Hornos ya está anticuada. Una costa que se extiende a lo largo de 30 grados de latitud, una de las más hermosas y feraces del mundo, hasta hoy poco menos que deshabitada, se transforma ante nuestra vista en un país rico, civilizado, densamente poblado por hombres de todas las razas, desde el yanqui al chino, desde el negro y el indio al malayo; desde el criollo y el mestizo al europeo. El oro californiano se vierte a raudales sobre América y la costa asiática del Océano Pacífico y arrastra a los raudales pueblos bárbaros al comercio mundial, a la civilización. Por segunda vez se imprime al comercio mundial una nueva orientación. Lo que en la Antigüedad fueron Tiro, Cartago y Alejandría, en la edad Media Génova y Venecia, lo que hasta hoy han sido Londres y Liverpool, los emporios del comercio mundial, eso se vuelven ahora Nueva York y San Francisco, San Juan de Nicaragua y León, Chagres y Panamá. El centro de gravedad del comercio mundial, en el Medioevo Italia, en la Epoca Moderna Inglaterra, está hoy en la mitad meridional de la península norteamericana. La industria y el comercio de la vieja Europa tendrán que esforzarse poderosamente si no quieren caer en la misma decadencia que la industria y el comercio italianos desde el siglo XVI, si Inglaterra y Francia no desean tornarse en lo mismo que son hoy Venecia, Génova y Holanda. Dentro de pocos años tendremos una línea regular de paquebotes de Inglaterra a Chagres, de Chagres y San Francisco a Sydney, Cantón y Singapur. Merced al oro californiano y a la infatigable energía de los yanquis, pronto ambas costas del Océano Pacífico estarán tan pobladas, tan abiertas al comercio, tan industrializadas como lo está hoy la costa de Boston a Nueva Orleans. Ese día el Océano Pacífico desempeñará el mismo papel que hoy el Atlántico y en la Antigüedad y la Edad Media el Mar Mediterráneo: el papel de la gran vía marítima del comercio mundial, y el Océano Atlántico quedará reducido al papel de una mar interior, igual que hoy día el Mediterráneo.

La prosperidad de los Estados Unidos, con todo, se acrecentó también por obra de otras causas. El territorio habitado, **el mercado** de la Unión norteamericana, se extendió en dos direcciones con una rapidez asombrosa. El aumento de la población, tanto por el crecimiento natural como por la inmigración, en continuo ascenso, trajo aparejado el control sobre estados y territorios enteros. Wisconsin y Iowa en pocos años llegaron a tener una población relativamente densa y todos los estados de la región del Alto

Mississippi recibieron un considerable caudal de inmigrantes. La explotación de las minas del Lago Superior y la producción cereales creciente de todo el territorio de los Lagos, dieron al comercio y a la navegación en este gran sistema lacustre interior un nuevo impulso, que se intensificará aun más en virtud de una ley aprobada en el último período de sesiones del congreso, disposición que otorga grandes facilidades al comercio con Canadá y Nueva Escocia. Mientras los estados del Noroeste adquirieron así una importancia completamente nueva, se ha colonizado a Oregón en pocos años, Tejas y Nuevo México son anexados, California conquistada. El descubrimiento de las minas auríferas californianas puso broche de oro a la prosperidad norteamericana. Ya hemos llamado la atención en el segundo número de esta revista, antes que todos lo demás periódicos europeos, acerca de la importancia de este descubrimiento y de sus necesarias consecuencias para el comercio internacional en su conjunto. Tal trascendencia no se funda en el aumento del oro gracias a las minas recién descubiertas, aunque dicho aumento de los medios de cambio de ningún modo dejará de ejercer una influencia favorable sobre el comercio en general. Se basa en el acicate que la riqueza mineral de California dio a los capitales en el mercado mundial; se funda en la actividad que desencadenó en toda la costa occidental norteamericana y en la costa oriental asiática, en el nuevo mercado que se ha creado en California y en todos los países sujetos a la influencia de ésta. El solo mercado californiano es ya importante; hace un año había allí 100.000 hombres, hoy son por lo menos 300.000, que no producen casi otra cosa que oro y que truecan ese oro por los productos necesarios procedentes de mercados exteriores para sus necesidades vitales. Pero el volumen del mercado californiano es pequeño si se le compara con la incesante expansión de todos los mercados en el Océano Pacífico, con la sorprendente intensificación del comercio en Chile y Perú en México Occidental, en las islas Sandwich y con el comercio, de brusco surgimiento, de Asia y Australia con California. A través de California se han vuelto necesarias rutas mundiales completamente nuevas, cuya importancia habrá de superar en breve la de todas las demás. La principal vía comercial en el Océano Pacífico, que tan sólo ahora ha sido realmente descubierta se ha convertido en el océano más importante del mundo, arranca hoy del Istmo de Panamá. El establecimiento de conexiones a través de ese Istmo mediante carreteras, ferrocarriles y canales, es al presente imperiosamente necesario para el comercio mundial y en algunos aspectos se le ha dado principio. Ya está en construcción el ferrocarril de Chagres a Panamá. Una compañía norteamericana

ha hecho medir topográficamente la cuenca del río San Juan, en Nicaragua, para unir ambos mares en ese lugar, primero mediante una carretera interoceánica y luego por un canal. En los periódicos ingleses y norteamericanos se discute acerca de otras rutas: la del Istmo de Darién, la del Atrato en Nueva Granada, la del Istmo de Tehuantepec. En medio de la ignorancia, súbitamente revelada, de todo el mundo civilizado respecto a las condiciones de América Central, es imposible determinar cuál es la vía más ventajosa para un gran canal; conforme a los pocos datos conocidos, la ruta del Atrato y la que cruza Panamá ofrecen las mejores posibilidades. Además de las comunicaciones a través del Istmo, también se ha vuelto urgentemente necesaria una rápida expansión de la navegación oceánica de vapor. Ya los vapores surcan las aguas entre Southampton y Chagres, Nueva York y Chagres, Valaparaiso, Lima, Panamá, Acapulco y San Francisco; pero estas pocas líneas, servidas con un reducido número de unidades son absolutamente insuficientes. El desarrollo de la navegación de vapor entre Europa y Chagres se vuelve día a día más necesario, y el tráfico creciente entre Asia, Australia y América demanda nuevas, grandes líneas de vapores de Panamá y San Francisco y Cantón, Singapur, Sydney, Nueva Zelandia y a la principal escala del Océano Pacífico, la islas Sandwich. De todos los territorios del Pacífico, son Australia y Nueva Zelandia las que en particular más han progresado, tanto por el rápido desarrollo de la colonización como a influjo de California, y no quieren ni un momento más seguir separadas del mundo civilizado por un viaje de cuatro y hasta seis meses de duración en veleros. La población total de las colonias australianas (exceptuada Nueva Zelandia) pasó de 170.676 (1839) a 333, 764 en el año 1848, o sea que aumentó un 95 ½% en nueve años. La propia Inglaterra no puede dejar a estas colonias sin conexión de vapores; el gobierno en este momento hace gestiones en pro de una línea que continúe el correo transcontinental con las Indias Orientales y, se concrete esto o no, la necesidad de conexión mediante vapores con América y especialmente con California, hacia la cual emigraron el año pasado 3,500 personas procedentes de Australia, será satisfecha en breve. Realmente, se puede decir que el mundo comienza a ser redondo, por vez primera, desde que existe la necesidad de estos viajes oceánicos universales de vapores.

Esta expansión inminente de la navegación de vapor se desarrollará aun más mediante la ya citada apertura de las colonias holandesas y el aumento del número de vapores de hélice, con los cuales, como se ha comprobado cada vez más, se puede transportar a los inmigrantes cada vez más rápido, a precio

relativamente menor y más ventajosamente que en los veleros. Además de los vapores de hélice que ya parten desde Glasgow y Liverpool hacia Nueva York, probablemente se sumarán nuevos vapores a esa línea y se establecerá otra entre Rotterdam y Nueva York. En qué medida el capital tiene actualmente la tendencia de lanzarse sobre la navegación oceánica a vapor, lo demuestra el constante aumento de los vapores que compiten entre Liverpool y Nueva York, el establecimiento de líneas completamente nuevas de Inglaterra a El Cabo y de Nueva York a El Havre, así como una serie de proyectos similares, en torno a los cuales corren rumores en Nueva York.

