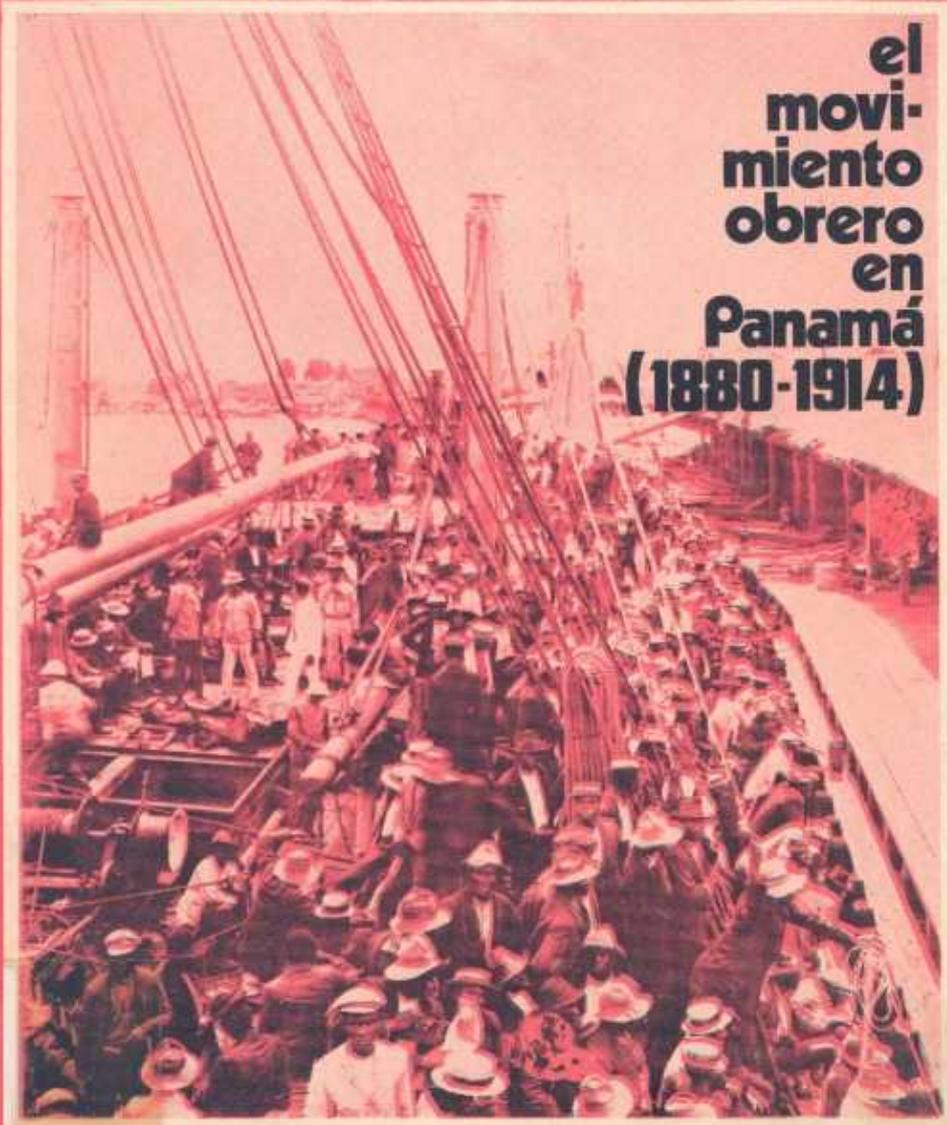


luis navas

**el
movi-
miento
obrero
en
Panamá
(1880-1914)**



editorial universitaria

*A mi hermano, Juan A. Navas,
quien fuera asesinado por la
C.I.A. en junio de 1966. ¿Si
no a ti, a quién Juan?*

*A los desvelos de mi madre. A
la consagración de mi esposa.
A las inquietudes de mis hijos.
Al cariño de mis hermanos. A
la siempre combativa Federa-
ción de Estudiantes de
Panamá.*

INDICE

Páginas

INTRODUCCION

9

CAPITULO PRIMERO

ESQUEMA HISTORICO-ECONOMICO DEL
DESARROLLO DE PANAMA 14

- I. EL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA Y SU REPERCUSION EN LA TRANSFORMACION DE EUROPA
 - A. LA FUNCION DE PANAMA EN LA ECONOMIA COLONIAL 18
 - 1. Surgimiento de ciudades en el Atlántico y en el Pacífico 20
 - 2. La función de las Ferias 21
 - B. OTRAS ACTIVIDADES ECONOMICAS Y SU RELACION CON LA VIA DE TRANSITO 23
- II. PANAMA DENTRO DE LA ORBITA DEL CAPITAL COMERCIAL 25
 - A. CARACTERISTICA GENERAL 25
 - B. EL CAPITALISMO EN PANAMA 27
- III. DESARROLLO DE LAS FUERZAS PRODUCTIVAS 31
 - A. EL SIGLO XIX Y LA ESTRUCTURACION DE UNA BURGUESIA LOCAL 32
 - B. SU CONCIENCIA DE CLASE 35

C. SU PAPEL HISTORICO	39
D. INGERENCIA IMPERIALISTA	48
1. Economía de Plantación	52
2. Las Intervenciones y la Defensa del Sentimiento Nacional	54
E. ACERCA DEL ORIGEN DEL PROLETARIADO ISTMEÑO	55
1. Definición de la Clase Obrera	55
2. El Trabajo Asalariado en el Istmo	57
a. Leyes Liberadoras del Trabajo	58
b. La Inmigración	59
3. Area Concreta del Surgimiento Proletario: La Circulación	61
4. Consecuencias y Características Generales ...	63

CAPITULO SEGUNDO

LAS LUCHAS OBRERAS DE 1880 a 1904	69
I. SU SITUACION	
II. LEGISLACION LABORAL E INTERVENCION ESTATAL	72
III. LAS DEMANDAS REIVINDICATIVAS Y EL NIVEL DE ORGANIZACION	75
IV. LAS IDEAS SOCIALISTAS	91

CAPITULO TERCERO

LA REPUBLICA Y LAS NUEVAS CONDICIONES ECONOMICAS Y SOCIALES 99

- I. EL NACIMIENTO DE LA REPUBLICA Y LA
INTERVENCION EXTRANJERA 99
- II. EL DESARROLLO DEL MERCADO INTERNO
Y LA PRESENCIA COLONIALISTA NORTE-
AMERICANA 107

CAPITULO CUARTO

NUEVA ETAPA DEL MOVIMIENTO OBRERO EN PANAMA (1904 – 1914) 117

- I. EL CANAL Y LA GRAN INMIGRACION
OBRERA 117
 - A. LOS ANTILLANOS 118
 - B. EUROPEOS 120
 - C. NORTEAMERICANOS 121
 - D. PANAMEÑOS Y OTROS
LATINOAMERICANOS 122
 - E. SU DISTRIBUCION 124
 - F. LA INMIGRACION ESPONTANEA 124
 - G. PANAMA COMO BAZAR DE MANO
DE OBRA 126
- II. SITUACION DE LOS OBREROS EN LA
ZONA DEL CANAL 127
 - A. LOS SALARIOS Y LA DISCRIMINACION ... 129

B. LA ALIMENTACION Y LA VIVIENDA	133
C. CONDICIONES Y JORNADA DE TRABAJO . . .	138
D. SUS PRIMERAS LUCHAS Y SU NIVEL DE ORGANIZACION	140
E. EL MOVIMIENTO OBRERO EN LA CAPITAL	153
CONCLUSION	159
BIBLIOGRAFIA	163

INTRODUCCION

Este trabajo lejos de cumplir con un mero deber formal —desde el ángulo de nuestro compromiso académico— se da como una búsqueda de los eslabones de la lucha abnegada que han librado los hombres de esta tierra por alcanzar la felicidad social y la liberación de la nación panameña de todo yugo opresor extranjero.

El desconocimiento de estos eslabones y hasta su negación va condicionando, en cada nueva oleada de revolucionarios, el criterio generacionista, o sea, el de que son ellos los únicos revolucionarios y que la revolución como tal empieza con ellos.

Criterio que se empecina, porque salvo muy contados trabajos sobre los movimientos sociales en el Istmo, la síntesis unificadora, como la historia de cada uno de los destacamentos, en particular, aún está por hacerse.