Con esta tendencia del capital a la navegación oceánica de vapor y a la canalización del Istmo americano ya está echada la piedra fundamental para la superespeculación en este dominio. El centro de esta especulación es inevitablemente Nueva York, que recibe el grueso del oro californiano; que ya ha atraído hacia sí el comercio principal con California y que, en general, desempeña para América el mismo papel que Londres para Europa. Nueva York ya es el centro de la navegación de vapor transatlántica en su conjunto; todos los vapores del Océano Pacífico pertenecen a compañías neoyorquinas, y casi todos los proyectos en este ramo brotan de Nueva York. La especulación sobre líneas transoceánicas de vapores ya ha comenzado en esa ciudad; la Compañía de Nicaragua, surgida de Nueva York, es asimismo el principio de la especulación sobre los canales del Istmo. La superespeculación se desarrollará muy pronto, y pese a que el capital inglés ha entrado masivamente en tales empresas, y a despecho de que la bolsa londinense se colmará de análogos proyectos de la más diversa índole, Nueva York seguirá siendo esta vez, empero, el centro de toda la faramalla y será la primera en experimentar, como en 1836, su colapso. Innumerables proyectos fracasarán, pero igual que en 1845 el sistema ferroviario inglés, esta vez, por lo menos, la estructura de una navegación universal de vapor se impondrá a la superespeculación. Por más que quiebren muchas sociedades, subsistirán los vapores que duplican el tráfico atlántico, que conquistan el Océano Pacífico, que unen a Australia, Nueva Zelandia, Singapur y China con América y reducen el viaje alrededor del mundo a la duración de cuatro meses.

CUARTO PERÍODO

Desde el descubrimiento de las minas de oro de California y la integración de Panamá al mercado mundial, particularmente con la construcción del ferrocarril interoceánico, hasta el inicio del proceso de sustitución de importaciones al estallar la Segunda Guerra Mundial. Período de "expansión hacia afuera" o período de la economía abierta (1848/50 - 1939/40)

INTRODUCCIÓN

El descubrimiento de las minas de oro de California a principios de 1848 inicia, en la segunda mitad del decimonono, el proceso de integración de Panamá al mercado mundial, particularmente al mercado norteamericano. Su impacto es tan violento que sacude subitamente las estructuras económico-sociales, político y culturales del Istmo.

"Hasta el último día de 1848 -apunta Justo Arosemena- la provincia de Panamá había llevado una existencia pobre, pero tranquila. Esperanzada en la venida de mejores tiempos, se entregaba a sus ilusiones, trabajaba para vivir, gozaba poco, se afanaba menos, y poseídos todos sus habitantes de un espíritu de paz, de benevolencia y aun de desprendimiento, daban muy escasa tarea a la autoridad pública, cuya acción por lo mismo no era costosa, y no exigía de los contribuyentes grandes sacrificios. El desembarco de los españoles en el Nuevo Mundo no causó tal vez mayor sorpresa, que la experimentada por la ciudad de Panamá, cuando el 1 de enero de 1849 vió entrar por sus puertas una corriente de emigrados norteamericanos, en vía para la región donde acababan de hacerse descubrimientos fabulosos del más codiciado de los metales. Panamá, pobre y modesta; Panamá, con cinco mil habitantes, aunque con grandes recuerdos y nebulosas esperanzas, Panamá, apacible y perezosa, donde un hombre pasaba satisfecho su día con 20 centavos, que no ganaba tampoco fácilmente, sintió

*una conmoción viva y desconocida. Tres mil personas llenas de dinero, y que animaban todos los consumos en una proporción muy superior a lo que ese mismo número de habitantes nativos hubiera hecho calcular, se acomodaron dentro de sus muros, en donde permanecieron por algunos meses, preparando su segunda navegación hacia la región de sus ensueños. No es fácil concebir la revolución moral e industrial que los nuevos huéspedes produjeron en el tramo de uno a otro mar, con sólo el talismán de su presencia. Todos los objetos adquirieron un precio cuatro o seis veces mayor que antes, despertose la codicia de una manera alarmante, hicieronse mas frecuentes las ocasiones de dependencias entre dos razas que siempre han simpatizado poco, y la estadística criminal dio guarismos tan crecidos como eran las ganancias de los industriales. Semejante estado de cosas no sufrió alteración notable durante mucho tiempo. La autoridad pública tuvo que aumentar sus quehaceres, en proporción justamente a la pérdida de la moralidad" (Justo Arosemena, "Cuestiones Internacionales relacionadas ahora con el Istmo de Panamá"; en *El Panameño*, Panamá, 11 de agosto de 1850; reproducido por Argelia Tello Burgos, *Escritos de Justo Arosemena*, Biblioteca de la Cultura Panameña, Tomo 8, p. 115 y s; Panamá, 1985).*

En los últimos días de 1851 se levantó el censo de población de las 31 provincias en las que estaba dividida la República de la Nueva Granada. De acuerdo a este censo la población de las cuatro provincias que formaban el Istmo de Panamá era la siguiente: Panamá = 52,322 habitantes (24,474 hombres y 27, 848 mujeres); Azuero = 34,643 habitantes (16,701 hombres y 17,942 mujeres); Veraguas = 33,864 (16.444 hombres y 17,420 mujeres) y Chiriqui = 17,279 (8.532 hombres y 8,747 mujeres). Esto hacia un gran total de 138,108 habitantes (66.151 hombres y 71,957 mujeres), lo que representaba el 6.2% de la población total de la Nueva Granada que alcanzaba la cifra de 2,240,054 habitantes. La población extranjera era de 1,527 personas (1,211 hombres y 316 mujeres) de la cuales el 24.7 % (377 personas, casi todos norteamericanos) residía en Panamá. ⁽¹⁾

(1) Salvador Camacho Roldán. *Memorias*. Librería Colombiana, pp. 248, 249, 252. Colombia, Bogotá, 1923.

La coyuntura del oro californiano no solo sacude las urbes principales de la zona de tránsito incitando el choque de grupos étnicos diferentes, sino que provoca una profunda transformación de la estructura de clases en el Istmo. Esta es, en nuestra opinión, la impronta más importante de la coyuntura dorada. La transformación radical de las clases abona el terreno para el florecimiento de los conflictos y contradicciones responsables de la evolución histórica del período en cuestión.

Desde el inicio de la coyuntura los intereses foráneos, especialmente norteamericanos, no cesan de multiplicarse desplazando arrolladoramente al patriciado urbano. En adelante, la dependencia del Istmo respecto a los Estados Unidos irá creciendo en la misma proporción que su distanciamiento de la Nueva Granada o de Colombia. La obra **Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821-1903)** de Alfredo Figueroa Navarro nos ofrece, en su segunda parte, una descripción detallada de la presencia creciente y hegemónica de los forasteros en la economía de la zona de tránsito. He aquí el cuadro. (véase la p. 44)

Como vemos, de los 73 establecimientos comerciales más importantes clasificados según el monto del impuesto pagado al fisco, los resultados son contundentes en 1849. De los 7 establecimientos dedicados al **negocio de importación -exportación**, sólo uno clasificado en la segunda categoría es istmeño; el resto son extranjeros. En el caso de los almacenes, de 15 establecimientos, 10 son istmeños (3 en la primera categoría, 4 en la segunda y 3 en la tercera). En lo que respecta a los hoteles, de 8 establecimientos, 2 son istmeños (1 en la segunda categoría y otro en la tercera), el resto son extranjeros. Algo parecido ocurre con los restaurantes: de 10 establecimientos, sólo uno es istmeño. En contraste con lo anterior salta a la vista el espíritu tendero del patriciado istmeño. De las 17 tiendas registradas, 12 principalmente de segunda y cuarta categoría, pertenecen a istmeños. Conviene destacar que en las tiendas de "cuarta clase", se recluta casi un centenar de pequeños tenderos que no se cuantifican en el cuadro, frecuentemente arrabaleros de cuna. A propósito de las 5 farmacias anotadas, 4 son de istmeños. Lo mismo ocurre con las 11 panaderías de las cuales 9 pertenecen a istmeños.

Las cifras correspondientes a 1849 revelan, pues, el predominio de los intereses foráneos en el Istmo, principalmente norteamericanos, ingleses y franceses, al irrumpir la California. La preeminencia de los establecimientos extranjeros en el negocio de importación-exportación, en los almacenes, hoteles, restaurantes, e inclusive en las tiendas más gravadas, es evidente. Bien

CUADRO N° 1

**ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES EN LA CIUDAD DE PANAMÁ
1849, 1856 y 1870***

TIPO DE ESTABLECIMIENTO	TOTAL	EXTRANJEROS	ISTMEÑOS	IMPUESTO
1849				
1. De importación y exportación	7	6	1	120
Primera Clase	4	4	0	100
Segunda Clase	3	2	1	
2. Almacenes	15	5	10	80
Primera Clase	5	2	3	60
Segunda Clase	6	2	4	40
Tercera Clase	4	1	3	
3. Hoteles	8	6	2	80 y 60
Primera Clase	2	2	0	60
Segunda Clase	3	2	1	--
Tercera Clase	3	2	1	--
4. Restaurantes	10	9	1	--
Primera Clase	6	5	1	--
Segunda Clase	4	4	0	--
5. Tiendas	17	5	12	--
Primera Clase	4	3	1	--
Segunda Clase	9	1	8	--
Cuarta Clase	4	1	3	--
6. Farmacias	5	1	4	--
7. Panaderías	11	2	9	--
8. Salones de biliar	--	--	--	--
1856				
1. Establecimientos comerciales	17	14	3	
Los veinte primeros lugares	17	14	3	
1870				
1. Establecimientos comerciales	16	14	2	
Los veinte primeros lugares	16	14	2	

* Este cuadro ha sido elaborado por el autor en base a la información suministrada por Alfredo Figueroa Navarro en su obra *Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821 - 1903)*, pp. 302 -310

vergozante, para decirlo con palabras de Figueroa Navarro, luce el espíritu empresarial del patriciado urbano que prefiere, salvo excepción, dedicarse a actividades tenderas. No piensa, después de treinta años de recesión económica, arriesgar su fortuna en especulaciones osadas.