Siendo como es la clase obrera uno de los destacamentos fundamentales del movimiento revolucionario, el examen de su devenir, se entiende, está más que justificado. Sin embargo, hay quienes la han ocultado sin conocerla y sin haber buscado la estela de su conformación.

El tema acerca de la historia de la clase obrera en el Istmo fue sugerido desde nuestros primeros contactos con su ideología y por las interminables y amenas charlas con los más abnegados dirigentes obreros, entre los cuales, se encontraba, José del Carmen Tuñón, el "viejo", como le llamábamos sus amigos. Somos testigos de que él se encontraba escarbando en los archivos de las luchas sociales para insuflarle nuevamente vida a los acontecimientos en los cuales se formó como militante y consagrado dirigente obrero.

Su febril actividad para que los nuevos retoños se fortalecieran con las enseñanzas y con las experiencias adquiridas en el camino recorrido, se trunca con su muerte en la cárcel en 1969.

Ganado por lo sugestivo del tema nos planteamos un trabajo, en suma, ambicioso y al que la realidad misma fue imponiendo sus limitaciones.

Y es que los obreros son producto de un grado de desarrollo de las fuerzas productivas, son producto de un desarrollo económico-social que encabezó la burguesía y si no contamos con la historia económica de esa burguesía, se nos nubla la visibilidad de hallar certeramente su origen y su evolución. Por ello es que nuestro esfuerzo no es, ni pretende serlo, un estudio sistemático sobre la clase obrera.

Pese a la ayuda que encontramos en algunas fuentes bibliográficas muy dispersas, se requiere de todo un trabajo colectivo de carácter, inclusive, interdisciplinario para consagrar la historia de quien está llamado a edificar la sociedad del futuro.

Con las limitaciones, de tiempo con que hemos contado, decidimos enmarcar el trabajo en un período en el que la presencia de la clase obrera era incuestionable. Lo enmarcamos en el período de la construcción del Canal por el Istmo de Panamá, que comprende los años de su iniciación por parte de los capitalistas franceses, hasta su realización, después del fracaso de los franceses, por el gobierno colonialista de los Estados Unidos, en buenas cuentas, el período comprendido entre 1880 y 1914.

Sin embargo, para que no quedase la impresión de que es en este período en el que aparece la clase obrera en el Istmo, nos hemos remitido hasta los momentos de la dominación española para aproximarnos a lo que sería el origen del trabajo asalariado en el Istmo y, por ende, el de la clase obrera.

La división interna del trabajo en dos etapas, si bien coincide con el abandono francés y los reinicios de los trabajos del Canal por los norteamericanos, obedece a un factor cualitativo que hemos querido resaltar y es la existencia de organizaciones obreras permanentes, que reflejan un nivel de desarrollo superior en la madurez de la conciencia de los obreros. Estas podían

actuar en la clandestinidad o abiertamente. Eso es lo de menos, lo que interesaba era la evidencia de su existencia.

Por otra parte, su elaboración descansa en las fuentes documentales y de acuerdo a la distribución del trabajo damos amplia cuenta de ellas por el valor que intrínsecamente poseen. Si pecamos de "citomanía", compréndase, que esa no fue nuestra intención.

Debo finalmente, manifestar mi deuda de gratitud con las compañeras y compañeros que contribuyeron de la manera más diversa a localizar, transcribir y hasta traducir algunos textos del inglés y francés. A quienes me señalaron oportunamente fallas de forma y de contenido que desvirtuaban el pensamiento de lo que se quería expresar. He preferido no nombrarlos porque, prácticamente, son numerosas las personas que tuvieron que hacer con este trabajo y sin cuya ayuda desinteresada se nos hubiese tornado más difícil su elaboración.

CAPITULO PRIMERO

ESQUEMA HISTORICO-ECONOMICO DEL DESARROLLO DE PANAMA

CAPITULO PRIMERO

ESQUEMA HISTORICO-ECONOMICO DEL DESARROLLO DE PANAMA

I. EL DESCUBRIMIENTO DE AMERICA Y SU REPERCUSSION EN LA TRANSFORMACION DE EUROPA.

En el momento de producirse a finales del siglo XV el descubrimiento de América por Colón, en Europa predominaba, en lo fundamental, una estructura económica de carácter feudal y artesanal. Sin embargo, este nuevo descubrimiento, así como el llevado a cabo por Vasco de Gama anteriormente*, aunque motivado por un interés feudal —la posesión de nuevas tierras y la obtención de metales preciosos— amplió el conocimiento del mundo e inauguró, a su vez, un inmenso mercado mundial con el cual no soñaron jamás las ciudades comerciales mediterráneas durante toda la Edad Media y, que pasó a ser objeto de disputa por todos los nacientes Estados europeos.