Siete años después, en 1856, la tendencia observada en 1849, se agrava. De los establecimientos comerciales que ocupan los veinte primeros lugares en la ciudad de Panamá, sólo tres (que ocupan el tercero, el duodécimo y el decimotercero lugar) son istmeños. En lo que respecta a Colón es una urbe totalmente extranjera a Panamá. De las cinco agencias de vapores más importantes por el pago de impuesto solo una es panameña. Es la más modesta sucursal de Colón, apenas contribuye con 6 pesos, en contraste con la primera agencia que contribuye con 100 pesos. En cuanto a los almacenes, excepcionalmente, un panameño ocupa el primer lugar. Los restantes son establecimientos extranjeros (norteamericanos, franceses, alemanes y judíos).

En 1870 y no obstante agonizar la California, la avanzada de los establecimientos extranjeros y el parasitario atraso de los criollos es ostensible. De los establecimientos comerciales de las veinte primeras posiciones sólo dos (que ejercen la séptima y la decimo séptima posición) son istmeños. El resto son extranjeros. Para ubicar establecimientos de comerciantes istmeños hay que trasladarse después del vigésimo lugar: al trigésimo tercero, trigésimo noveno, cuatrigésimo sexto, quincuagésimo cuarto, quinquagésimo noveno, sextuagésimo cuarto y centésimo lugares.

Conviene agregar que en el transcurso de la California, las islas situadas frente a la capital escapan del patriciado urbano. "En efecto -señala Alfredo Figueroa-, las grandes naves no pueden llegar hasta el puerto, habida cuenta de las malas condiciones morfológicas de la bahía, poco profunda. Anclan los barcos cerca de un rosario de Islas del pacífico, harto visibles desde la Ciudad de Panamá (Flamenco, Naos, Perico, Taboga) ... Estas son ambicionadas por los traficantes extranjeros y por las compañías marítimas, esencialmente norteamericanas y británicas. Puertos, depósitos e inmuebles son construidos por los recién llegados".⁽²⁾ Una agencia marítima norteamericana, que asegura el viaje de Panamá a California, logra adquirir muchos terrenos baratos en la isla de Taboga hacia 1849, y compra otros, sensiblemente más caros, en 1850, al paso que alquila algunas parcelas por diez años. Ese mismo año, la Compañía de Navegación de los Barcos del Pacífico alquila por quince años y 30.000

(2) Alfredo Figueroa Navarro. Ob. cit., p. 296.

pesos el islote el Morro y compra, hacia 1853, la isleta de Flamenco, por 10,000 pesos. Finalmente unos hostales son edificados por sujetos norteamericanos y europeos, fundamentalmente en Taboga, para alojar a los febriles del Gold Rush.

Las coaliciones entre panameños y comerciantes extranjeros resultan moneda corriente en la California. Pueden ser Colombianos (el caso de Mosquera y sus primos de Panamá: los Hurtado); franceses (Andreve y Sosa, Danouille y Berguido); y de otras nacionalidades. Con todo, son numerosísimas las sociedades establecidas y administradas, exclusivamente, por extranjeros. Algunas veces colombianos, oriundos de Cartagena (J.N. Recuero y Hermanos, compañía dedicada al comercio de perlas) o de Popayán (Hurtado/Olano) compañía de importación y exportación; otras veces, como sucede siempre, estadounidenses. Judíos de las Antillas o de los Estados Unidos establecen plurales sociedades mercantiles (Nathaniel Brandon y Compañía, Lunau, Sasso y Cía., Furth, Maduro y Cía.). Hay, además, ciertos italianos (Debernardi y Cía., Papi y Hermanos, Ferrari y Dellatorre) y franceses (Lefevre, Roussel y Cía., Heurtematte y Cía., Joly de Sabla y Cía., Hourquet, Poylo y Cía., etc.). Todas esas compañías citadas, de personas no nacidas aquí, abandonarán el Istmo clausurada la coyuntura californiana. Algunos, no obstante, desposarán con criollas del patriciado, al cual se asimilan. La obra de Omar Jaén Suárez, **La población del Istmo de Panamá del siglo XVI al siglo XX** nos permite estudiar la evolución de la burguesía comercial después de la California hasta la primera década del siglo XX. he aquí la síntesis de la información suministrada. Dieciseis años después de la California, en 1886, en el mejor momento del auge económico provocado por el Canal francés, de las sociedades mercantiles que ocupaban los veintiún primeros lugares (el 3.5% de los contribuyentes y el 44.4% del total de impuestos comerciales) sólo tres son panameños, y el primero aparece en el décimoséptimo lugar. Los extranjeros no sólo destacan en los mayores establecimientos comerciales, sino que dominan el comercio mediano. De los 68 establecimientos de esta categoría (que paga entre 20 y 100 pesos de impuestos comercial) únicamente se registran 14 panameños y colombianos de nacimiento. En la categoría media-baja e inferior, de buhoneros y pacotilleros, los orientales, principalmente comerciantes chinos, comparten ampliamente con los autóctonos. ⁽³⁾

(3) Omar Jaén Suárez. Op. cit., pp. 535-536.

En el período de auge de los trabajos del Canal norteamericano, el control de la actividad comercial de la ciudad de Panamá por comerciantes foráneos será aún más acentuado que en la mejor época del Canal francés. De un total de 653 establecimientos comerciales o empresas dedicadas a la venta de servicios comerciales, registrados en el Censo Comercial de la ciudad de Panamá en 1908, el 82% (535 establecimientos) pertenecen a extranjeros. De los 106 almacenes mayoristas, 42 pertenecen a europeos, 15 a ciudadanos norteamericanos, 12 a chinos y 28 a panameños. De las 12 empresas más importantes de este tipo (con un capital superior a los 100,000 balboas) sólo 2 pertenecen a panameños. En el negocio de banca y casas de cambio, sólo un panameño de reciente nacionalización, con un capital de 500,000 balboas, alcanza un lugar ínfimo. El resto de estas empresas, cuyo capital se acerca a los 15,000,000 de balboas pertenecen todas a extranjeros, en especial la más importante, con un capital de 13,000,000 de balboas, pertenece a un banco norteamericano. Los 45 hoteles, restaurantes y fondas de la ciudad también pertenecen, en un 98% a extranjeros, especialmente europeos. El comercio al menudeo, de tiendas al detal, está dominado por comerciantes chinos que controlan el 79% de los establecimientos, mientras que únicamente el 9% está en manos de panameños. Sólo en el negocio de las 18 farmacias y 11 joyerías los nacionales tendrán una participación más relevante, y sobre todo en el de cantinas y bares: de los 192 establecimientos de este género que funcionan en la ciudad, una tercera parte pertenece a panameños, 10% a españoles, 10% a jamaicanos, 9% a colombianos y 6% a italianos. Conviene destacar que la mayor de las empresas y negocios registrados en el censo comercial de 1908, son de reciente data: más del 80% han sido establecidos después de 1900. De los 106 almacenes mayoristas, 6 se instalaron antes de 1880 y 1889, 14 en la década del 90 y 70 entre 1900 y 1908. ⁽⁴⁾

A pesar de este fuerte predominio extranjero en los mejores negocios comerciales, la oligarquía criolla conserva hacia fines del siglo XIX y principios del XX su control sobre la propiedad inmueble urbana y suburbana que ha heredado de los tiempos de su antiguo dominio. Desde los albores de 1849, los alquileres ascienden de manera extravagante en opinión de un cónsul francés quien debe pagar 50 pesos de alquiler cuando al precedente diplomático se le exigía 20 pesos por la misma morada. Los propietarios de residencias no vacilan en doblar o triplicar sus alquileres por 1850, un año después del despegue californiano.

(4) Omar Jaén Suarez. Op. cit., pp. 540-541.

El examen de los protocolos notariales que reposan en los Archivos Nacionales de Panamá, apunta Alfredo Figueroa, permite comprender el proceso de enriquecimiento experimentado por el patriciado urbano. Algunos ejemplos son ilustrativos.

En 1849 José Antonio Bermúdez compra una huerta en 90 pesos que vende, transcurrido un año, en 1,000 pesos. Hacia 1854 el mismo personaje vende a la Panamá Railroad Company otra propiedad evaluada en 14,000 pesos, precio elevadísimo. Ese mismo año el comerciante Ramón Arias Pérez hace suya una finca de 500 pesos que vende a la Compañía del Ferrocarril por 10,000 pesos.

Merced a los dos primeros catastros del barrio acomodado de Panamá (San Felipe) que datan de 1854 y 1871, se puede tener una idea más clara de la riqueza inmobiliaria del patriciado urbano.

CUADRO N° 2

COMPARACIÓN DE LA RIQUEZA INMOBILIARIA DE LOS LINAJES CRIOLLOS EN EL BARRIO DE SAN FELIPE (1854 (a) Y 1871)*

FAMILIA	PROPIEDADES		METROS		IMPUESTO INMOBILIARIO (PESOS)	
	1854	1871	1854	1871	1854	1871
1. Arosemena	8	7	356			328.90
2. Arce	7	20@	352			270.60
3. De Icaza	5	9	188			104.60
4. De Alba	2	10@	132			201.10
5. Remón		5	128			66.60
6. García de Paredes		3	100			52.80
7. De Obarrio		8				295.70
8. Arias	7	10	272			281.30
9. Miró (Gregorio) (b)		4				211.20
10. Planes		4				195.75
11. Hurtado	7@					195.60
12. Gamboa (Ramón) (b)		6				175.20
13. Manuela Díez de Feraud	5 (b)		220			220.00
14. Sosa		3	124			124.00

a.-El catastro de 1854 no incluye información sobre el impuesto inmobiliario

b.-Se trata de una persona y no de una familia

c.-Incluye algunas propiedades en el barrio de Santa Ana

* El cuadro ha sido construido por el autor a partir de la información que ofrece Alfredo Figueroa sobre la propiedad inmueble urbana (Veáse las p. 284 y ss. de la obra citada.

Como vemos, los datos demuestran la permanencia en el goce de la propiedad inmueble urbana por los antiguos apellidos-citadinos a lo largo de la coyuntura californiana. El cuadro revela, además, la aparición de nuevos ricos, registrados en el Catastro de 1871, y provistos de propiedades que a veces pagan más impuestos que las ya existentes. Se trata de familias criollas, en modo alguno extrañas al patriciado tradicional, que se valen de la California para ascender en la escala social. Desde luego, pasarán a formar parte de la oligarquía urbana.

El Catastro de 1871, contrario al de 1854, manifiesta la efectiva internacionalización de la ciudad de Panamá. Un sinnúmero de forasteros adquieren inmueble y logran contraer nupcias con damas patricias. En cuanto al catastro de la Ciudad de Colón, el documento comprueba la hechura norteamericana de la urbe. "El patriciado criollo de la Ciudad de Panamá-subraya Alfredo Figueroa-no figura, pues, en ese listado. Los principales propietarios son de sangre norteamericana y hebrea. Trátase, por cierto, de negociantes israelitas nacidos en Las Antillas inglesas (Jamaica), danesas (Saint Thomas) u holandesas (Curazao). Bien pocos integrados a la sociedad panameña están".⁽⁵⁾ Así, el señor W. Field, extranjero, posee veinte casas y tres terrenos en Colón y paga 808.50 pesos en impuestos inmobiliario, superando a todos los linajes citadinos de Panamá. Otro negociante, probablemente de Cartagena, Manuel de Alcázar detenta trece edificios y contribuye con 328.50 pesos al fisco. Siguen luego, incontables norteamericanos (Tracy Robinson, etc.), y judíos (Donalísio E. Noble, T. R. Cowan, S. L. Isaacs, Rachael Delevante, Leha Penso, Nathaniel Brandon).

Es evidente, por tanto, que la ciudad de Colón, a despecho de hallarse situada en territorio panameño, es una urbe alógena, poblada por una burguesía comercial carente de ligazones con el Istmo. Tales mercaderes, sensiblemente más ricos que los oligarcas nativos en cuanto a la propiedad inmueble urbana se refiere, ejercerá un poder hegemónico en la ciudad atlántica.

Conviene señalar, finalmente, que estrenada la California o, para decirlo con mayor exactitud, en los años inmediatamente pre-californianos que trajeron la presencia de agentes de compañías navales británicas y norteamericanas, se produce una ruptura en cuanto al matrimonio y a la actitud endogámica de la oligarquía criolla. Cierta permeabilidad del patriciado a los maridajes con forasteros comienza a registrarse. Plurales ejemplos ponen énfasis en el carácter realmente "exogámico" de las bodas. Así, a excepción de dos colombianos que

(5) Alfredo Figueroa Navarro, *op. cit.*, p. 292

contraen nupcias con doncellas burguesas, varias uniones son celebradas con comerciantes españoles, franceses, ingleses y suecos. Todos ellos habrán de aprovechar la ya próxima coyuntura dorada. Mas la California acentúa y redobla esta propensión a la exogamia de la " República de los primos". Por ello estas uniones lucen como indicadores reales de los vínculos comerciales del patriciado criollo con el extranjero, aunque, ocasionalmente, no se trata de mercaderes sino de meros inmigrantes engegucidos por el brillo del **Gold Rush** o sedentarios funcionarios de la **Railroad Company**.

He aquí un cuadro ilustrativo de los principales matrimonios que unen a varones extranjeros con patricios istmeños.

CUADRO N° 3

**PRINCIPALES MATRIMONIOS QUE UNEN A VARONES
METROPOLITANOS CON PATRICIAS ISMEÑAS (1845-1869)***

1.- 1845	Clement ORILLAC	(francés)	Tomas JOVANÉ ARCE
2.- 1847	Pedro Teodoro BRIN	(francés)	Margarita AROSEMENA
3.- 1847	Carlos ZACHRISSON	(sueco)	Manuela VALLARINO BRAJIMO
4.- 1847	Guillermo NELSON	(inglés)	Dolores PALAZUELOS Y ROBLES
5.- 1848	Juan José MENDEZ	(español)	Mercedes GARCÍA DE PAREDES DE LA BARRERA
6.- 1850	Pablo Eugenio FERY	(francés)	María de las Mercedes ESCOBAR ARCE
7.- 1850	Robert Rubin WALLACH	(americano)	María de los Ángeles ALEMÁN DUTARI
8.- 1850	S. JAMOCATTA	(inglés)	María Concepción PICON HERRERA
9.- 1851	Jaime LEWIN	(inglés)	Felicia ALEMÁN DUTARI
10.- 1851	Hoster Eduardo HICKS	(americano)	Amalia ALEMÁN DUTARI
11.- 1851	Luis Eugenio BARBÉ	(francés)	Amalia ESCOBAR ARCE
12.- 1851	Francisco W. RICE	(americano)	Josefa Dolores AROSEMENA QUESADA
13.- 1851	Carlos Domingo LECONTE	(francés)	Adelaida ALBURQUERQUE de OBARRIO
14.- 1853	Isaac MacKim COOKE	(americano)	Carmen AROSEMENA MERINO
15.- 1853	George FLETCHER	(inglés)	María Teresa PLICET
16.- 1854	José HAWES	(americano)	Josefa AROSEMENA MERINO
17.- 1857	Pedro Teodoro BRIN	(francés)	Ramona GARCÍA DE PAREDES
18.- 1866	Juan Bautista POYLO	(francés)	Francisca HERRERA de URRIOLA
19.- 1867	Edgar CHIPMAN	(americano)	María de los Angeles ALEMÁN DUTARI
20.- 1867	Francisco W. RICE	(americano)	Carmen AROSEMENA QUESADA
21.- 1868	George Edwin Henry L. LEFEBRE	(inglés)	Emilia Luisa DE LA OSSA ESCOBAR
22.- 1869	Luis de ROUX	(francés)	Teresa GARCÍA DE PAREDES DE LA BARRERA
23.- 1869	Henry A. MITCHELL	(americano)	Juana AROSEMENA MEDINA

* Este cuadro es una reproducción del que aparece en Alfredo Figueroa Navarro. Ob. cit., p. 315.

"A partir de la década de 1850 -apunta Alfredo Figueroa-, una alianza unen, pues, el patriciado urbano a ciertas familias rurales dominantes (Chiari, De La Guardia, Fábrega) de los cuales varios retoños residirán, provisionalmente, y luego de manera definitiva, en la Ciudad de Panamá. Los grupos rectores del campo anhelan participar, en la coyuntura californiana, monopolizando el mercado de la carne interiorana. Su fortuna terrígena ofusca cuando examinamos los protocolos notariales y los catastros rurales. No nos cansamos de corroborar que aquellas 'aristocracias' aldeanas, son, 'grosso modo' linajes urbanos ruralizados a fines del siglo XVIII. En consecuencia, no son totalmente extrañas al patriciado de Panamá. Si, antes de 1850, yacen por así decirlo, aisladas, encarceladas, enclaustradas dentro de sus estancias, a partir de la fiebre del oro, no vacilan en enriquecerse y remozarse emigrando. Por ministerio de los maridajes, refrendados con patricios ciudadanos, aquellos antiguos señores de la tierra blancos formarán parte, desde ya, de la oligarquía urbana que les hospeda y mimas. Nuevamente 'urbanizados' devienen rentistas y comerciantes". (Alfredo Figueroa Navarro, Ob cit.,p. 299).

Veinticuatro años después del fin de la California, en 1895, la oligarquía panameña mantenía su predominio sobre la propiedad inmueble. De los 39 grandes propietarios capitalinos en 1895 (con más 20.000 pesos en propiedades) solo 16 son extranjeros. En la categoría menos importante (entre 10.000 y 20.000 pesos con propiedades) únicamente 10 son extranjeros de un total de 68 propietarios en la ciudad.