La nueva ruta instaurada en el Océano Atlántico desplazó la hegemonía comercial, que ostentaban orgullosamente las ciudades mediterráneas, y su control pasó sucesivamente a manos de Portugal, España, Holanda, Francia e Inglaterra. Este orden no es casual, sino que se establece según el orden cronológico de hegemonía que ellas ejercieron, suscitando los más profundos cambios en la estructura económica y social de Europa.

Obviamente, los descubrimientos desarrollaron aún más la navegación y el comercio, poniéndolos muy por encima de la técnica, en lo que a la producción agraria y artesanal se refería, convirtiéndose en factores determinantes para el cambio de la estructura económica, que tenía que saltar, ya que no satisfacía

*El descubrimiento en 1498 de la ruta a la india.

las nuevas demandas del mercado mundial. Si la navegación y el comercio son constituyentes de la dominación burguesa y si esto acontecía en la base económica de las sociedades europeas, el paso a la dirección del escenario político por parte de la burguesía ya se dictaba de manera inexorable.⁽¹⁾ Otro de los “factores” del derrumbe del feudalismo y del fortalecimiento de la burguesía lo constituye el aluvión de oro y plata americano a Europa. Pero tal enriquecimiento se efectuó a costa de disminuir el poder adquisitivo de los trabajadores europeos, de la expoliación más brutal y esclavizante a que fueron sometidas las fuerzas productivas en América y del alza desmedida de los precios* de los productos europeos.

Esto determinó que el enriquecimiento de la nueva clase dirigente diera como consecuencia la especulación y el exterminio de la población aborigen**.

Recordando ésto, Marx se expresaba de la siguiente manera:

“En el siglo XVI, a consecuencia del descubrimiento en América de minas más ricas y más fáciles de explotar, aumentó el volumen de oro y plata que circulaba en Europa. El valor del oro y la plata bajó, por tanto, en relación con las demás mercancías. Los obreros seguían cobrando por su fuerza de trabajo la misma cantidad de plata acuñada. El precio en dinero de su trabajo seguía siendo el mismo, y sin embargo, su salario había disminuído, pues, a cambio de esta cantidad de plata, obtenían ahora una cantidad menor de otras mercancías. Fue ésta una de las circunstancias que fomentaron el incremento del capital y el auge de la burguesía en el siglo XVI”.⁽²⁾

- (1) “La industria ha creado el mercado mundial, ya preparado por el descubrimiento de América. El mercado aceleró prodigiosamente el desarrollo del comercio, de la navegación y de los medios de transporte por tierra. Este desarrollo influyó, a su vez, en el auge de la industria y a medida que se iba extendiendo la industria, el comercio, la navegación y los ferrocarriles, desarrollábase la burguesía, multiplicando sus capitales y relegando a segundo término a todas las clases legadas por la Edad Media”. MARX, Carlos y ENGELS, Federico: *Manifiesto del Partido Comunista*. Moscú, Editorial Progreso, 1972, pág. 32.
- * “La Revolución de los Precios”, como la denominaron muchos. Véase *Compendio de Historia y Economía*. Traducido del ruso por Marat Kuznetsov. Manual de Divulgación. México, Edición de Cultura Popular, S.A., s.f. Capítulo III, pág. 213.
- ** Recordemos las acusaciones del Padre De Las Casas.
- (2) MARX, Carlos y ENGELS, Federico: *Trabajo Asalariado y Capital*, en *Obras Escogidas en Dos Tomos*, Moscú, Editorial Progreso, 1971, Tomo I, págs. 79 y 80.

Por otra parte, el pequeño taller artesanal no abastecía la creciente demanda de consumo y su jerarquización interna impedía el desarrollo en intensidad y amplitud de las fuerzas productivas, por lo cual se constituía en un freno a un desarrollo superior: la manufactura. (En el pequeño taller artesanal, el maestro era dueño de sus instrumentos y conducía directamente al mercado el producto). La manufactura determina la producción capitalista, porque hace más productivo el trabajo individual, organiza mejor y en mayor escala la división del trabajo y, lo que es más importante, separa al productor de los medios de producción y del producto mismo.