Hacia 1860, Pantaleón De La Guardia, terrateniente "urbanizado" y vecino de Parita, contrae matrimonio con Matilde García de Paredes Arosemena, hija de la ciudad de Panamá. De la Guardia suministra carne a la capital y deviene también, con el correr del tiempo, en un auténtico comerciante. Otro caso ejemplar es el de José Manuel Fábrega López, conservador, gamonal de Santiago de Veraguas, que desposa en 1861 con Inés Arosemena De la Barrera, lúcida patricia e hija de don Justo Arosemena.

En este proceso de transformación de la **aristocracia rural** no hay que olvidar el papel de la **iglesia**, su pilastra fundamental, propietaria de inmensos

latifundios y un sin número de cabezas de ganado (bienes de manos muertas), poder omnímodo que perderá en la década del sesenta.

En no pocas ocasiones, los grandes latifundistas, que se "urbanizan" para lucrar de la California, realizan importantes compras de ganado eclesiástico. Así, Santiago de la Guardia compra, primeramente, 449 reses evaluadas cada una en 5 pesos a la iglesia de su aldea. Posteriormente, obtendrá 141 suplementarias al mismo precio. Típico latifundista ausente, residente en la urbe capitalina, De la Guardia cultiva, sin embargo, nexos privilegiados con la iglesia de su zona natal, Parita, cuyo ganado baratísimo compra e importa a Panamá. Incluso hombres de negocios norteamericanos o foráneos avecindados en Panamá, se comprometen en ventas con la iglesia. Hacia 1850 Carlos Zachrisson y Guillermo Nelson, regentes de una compañía de transporte de mercancías y personas en la zona de tránsito y vendedores de carne a toda suerte de forasteros, compran 700 reses a la iglesia de Parita. En 1851 Ramón Arias, egregio mercader capitalino, liberal y anticlerical, adquiere de la iglesia de Natá 300 cabezas de ganado (vacas y caballos) a sólo 6 pesos por cabeza, al tiempo que el precio en la urbe oscila entre 15 y 30 pesos. Ese mismo año, Juan José Méndez, comerciante, compra 300 reses de ganado a la misma iglesia, a 6 pesos por cabeza y, además, obtiene 291 reses adicionales de la iglesia de Calobre, en Veraguas, a 6 pesos y 4 reales por bestia. En 1852, año en que el flujo de inmigrantes aumenta y asciende la demanda de carne, José Antonio García de Paredes, comerciante istmeño, deviene dueño de 542 reses que compra a la iglesia de San Francisco de la Montaña, a 6 pesos por cabeza. Finalmente, Manuel de Jesús Pérez, comerciante urbano, adquiere 178 reses de la Iglesia de San Carlos, a 6 pesos por bestia.

En cuanto a las **haciendas suburbanas** se refiere, el documento de 1854 nos permite conocer los apellidos de sus dueños y la cantidad de ganado que padece en aquellas fincas. En realidad, las tierras aldeañas a la capital ya no son tan generosas en reses. Ello se explica, en parte, por la fortísima demanda de carne, causada por los inmigrantes. Así en la hacienda más importante de "Carrasquilla", barrio de la ciudad y nombre de la hacienda en cuestión, propiedad del comerciante Bernardo Arce Mata, sólo pastan 300 reses. La estancia "Hato Pintado" del tendero José María Remón, contiene solamente 250 cabezas de ganado. "La de Cáceres" de José García de Paredes, encierra 200 bestias; "Matías Hernández" y "Paitilla" arrojan juntas 100 reses; "Algarrobo" frisa con las 80, "Locería", "Cerro Pelado", "Cangrejo" y "Corozal", contienen cada una 50 vacas. En las quintas menos agraciadas pastan de 20 a 30 reses.

Varía, grandemente, la situación en Pacora, región suburbana localizada a 30 kilómetros al noroeste de la capital que provee de carne a la capital desde la colonia. Acá las haciendas son mucho más productivas. Así, "Paso Blanco" de Carmen Díaz de Hurtado, cuya familia se dedica a quehaceres mercantiles, aloja 2,500 reses. Otras cinco, "Juan Díaz de Pacora", del comerciante José Antonio Bermúdez; "Tocumen", manejada por Antonio Planas, banquero y hombre de negocios; "San José, de Manuel José Hurtado; y "Hato en medio" del burgués José Faustino de Alba, contienen cada una, 1,000 y pico de reses. Entre las haciendas medianas de Pacora, que superan las 300 reses, tenemos: "Naranjal", de P. Santa Cruz e hijo, con 600 bestias; "Cabra", de Manuel María Díaz, con 500; "Bermejil", de Carlos de Icaza, y "Piñuelita", de Fernando de Alba, con 400 animales cada una; y, "Tapia" de María del Barrio de Sosa con 350 rumiantes.

Las haciendas ubicadas en Chorrera, a 30 kilómetros al noroeste de la ciudad, también ofrecen situaciones más ubérrimas. La finca "Aguacate" de José García de Paredes Arce, el principal propietario de la zona, agrupa 1,000 reses; "bique", de Carlos y Pablo E. de Icaza, contiene 800 cabezas de ganado. La estancia "Limón o Caimito", de Ramón Arias Pérez y "Cerro de Cabra", regentada por José Manuel de Alba, abarcan, cada una 500 reses. Un francés, Sylvain Joly de Sabla, dedicado al comercio, apoderóse de la hacienda "Bernardino" con 130 reses. No pocas familias detentan fincas tanto en Panamá como en Chorrera.

Todo indica que la coyuntura californiana no produjo considerables mutaciones en cuanto a las haciendas suburbanas se refiere.

Por lo que respecta a las fincas más próximas, en 1872 siguen siendo poco relevantes en materia de reses. Así, "Carrasquilla", la mejor dotada en 1854 (300 reses) cuenta ahora con 350; "Hato Pintado" posee 280 cabezas, 30 más que en 1854 y "Juan Franco" no contiene sino 200. El resto, trece estancias registran menos de 50 cabezas, cosa impensable en 1854. Empero, el porcentaje de hacendados foráneos sigue siendo mínimo. Las Haciendas más pobladas en animales continúan ubicándose, en 1871, en Pacora. La primera, "Paso Blanco", propiedad de Buenaventura Hurtado, (con 2,500 reses) en 1854, posee 1,400, en 1871. Las dos siguientes "Juan Díaz" del banquero Ricardo Planas; y "Hato en Medio" de José Manuel de Alba, contienen, como en 1854, 1,000 reses cada una.

Conviene anotar que al finalizar la California en la lista de los hacendados pacoreños es fácil constar el dominio del patriciado criollo. Al lado de las

antiguas familias se agregan otras más bisoñas (De Obarrio, Hurtado, Planas) que salen bien adineradas de aquel ciclo de bonanza. En el padrón de los hacendados sólo figura un extranjero, el comerciante francés Bernardo Andreve, ligado a la élite por vínculo matrimonial.

Es evidente, pues, el predominio de la oligarquía panameña sobre la propiedad inmueble urbana y suburbana. A vida de los valores seguros (casas, edificios, terrenos) conserva, además, el alma de burócrata de sus antepasados de finales del siglo XVIII: sus miembros van a monopolizar la función pública y la burocracia de servicios por lo menos hasta las primeras décadas del siglo XX. " En 1896 -anota Omar Jaén-, entre los 100 empleados de alguna importancia de la administración pública, 50 tienen apellidos que se vinculan a la República de los primos. Sucede la misma cosa con 20% de los empleados de pupitre de la compañía del Canal Francés y con 40% de los empleados no obreros del ferrocarril transístmico que pertenece a una compañía privada norteamericana".⁽⁷⁾ Para sobrevivir como grupo dominante, en la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX, la oligarquía debe abrirse a los recién llegados y abandonar sus tradiciones endogámicas. No es por casualidad que el primer club social y más exclusivo de Panamá, el **Club Internacional** y su sucesor el **Club Unión** nazca a fines del siglo XIX haciendo gala de sus nombres, es decir, reagrupando desde el principio tanto a miembros de la oligarquía criolla como a mercaderes extranjeros. La apelación misma indica más a una apertura que a una exclusividad de casta.

De toda la información documental que nos ofrecen Alfredo Figueroa y Omar Jaén se pueden desprender las siguientes conclusiones:

"La primera -señala Figueroa- dice relación con el incontrovertible monopolio del alto comercio por los capitalistas alógenos que arriban a Panamá justamente al despuntar la California. Si los arcaicos linajes urbanos conservan la propiedad inmobiliaria urbana y las haciendas suburbanas, el comercio superior escapose de sus manos, a partir de 1849. Al cotejar las listas de los comerciantes avecindados en Panamá y Colón (tanto en 1856 como hacia 1870), tal fenómeno tiende a intensificarse".⁽⁸⁾ Durante el período de auge económico provocado por los trabajos del Canal francés, así como del Canal estadounidense, el control de la actividad comercial de las ciudades terminales de Panamá y Colón por comerciantes extranjeros será, como señala Omar

(7) Omar Jaén Suárez, *Op. cit.*, p. 538.