Habiéndose llegado a tal punto en el que los factores mencionados, así como el despojo sistemático de la tierra a los campesinos, provocaron la emigración de los mismos a las ciudades, dando lugar a que apareciera en el mercado otra mercancía: la mano de obra. El trabajador subsistirá, en adelante, en base al salario que gane; aparece, pues, el trabajador asalariado.⁽³⁾

Podemos explicarnos ahora el porqué Inglaterra elimina por la competencia a países como Portugal y España que fueron los pioneros en la expansión comercial. Analizando el caso de España nos encontramos con que la Reconquista fue encabezada por los señores feudales, plasmándose la unidad estatal bajo su dirección, con lo que se prolongó la estructura de dominación feudal en medio de una Europa sacudida por las revueltas de las nacientes burguesías, de tal manera, que dicha estructura la hizo dependiente de los centros productores más desarrollados. En Holanda y Francia existía un limitado desarrollo industrial, lo que las ponía en una situación inferior en su competencia con Inglaterra que, desde el siglo XVI hasta el siglo XVIII, fue el país en el cual se daban las condiciones óptimas

(3) "En la misma proporción en que se desarrolla la burguesía, es decir, el capital, desarróllase también el proletariado, la clase de los obreros modernos, que no viven sino a condición de encontrar trabajo, y lo encuentran únicamente mientras su trabajo acrecienta el capital. Estos obreros, obligados a venderse al detalle, son una mercancía como cualquier otro artículo de comercio, sujeta por tanto, a todas las vicisitudes de la competencia, a todas las fluctuaciones del mercado". MARX, Carlos y ENGELS, Federico: *Manifiesto del Partido Comunista*, pág. 37.

para que el capital comercial tomara la dirección de la producción nacional y condujera a la industrialización de manera irreversible y —a niveles cada vez más altos— con el advenimiento de la máquina.⁽⁴⁾

Es decir, que a la acumulación originaria de capital que tuvo lugar en la Europa del siglo XVI le seguía necesariamente otra fase superior determinada por la existencia de una mano de obra abundante, “el fácil acceso a suministros de materias primas obtenidas en el mundo colonial recién conquistado y, las inventivas que revolucionaron los instrumentos de producción”. En esta fase, el país en cuyo interior se habían generado estos factores, estaba predestinado a dirigir la nueva era: la era capitalista.⁽⁵⁾ No podía acontecer de otra forma. La especulación tocaba a su fin y era menester que el capital acumulado encontrase otra fuente de reproducción que no fuese la esporádica usura y el malabarismo con los precios, dada la creciente concurrencia de competidores al mercado. Los diversos comerciantes concurrían en pos de la “parte del león”, por lo que se ven impelidos a establecer regulaciones y privilegios exclusivistas o monopolios en el comercio —las llamadas bulas no son otra cosa que eso— a fin de excluirse los unos a los otros; sin embargo, tal solución exarcerbaba la competencia, obligando a los rivales a no desdeñar medio alguno para la consecución de sus objetivos: desde el más audaz saqueo pirata, hasta el más descarado contrabando.

El desarrollo de una producción manufacturera no soportaba el monopolio que la maniataba y que proclamó el libre cambio. La industria necesitaba de centros abastecedores de materias primas y de otros productos cuya obtención en las colonias era más barata. Por consiguiente, se entabla una lucha

(4) DOBB, Maurice: *Estudios sobre el Desarrollo del Capitalismo*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, Instituto del Libro, 1969, pág. 194.

(5) *Ibid.*, págs. 182, 183.

entre el capital mercantil y el industrial por el crecimiento y la expansión del capital.⁽⁶⁾

El nuevo modo de producción que se basaba en el trabajo asalariado, y que se venía gestando en el propio seno de la sociedad feudal halló en “(. . .) la súbita expansión del mercado mundial, la multiplicación de las mercancías circulantes, la emulación entre las naciones europeas, afanosas por apoderarse de los productos asiáticos y de los tesoros de América, y el sistema colonial —los fermentos corrosivos que— coadyuvaron esencialmente a derribar las barreras feudales que obstaculizan la producción”.⁽⁷⁾ Por más que los señores feudales quisieron recurrir a la violencia y en demanda de los favores de todos los dioses no pudieron salvar su mundo. La nueva rectora de la historia —la burguesía— lo trastocó y lo revolucionó todo, e hizo renacer en el hombre la fe en sus propias fuerzas.