(8) Alfredo Figueroa Navarro, *Op. cit.*, pp. 309-310.

Jaén, más acentuado que en el mejor momento del período californiano. "Por añadidura -subraya Alfredo Figueroa- las ínsulas de la Bahía y del Golfo de Panamá se 'americanizan' con presteza. Y la ciudad portuaria de Colón es una suerte de factoría alógena, donde la élite no dispone de metas palpables".⁽⁹⁾

"La segunda conclusión alude a la fortísima conciencia tendera del patriciado cuya fuente adicional de riqueza son los almacenes y el mediano y pequeño comercio. En cambio, los advenedizos se adueñan, velozmente, del transporte de pasajeros a través del istmo, la hotelería y los restaurantes. Una tercera conclusión es relativa a la cristalización de la utopía de la 'feria comercial'. Ciertamente cuajará entonces. Corroboran los datos citados su coruscante aflorar" ...⁽¹⁰⁾ "La fiebre del oro californiano y la construcción del ferrocarril -alude la cuarta conclusión- hacen sentir sus efectos inclusive en el agro istmeño acercando a los burgueses los señores de la tierra, antaño antagónicos. Los primeros necesitan ganado rural para subsistir y nutrir el flujo de los viandantes. Los segundos desean aprovechar la espléndida coyuntura... Por vez primera, la oligarquía urbana -liberal- aprehende y capta el peso del interior en su 'teoría nacional'. Ella va ensayar pues, de 'integrarlo'. Pero, los latinfundistas -conservadores- apoyan a la iglesia católica cuya riqueza agraria rural desconcierta. Inevitables choques acompañarán, en efecto, a tal experimento de afinidad".⁽¹¹⁾

Finalmente, "pese a la inevitable endogamia que tiende a persistir dentro del patriciado, maravilla, al hojear los archivos parroquiales de la Iglesia de la Merced, el ancestro no autóctono de los cónyuges masculinos que desposan con las burguesas istmeñas".⁽¹²⁾ En síntesis, nos encontramos con una "burguesía doble, híbrida, de la ciudad de Panamá, con sus funciones claramente definidas: el grupo extranjero que será sin duda la clase comercial por excelencia, la burguesía mercantil y el grupo criollo más arraigado, de administradores y funcionarios, intermediarios de segunda categoría que, económicamente, podemos clasificar entre los rentistas, caseros y propietarios de bienes inmuebles y de las tierras del hinterland inmediato de la ciudad de Panamá quienes a los avatares de la inversión comercial prefieren la seguridad de la inversión inmueble en la ciudad de Panamá".⁽¹³⁾

(9) *Ibid.*, pp. 317.

(10) *Ibid.*, pp. 310.

(11) *Ibid.*, pp. 301-302

(12) *Ibid.*, pp. 310.

(13) Omar Jaén Suárez, *Op. cit.*, pp. 540.

Con la súbita transformación que provoca el descubrimiento de las minas de oro de California, no sólo se inicia la integración del Istmo a la economía norteamericana sino que comienza la presencia y el intervencionismo de ese país en los asuntos internos de la Nueva Granada. En efecto, la facultad que concedía el Tratado Mallarino Bidlack a los Estados Unidos de garantizar la neutralidad y el libre tránsito en el Istmo, y la continua guerra civil entre liberales y conservadores, crearon una fuente permanente de conflicto entre los dos países. Así, cuando la Nueva Granada recurría a los Estados Unidos para que salvaguardara su soberanía en Panamá ante un levantamiento revolucionario, aquel se negaba a intervenir si consideraba que el tránsito no estaba en peligro. Inversamente, si a juicio de los Estados Unidos la neutralidad del Istmo y el paso libre de sus ciudadanos se ponían en peligro, desembarcaba tropas aunque no mediara ninguna solicitud por parte del gobierno de Nueva Granada. He ahí una de las fuentes continua de conflicto de este período histórico.

*"La experiencia de más de medio siglo -afirma el Presidente Theodore Roosevelt, justificando las intervenciones norteamericanas, en su mensaje al Senado el 7 de diciembre de 1903- ha demostrado que Colombia ha sido perfectamente incapaz de mantener orden en el Istmo. Sólo la intervención activa de los Estados Unidos es lo que ha permitido conservar un simulacro de soberanía. Si no hubiera sido porque los Estados Unidos han ejercido funciones de policía en interés de Colombia, hace muchos años que sus vinculaciones con Panamá habríanse roto definitivamente. En 1856, en 1860, en 1873, en 1885, en 1901 y también en 1902, los soldados y marinos de barcos de guerra norteamericanos se vieron obligados a desembarcar para mantener la normalidad en el Istmo, proteger vidas y haciendas y garantizar el libre tránsito terrestre. En 1861, en 1862, en 1885 y en 1900, el Gobierno Colombiano pidió espontáneamente a los Estados Unidos que desembarcaran sus tropas para amparar sus propios intereses y conservar el orden en el territorio istmeño"... ("Mensaje del Presidente Theodore Roosevelt al Senado de la Unión americana el 7 de diciembre de 1903"; en Ernesto Castillero R., **Documentos históricos sobre la independencia del Istmo de Panamá**).*

Estas intervenciones ocurren en el período que se inicia con la firma del Tratado Mallarino-Bidlack en 1846 hasta la secesión de 1903. Durante ese tiempo, los Gobiernos de Nueva Granada y de su sucesora, Colombia, cambiaron continuamente. Las revoluciones, alzamientos, insurrecciones, motines y otros disturbios que tuvieron lugar en el Istmo durante ese lapso, alcanzan a cincuenta y tres en los cincuenta y siete años referidos.

Prácticamente desde los inicios de la fiebre del oro, los choques entre nacionales y norteamericanos, producto del brusco y repentino encuentro de grupos humanos diferentes, no se hicieron esperar. Al rápido incremento de la prestación de bienes y servicios en Chagres, Cruces, Gorgona y otros parajes ubicados en la ruta de tránsito, se sumó el establecimiento de toda suerte de negocios en manos de extranjeros, así como la aparición del bandolerismo desenfrenado. Lady Emmeline Stuart Wortley que atravesó el Istmo entre 1848 y 1850 dejó un vívido retrato de la situación al señalar la frecuencia con la que cuerpos de norteamericanos eran encontrados flotando en el Chagres, apuñalados en riñas con los nativos. Este cuadro aumenta durante los años de construcción del ferrocarril transístmico.

Al comenzar los trabajos del ferrocarril, en mayo de 1850, la fiebre del oro estaba en todo apogeo y mientras la creciente emigración prometía su posible prosperidad, también aumentaban las dificultades en la contratación de la mano de obra. La demanda de remeros, muleros y cargadores hacía imposible a los contratistas del ferrocarril emplear obreros de la región. Los salarios subieron a alturas sin precedentes y el costo de los materiales aumentó en igual proporción. La Compañía decidió entonces invitar a naturales de Jamaica, Cartagena, Estados Unidos, luego a chinos, hindúes, irlandeses, ingleses, franceses, austriacos, alemanes. En suma, se importaron más de 7,000 extranjeros. Si bien muchos murieron y la mayoría fueron repatriados al no tolerar las condiciones de trabajo ni el clima tórrido del Istmo, hacia 1853 la Compañía mantenía 2,000 trabajadores provenientes de Jamaica, antiguos esclavos liberados, mal integrados a la sociedad panameña, que en su contacto con los hoscos buscadores de oro norteamericanos que atraviesan el Istmo, provocan un alza de la criminalidad y de la patología social en la zona de tránsito. Puede sostenerse que con la apertura de la vía de océano a océano, en enero de 1855, culmina una fase en la evolución de las contradicciones entre la Nueva Granada y los Estados Unidos, caracterizada por el predominio de conflictos sociales que surgen del choque de grupos étnicos diferentes. Los acontecimientos del 19 de mayo de 1850 y el motín de Chagres en noviembre de 1851 son,

quizás, su expresión más alta. No quiere ello decir que no se presentaran en esta fase motines de orden político. El complot revulucionario para declarar la independencia del Istmo en octubre de 1850, los disturbios que provoca en Panamá la insurrección en Bogotá de junio 27 de 1853, la asonada de mayo 23 de 1854 que antecede al conato de revolución de junio 28 de este año, son algunos ejemplos. No constituyen, empero, la característica distintiva en esta primera fase de las disputas entre la Nueva Granada y los Estados Unidos.

Con la creación del Estado Federal en Panamá el 27 de febrero de 1855 y la terminación de la vía férrea un mes antes, entramos en una fase superior del desarrollo de las contradicciones. **La Compañía del Ferrocarril** se convierte en fuente permanente de nuevos conflictos: algunos surgen de la actitud de la Compañía frente a la política fiscal del Estado Federal; otros de la fisión que produce la Panamá Railroad Company en los grupos y clases sociales que conforman el Estado Federal; finalmente, no pocos se originan de las disputas que suscita la **Compañía del Ferrocarril** entre la Nueva Granada y el Estado Federal. Amén de los conflictos entre estos últimos componentes al margen de la **Panamá Railroad**, es innegable que aquel cuadro complejo de contradicciones y antagonismos es la base real y objetiva que explica la historia de la coyuntura californiana y el fracaso del Estado Federal.

No hay que olvidar que la Compañía del Ferrocarril se erige en defensora de los intereses del capital foráneo en el Istmo y, que el uso de los conflictos sociales como arma para obtener ventajas económicas o de otra índole pasa a constituir un elemento fundamental de la política norteamericana con respecto a la Nueva Granada.

Veamos como se desarrollan las contradicciones en esta Nueva fase. Con la terminación del "camino de hierro" sobrevino el desempleo masivo tanto de los trabajadores del ferrocarril como de los remeros, muleros y cargadores, que vendían sus servicios a los toscos buscadores de oro que atravesaban el Istmo rumbo a California. Este hecho agudizó las tensiones sociales que desembocan, el 15 de abril de 1856 en el incidente de la "Tajada de sandía" y en la primera intervención armada del gobierno de los Estados Unidos. ⁽¹⁴⁾

El incidente, que causó 17 muertos (2 panameños y 15 extranjeros, en su gran mayoría norteamericanos) y 29 heridos (13 panameños y 16 norteamericanos) y una pérdida de casi medio millón de dólares a la Nueva Granada en concepto de

(14) Un relato de los hechos aparece en Gerstle Mack, *La tierra dividida*, 2a. ed., EUPAN; pp. 152-155; Panamá, 1978.

indemnizaciones por daños y perjuicios a propiedades y ciudadanos norteamericanos,⁽¹⁵⁾ es la expresión social de los conflictos entre la Nueva Granada y los Estados Unidos, que en esta nueva fase se manifiestan entre el recién creado Estado Federal y el poder foráneo representado en la Railroad Company.

Veamos los antecedentes de este hecho lamentable.

*"Desde que la provincia de Panamá estableció su sistema financiero en remplazo de ciertas contribuciones nacionales indirectas suprimidas allí, -señala Justo Arosemena-, los extranjeros mostraron frecuentemente repugnancia a pagar las contribuciones, y no pocas veces fue necesario emplear medidas rigurosas para obligarlos al pago. Su negativa se fundaba en diversos pretextos, y no han sido raros los casos en que, burlando a las autoridades, los individuos sujetos a la contribución, han partido fuera del país, o han eludido el pago por cualquier otro medio. Esta repugnancia y oposición ha tenido en realidad por principal base el sentimiento de nuestra debilidad, y de la fuerza de los gobiernos protectores de aquellos extranjeros, que en su mayor parte son ciudadanos de los Estados Unidos. Presentaremos algunos hechos para que sean apreciados y sirvan de premisas. En el periódico publicado en inglés en la ciudad de Panamá con este título: **The Daily Panamá Star**, se da cuenta con fecha 4 de febrero último, de un **meeting** reunión que los habitantes extranjeros de Colón, llamados por ellos Aspinwall, tuvieron para deliberar sobre un acuerdo del cabildo que impone ciertas contribuciones para los gastos locales. Dicha reunión acordó por unanimidad las siguientes proposiciones, que traducimos del mencionado periódico: 1o. Nos consideramos arrendatarios de la compañía del ferrocarril; 2o. Una comisión de cinco miembros preparó y someterá al agente de dicha compañía, para que lo envíe a sus Directores, un memorial en que se manifiesten las vejaciones que sufrimos como arrendatarios suyos; 3o. Nosotros resistimos el pago de las contribuciones establecidas por el acuerdo del Cabildo de la ciudad, fecha 11 de enero de 1854, hasta que por convenio entre el Gobierno y la Compañía del Ferrocarril, se reconozca el*

(15) *Ibid.*, p. 153.

*derecho de imponernos contribuciones como arrendatarios de la expresada Compañía. Los editores del periódico añaden este notable apóstrofe: 'Bien hecho, aspinwolianos; ahora resta que no se quede en palabras lo que habeis determinado'. El Aspinwall Courier periódico inglés que se publica en Colón, trae en su número 60 un artículo titulado: 'La opinión de los panameños' que termina con este pasaje: Tenemos mucho gusto en poder asegurar, que el Cuerpo consular de Panamá protesta fuertemente contra el pago por los individuos a quienes representa, de las contribuciones impuestas en aquella ciudad, mientras que la justicia se halle tan mal administrada". (Justo Arosemena, "El Istmo de Panamá", en el **Panameño**; Panamá, 3 de mayo de 1854, tomado de Argelia Tello Burgos, **Escritos de Justo Arosemena**; Biblioteca de la Cultura Panameña, Tomo 8, p. 93 y s. Panamá, 1985).*

Otro ejemplo de desacato que presagiaba males futuros con honda preocupación es el siguiente. En el número del **Panamá Star** correspondiente al 19 de febrero de 1854, y conforme a la traducción del editor español del mismo periódico se dice así:

*" **Más violencias en Taboga-** Estamos cansados de hablar de las violencias que se cometen en Taboga por los empleados de aquella localidad. Casi no pasa un día sin que llegue a nuestro conocimiento alguna arbitrariedad, algún abuso del Alcalde; sin que el Sr. Gobernador de la provincia nos haya proporcionado hasta ahora el placer de aplaudir alguna medida suya, dirigida a castigar o a prevenir tales atentados El más reciente de que se nos ha informado, es el cometido con el buque inglés **Columbine**. Habiéndose cobrado al Capitán de este buque cuatro pesos de contribución por cada lanchada de lastre puesto a bordo, dicho Capitán concurrió a su Cónsul, y éste al Gobernador, quien decidió que el buque no podía ser detenido, y le expidió por tanto la licencia requerida para salir. Con esta licencia regresó el Capitán a Taboga; y hallábase en la playa, arreglando los papeles del buque, y dando las últimas disposiciones para partir, cuando algunos empleados del lugar se fueron al costado del buque, cortaron el cabo a que estaban amarrado uno de sus botes, lo tomaron y lo codujeron a*

tierra, como fianza o garantía del impuesto que, a pesar de la decisión y licencia del Gobernador, parecen estar resueltos a recaudar. ¿Puede haber cosa más desagradable, más ridícula y más tonta que las de este Gobierno? O preguntaremos mejor: ¿tenemos algún Gobierno? ¿No son los que ocupan los puestos públicos una partida de bribones e ignorantes, que si conocen lo que es justo, prefieren hacer lo que es malo? Si es creerse y pensamos que no faltaría razón a los habitantes respetables del Istmo para celebrar un meeting, a fin de suplicar al Presidente de la nueva República de Baja California, Mr. Walker, se sirviese mandar una parte de sus filibusteros a tomar posesión de este país, ahorcando a la mitad de los empleados que pudiesen capturar, y mandando la otra mitad al presidio. Y en verdad que la elección de los que debieran ser ahorcados, nada tendría de difícil; porque en nuestra opinión cada uno de ellos, poco mas o menos desde el más alto hasta el más bajo, no recibiría con ellos más que un premio digno de su conducta. Fácil es prever, según lo expuesto -comenta Don Justo- que si no se adoptan medidas serias y prontas tendremos en el Istmo de Panamá la repetición de la historia de Tejas. Este territorio era, no poco hace mucho tiempo, una quieta provincia de Méjico; poco después, una colonización de norteamericanos; algo mas tarde una sección sublevada por nacionales y extranjeros; en seguida una Republicuita independiente; y por último un Estado de la Unión Americana, cuyo gobierno y cuyos ciudadanos promovieron y auxiliaron activamente todas estas peripecias". (Justo Arosemena, Ob. cit., p. 98 y s.).

Las contribuciones resistidas fueron, una sobre los buques a cuyo bordo se conducen pasajeros, otra sobre los establecimientos mercantiles y, aquellas sobre pasajeros, toneladas y correspondencia que sustituyeron sucesivamente a las primeras.

La creación del Estado Federal, hizo aún más imperativa la necesidad de establecer nuevas contribuciones. Pudiera creerse que tanto la Legislatura provincial de Panamá, como la Asamblea del Estado y el Congreso Nacional, se habían propuesto un sistema de extorsión al comercio exterior del Istmo, por medio de numerosas contribuciones. Pero debe tenerse en cuenta, que toda aquella serie de impuestos viene a reducirse a uno solo; porque fue el mal

éxito del primero lo que dio lugar al segundo, y la falta de éste lo que incitó a los otros. Y no era una actitud de empecinamiento sino la necesidad de crear recursos fiscales para los gastos públicos, crecidos en Panamá, precisamente en virtud de la afluencia de extranjeros.