Hasta aquí hemos visto cómo en el período comprendido desde el siglo XVI hasta finales de la primera mitad del siglo XIX evoluciona el capital mercantil hacia el capitalismo industrial, subordinando en dicho proceso a todo el cuerpo social, y hemos visto cómo en esta fase concreta —no monopolística o imperialista— la burguesía juega un papel progresista, librecambista, que determina, en el campo político, una posición liberal.

A. LA FUNCION DE PANAMA EN LA ECONOMIA COLONIAL.

A partir del hecho histórico del descubrimiento del Océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa en 1513 se le impone al

(6) “En el siglo XVII la contradicción encontró expresión en el conflicto entre el naciente capital industrial y los príncipes del comercio con sus monopolios privilegiados; y a principios del siglo XIX en el reto que la nueva clase de capitalistas fabriles lanzó a la aristocracia liberal y a todo el sistema mercantilista”. DOBB, Maurice, op. cit., págs. 217.

(7) MARX, Carlos: *El Capital*, México, Fondo de Cultura Económica, 1971, Tomo III, Capítulo XX, pág. 321.

Istmo de Panamá el papel de “intermediario” o “de puente” para la rápida circulación de hombres y mercancías, acrecentada, entre España y sus colonias, con el descubrimiento, primero, y la conquista después, del Imperio Inca, lo que, dicho sea de paso, se posibilitó por la hazaña de Balboa.

Desde ese momento queda especificada la función que, a no dudarlo, venía cumpliendo nuestro país desde tiempos inmemoriales: país de tránsito, pero ahora como una pieza más dentro del engranaje de explotación y saqueo de la América India.

Pero, antes de proseguir es imprescindible advertir lo unilateral⁽⁸⁾ que es destacar tan sólo la repercusión de las riquezas incas en Panamá al margen de las condiciones geográficas e históricas que, de manera anónima, fueron cincelandando el destino de la nación panameña. Condiciones concatenadas e insertadas a los fenómenos exteriores y esto es así, por cuanto lo primero prepara —como es sabido— la deformadora tesis que señala que Panamá es hechura de la acción foránea.

No tenemos el propósito de detenernos detalladamente en este importante problema; renunciamos al alegato, ya que la argumentación que C.M. Gasteazoro hace al respecto es meridianamente clara.⁽⁹⁾

(8) Por ejemplo, los Biesanz sostienen que “los más importantes acontecimientos de la historia de Panamá generalmente han ocurrido en algún otro país. Por ejemplo, la conquista del Perú determinó el curso de la historia de Panamá durante cerca de doscientos años”. BIESANZ, John y Mavis: Panamá y Su Pueblo, México, Editorial Letras, S.A., 1961, pág. 19.

(9) “Es indudable que la zona de tránsito ha jugado un papel sustancial en nuestro devenir, y esta importancia no queda circunscrita a los conflictos canaleros en el siglo XIX y a las soluciones del XX sino que, como es de todos sabido, arranca desde el momento del descubrimiento cuando los aventureros españoles se afanan por encontrar el “estrecho dudoso”, y luego cobra importancia con el rígido monopolio español durante el cual se convierte en proverbiales los días fastuosos de Nombre de Dios y Portobelo, y con la utilización del Chagres y la situación de Panamá como “garganta del Perú”. . . y más allá de la superficialidad del tránsito, existe otra historia que aunque menos espectacular, es más profunda: (. . .)”: GASTEAZORO, C.M., en Prólogo a la primera edición, en español, de Gerstle, Mack: La Tierra Dividida, Panamá, Editorial Universitaria, 1971, Tomo I, págs. 19, 20.

El descubrimiento del Mar del Sur tuvo la gran consecuencia histórica de haber ampliado el mercado mundial, lo que se tradujo inmediatamente en la renovada “búsqueda de una vía que pudiera conducir a las islas de las especias y el Océano Indico”⁽¹⁰⁾ idea central que animó permanentemente a los navegantes europeos por lo que después del “fracaso de los numerosos intentos por localizar el estrecho natural”⁽¹¹⁾ la posición ístmica se vio robustecida. De cara a tal objetivo, la corona española le asignará a Pedrarias Dávila, la tarea de erigir “puestos” en ambos lados de los Océanos Atlántico y Pacífico. En el cumplimiento de esa orden se organizan varias expediciones que, independientemente del saqueo y el exterminio llevado a cabo por parte de los conquistadores, conduce al conocimiento acerca de nuestro país.⁽¹²⁾

1. Surgimiento de Ciudades en el Atlántico y en el Pacífico.

De la información recogida por los expedicionarios se concluye trasladar el asiento poblacional español ubicado en Santa María la Antigua del Darién, a Panamá, en el Pacífico y a Nombre de Dios, en el Atlántico, en 1519, quedando expedita la vía de tránsito a través de estas dos ciudades terminales. “A pesar que el tránsito por Panamá era el más conveniente de la época, distaba, sin embargo, de ser el ideal”.⁽¹³⁾ El camino por tierra, denominado “Camino Real” y la utilización del río Chagres como ruta fluvial son las vías por las cuales pasaba el gran negocio español. Los colonizadores no dejaron de percibir la gran importancia estratégica que tenía la nueva ruta en el comercio colonial y, en función de ello, se tomaron las providencias para habilitarla, y desde luego, no faltó quien, como el Obispo de Panamá, Tomás Berlanga⁽¹⁴⁾ propusiese su monopolización.

(10) MACK, Gerstle: *La Tierra Dividida*, Tomo I, Capítulo III, pág. 29.

(11) *Ibid.*, Capítulo IV, pág. 42.

(12) *Ibid.*, Capítulo II, pág. 24, 25.

(13) *Ibid.*, Capítulo V, pág. 52.

(14) Citado por MACK, Gerstle: *op. cit.*, Capítulo V, pág. 59.

Pero además, y como consecuencia de la apertura de la nueva ruta, “el paso” se torna en el escenario, a su vez, de las rivalidades entre los diversos países mercantilistas europeos que no toleraban ser excluidos de los nuevos mercados, convirtiendo “el paso” en un escenario de conflictos. La burguesía comercial de Europa— particularmente los ingleses— se lanzan a la lucha desconociendo inclusive las donaciones pontificias y organizan sistemáticamente el saqueo y el contrabando de las riquezas en circulación. Por más que se edificaron fortalezas para resguardar su monopolio, los españoles no pudieron detener la acción de las naves mercantilistas.⁽¹⁵⁾

Por otra parte, la porción de tierra de 18 a 26 leguas que separaba a Panamá de Nombre de Dios fue el teatro de acción de la lucha libertaria de los negros esclavos —los cimarrones— que llevados, quizás, por una gran intuición, comprendieron en su tiempo las contradicciones que agitaban a Europa, disponiéndose, por ende, a un “colaboracionismo” con los aventureros rivales de los españoles, los corsarios y piratas.

Ignoramos si lo hicieron motivados por aquella verdad histórica de que la alianza con los enemigos de tus enemigos es válida para vencerlos, aunque los primeros no sean necesariamente tus amigos.

2. La Función de las Ferias.

Ante los constantes ataques y saqueos de que eran objeto las posesiones y embarcaciones españolas se tomaron —además de edificar fortalezas— otras medidas como la de hacer acompañar los cargamentos con naves bien artilladas como se hizo en efecto desde 1543 por disposiciones del Consejo de India.

(15) “. . .Un país como Castilla de economía pobre y de industria tan rudimentaria, la producción industrial española, que no bastaba para satisfacer las exigencias del mercado interior, mal podía cubrir las necesidades cada día aumentadas de sus mercados coloniales. Hubo necesidad de acudir a otros centros de producción europeos. . .” OTS CAPDEQUI, José María: *El Estado Español en las Indias*, Madrid, Talleres Tipográficos de Galo Sáenz, 1934, pág. 45.