En estas consideraciones se fundó la ley de 27 de agosto que estableció el derecho de tonelaje en un monto que no excedía de cuarenta centavos por toneladas a los buques de vela, ni de veinte a los de vapor, después que la contribución de pasajeros fue anulada, de hecho, por la resistencia que los capitanes contribuyentes opusieron, y de derecho por la resolución que sobre la ordenanza dictó la Corte Suprema:

*"Recomendaba este impuesto, de preferencia a cualquiera otro -señala Justo Arosemena-, no sólo la modicidad de su cuota, sino la universalidad con que se haya establecido en el mundo civilizado; pues no sabemos de ningún país mercantil y marítimo, que no cobre en sus puertos uno o más derechos sobre las embarcaciones mayores que en ellos entre. ¿Pero con qué motivo llegó el Poder Ejecutivo de la República a tomar parte en esta cuestión: y cual podía ser la parte legítima que en ella tomase? La Compañía del ferrocarril, apoyada por la Legación de los Estados Unidos, reclamó ante el Poder Ejecutivo contra la ley de la Asamblea del Estado de Panamá; y simultáneamente, aunque sin conocimiento de la reclamación, el Jefe Superior del Estado hizo presente al Poder Ejecutivo la conveniencia de manifestar, en cualquier coyuntura, una opinión favorable a la ley de que se trata. Esa opinión solicitada, caso de ser la del Poder Ejecutivo, no le hubiera comprometido absolutamente; pero una resolución, como la que se dictó en 11 de octubre, declarando no considerar aplicable a los buques de vapor o de vela que arribasen a los puertos de Panamá y Colón el impuesto de toneladas establecido por la ley del Estado de Panamá no sólo hubiera sido más propia del Poder Judicial, sino que tal como se halla nada resuelve, aunque sí fue bastante para desprestigiar enteramente y hacer del todo imposible la recaudación del impuesto". (Justo Arosemena, **Cuestiones internacionales relacionadas ahora con el Istmo de Panamá**, en Argelia Tello Burgos, *Ob. cit.*, p. 125. Las negritas son nuestras).*

Sea como fuere, y atendida la influencia del poder extranjero, aquella resolución, aprobada por unanimidad en el Consejo de Gobierno, anuló un derecho fiscal en el que el Estado Federal había fincado sus esperanzas. Tan es así, que en el informe que presentó el Sr. Secretario de Relaciones Exteriores al último Congreso, señalaba, en relación al punto "que privado el Estado de Panamá, por la suspensión del impuesto de toneladas, del principal recurso con que contaba para sus gastos; incapacitado para crear rentas internas que lo reemplacen, ... y debiendo conservársele, por mil razones obvias, en el rango a que las conveniencias públicas y el voto nacional lo elevaron, era indispensable, era justo, que el Cuerpo Legislativo proveyese sin demora a sus necesidades con un subsidio o arbitrios permanentes, de la manera que juzgase mas eficaz y apropiada a las circunstancias".⁽¹⁶⁾

Bien que la Diputación del Estado de Panamá no estuvo de acuerdo con el Poder Ejecutivo sobre la resolución de 11 de octubre que hizo nulatorio el derecho de toneladas, se persuadió de la inutilidad de plantear la cuestión en el Congreso, pues, aunque hubiese triunfado allí la causa de la Asamblea del Estado, que estableció el derecho, y aunque se hubiese expedido una ley declarando que la de Panamá se hallaba dentro de las facultades de su Asamblea Legislativa, los antecedentes eran suficientes para hacer completamente ineficaz la contribución, que, de seguro no habría sido satisfecha. Por esta razón, coincidieron con el Sr. Secretario, los Senadores y Representantes del Istmo, en la necesidad de una nueva contribución que estuviese en lo posible exenta de objeciones por parte de los extranjeros, siempre dispuestos a formularlas cuando se trata de asuntos relacionados con el Istmo de Panamá, que de cualquier modo pudiesen afectarlos. He aquí el origen de la ley de 25 de abril último "adjudicando al Estado de Panamá el producto de la renta de correos interoceánicos". El artículo 2^{do}. de dicha Ley dice así: "La correspondencia extranjera que en valija cerrada atraviesen el Istmo de Panamá, y que no pertenezca a naciones con quienes existan convenciones postales, pagará a favor del Tesoro Nacional un derecho igual al que hoy paga la correspondencia de la Gran Bretaña, según la Convención de su Gobierno con el de la República". Para la ejecución y cumplimiento de esta ley, se autorizó al Poder Ejecutivo a emitir un decreto que permitía el tránsito por el Istmo de las valijas extranjeras pertenecientes a naciones amigas, con tal que girasen por las oficinas de correos de Panamá y Colón, y se expresaron las cuotas que conforme al acto citado en la ley gravaban la correspondencia extranjera en general.⁽¹⁷⁾

(16) Justo Arosemena, Op. cit., p. 140.

(17) Ibid, 140-141.

Tales son las disposiciones que motivaron la famosa comunicación del 19 de septiembre, en que el Sr. Bowlin, Encargado de Negocios de los Estados Unidos, autorizado por su Gobierno, profiere graves injurias contra el Gobierno granadino. "Al someter a V.E. esta cuestión -señala la nota-, convendrá acaso que el infrascrito la acompañe con alguna explanación de las ideas del Gobierno de los Estados Unidos, para que las dos Repúblicas se entiendan acerca de este asunto cumplidamente, y para demostrar la imposibilidad absoluta de que los Estados Unidos se sometan a tan enorme exacción y a que sus valijas sean sustraídas de su poder... De todo lo cual pudiera inferirse, que el Gobierno de la Nueva Granada no se propuso incluir en su decreto las grandes "malas de California. Pero si es lo contrario, viene a ser deber mío asegurar de nuevo, muy respetuosamente, que semejante medida no puede ser ejecutada con las valijas de los Estados Unidos, en tránsito por el Istmo de mar a mar, mientras que el Gobierno tenga el poder necesario para hacer respetar sus derechos".⁽¹⁸⁾

La suspensión de la ley de 25 de abril, implícitamente decretada por el Poder Ejecutivo condujo a que la Gran Bretaña no volviera a tratar de convención postal, ni los Estados Unidos celebraran la que debían para gozar lícitamente de la que ahora tenían de hecho.

La anulación de hecho o de derecho de las contribuciones que intentó establecer el Estado Federal para garantizar su subsistencia, fueron desde un principio, su negación como Estado de Derecho:

"Bastaría al efecto recordar -comenta Justo Arosemena- que, conforme a los artículos 1o. y 4o. del acto constitucional de 27 de febrero de 1855, el Estado Soberano de Panamá era competente para estatuir lo que a bien tuviese sobre los objetos que conforme al artículo 3o., no se hubiese reservado la nación en aquel territorio ... Pero no satisfechos con estos los autores de la ley de 24 de mayo de 1855, 'sobre administración en el Estado de Panamá de los negocios que allí se ha reservado la nación' y para que no hubiese nunca duda sobre la extensión que en materias fiscales tenían las facultades del Estado de Panamá, concibieron el artículo 4o., de la manera que sigue: 'Todos los objetos no gravados en el Estado de Panamá con una contribución nacional, pueden serlo por la Legislatura del mismo Estado, imponiendo sobre ellos las

(18) Ibid., pp. 141-142.

contribuciones que a bien tenga. Esceptúanse las propiedades nacionales en aquel Estado, que no podrán ser gravadas por dicha Legislatura, ni por ninguna otra corporación o autoridad con impuestos de cualquier clase que sean'. Y como ya se tenía el ejemplo de que algún Cónsul de los Estados Unidos en el Istmo había aconsejado a sus connacionales la resistencia al pago de la contribución de pasajeros, se puso también el artículo 5o., que dice así: ' El Poder Ejecutivo retirará el exequatur de aquellos cónsules extranjeros residentes en el Estado de Panamá, que protejan la resistencia de los individuos de su nación al pago de las contribuciones establecidas en dicho estado por leyes suyas o del Congreso nacional. Para evitar dificultades, pondrá en conocimiento de los gobiernos amigos la disposición de este artículo, a fin de que sepan que, al establecer sus cónsules, deben hacerlo con sujeción a lo aquí prescrito". (Justo Arosemena, Ob. cit., p. 138).

¡ He ahí una ironía de la historia!

Este es, pues, el **primer cuadro** de conflictos y contradicciones que tiene su fuente en la Compañía del Ferrocarril. El mismo constituye, en nuestra opinión, el factor decisivo y determinante del fracaso del Estado Federal de Justo Arosemena.

La falaz riqueza de 1849 a 1852 había desaparecido dejando más pobres y más desesperados que antes a los hijos del país, cuyas pequeñas industrias productivas sufrieron gran deterioro con la afluencia de brazos para el acarreo de personas y efectos en tránsito por el Istmo.

"Ciertamente -apunta don Justo- que el tránsito de pasajeros ha derramado allí muchas sumas de **dinero** que han aprovechado principalmente ciertas clases de la sociedad, cuyos servicios se han pedido; pero **la industria, la producción**, casi no ha dado un paso adelante, y en algunos ramos puede asegurarse que ha retrocedido. Las fuertes y prontas ganancias que se realizaban en los servicios de transporte, han atraído a ese género de ocupación muchos brazos con perjuicio de la agricultura. Pronto esos brazos quedarán sin empleo. y tendremos dos pérdidas, la que ya ha sufrido la agricultura, y la que sufrirán esos brazos desocupados". ⁽¹⁹⁾

(19) Justo Arosemena, "El Istmo de Panamá", en Op. cit., p. 96.