A fin de garantizar un mayor control sobre sus mercados, la metrópoli organiza las llamadas Ferias, procurando que el “régimen de Comercio y Navegación entre España” y sus colonias descansase “en el principio del monopolio establecido a favor del puerto de Sevilla y de los grandes mercaderes radicados en esta ciudad”.⁽¹⁶⁾

Esto conducía a que la producción hispanoamericana se desarrollase en aquellos renglones previamente establecidos a causa de su carencia en España, lo cual propiciaba una economía, por lo general, monocultivadora, con vista a la exportación, cuyos productos, así como los que se manufacturaban en España, tan sólo podían ser transportados por naves españolas.

De esta manera las Ferias de Nombre de Dios, y de Portobelo después, quedan insertas en el período galeonista instaurado desde 1543, como hemos afirmado antes.

Con vista a las Ferias y guardándose de posibles ataques, los diversos comerciantes convirtieron las ciudades de ambos lados de los Océanos Atlántico y Pacífico en un gran almacén de mercancías y en el centro del intercambio de las que venían de Europa, así como de las que procedían de Centro y Sudamérica. Dionisio Alcedo y Herrera⁽¹⁷⁾ testigo ocular de la época, recuerda que la Feria de Portobelo era el lugar donde “se junta... los productos y riquezas de dos mundos, formándose el depósito comercial de mayor consideración que se ha visto en parte alguna”.

Tales ferias implicaban la presencia no sólo de artículos, sino de una masa elevadísima de hombres que, por sus funciones o intereses, tenían que ubicarse en el Istmo para cumplir con sus respectivas tareas influyendo en la creación de un variado sistema de servicios, que iba desde el acarreo por medio del alquiler de las recuas, hasta el almacenaje, el hospedaje y la

(16) OTS CAPDEQUI, José María: *op. cit.*, pág. 41.

(17) Citado por CARLES, Rubén Darío: *220 Años del Período Colonial en Panamá*, 2da. ed., Panamá, Imprenta Nacional, 1959, pág. 92.

alimentación. Según el testimonio del mismo autor, el alquiler de “una habitación con mediana sala costaba mil pesos, las casas cinco mil, una de éstas, según informes de la época, se alquilaba por seis y hasta por ocho mil pesos” lo que le lleva a enfatizar que con ello Portobelo vivía “por uno o dos años”.⁽¹⁸⁾

B. OTRAS ACTIVIDADES ECONOMICAS Y SU RELACION CON LA VIA DE TRANSITO.

Paralelamente a la economía mercantilista que tiene como sujeto a las ciudades de Nombre de Dios, Portobelo y Panamá, se va estructurando al Oeste del Istmo una producción agropecuaria de gran importancia desde los albores del siglo XVI⁽¹⁹⁾

La nueva estructura basada en la propiedad privada sobre la tierra se afianza y se extiende por medio de relaciones marcadamente feudales: la encomienda que, expropia a los indios de su tierra y los reduce a la más violenta servidumbre. Además de ello, se introduce en la sociedad rural una estratificación que permite un dominio exclusivo en la dirección política por parte de los encomenderos.

Con la abolición de la encomienda en Natá, en 1558, y con la explotación de las minas de Concepción en el lado atlántico de Veraguas, que se inició en 1559⁽²⁰⁾ no sólo se poblaron varias regiones del Istmo, sino que se polarizó la economía panameña hacia actividades ganaderas, agrícolas y extractivas. Aunque las actividades extractivas fueron prácticamente

(18) *Ibidem.*

(19) JAEN S., Omar: *El Hombre y la Tierra en Natá de 1700 a 1850*, Panamá, Editorial Universitaria, 1971, pág. 67.

(20) CASTILLERO C., Alfredo: *La Fundación de la Villa de Los Santos y los Orígenes Históricos de Azuero*, Panamá, Editorial Litográfica, S.A., 1971, págs. 64-68 inclusive.

efímeras (1559-1589), ello influyó grandemente en la expansión de la producción agropecuaria.⁽²¹⁾

Pese a la gran importancia de la producción agropecuaria, ésta crece con serias limitaciones, impuestas por el origen de su cuna. Ciertamente, dicha producción se orienta y busca los mercados abiertos por la actividad mercantilista a la cual queda subordinada frente a un mercado interno muy reducido.

Pero en el área de tránsito despuntaba una situación completamente nueva, y es que, si bien “virtualmente todos los vecinos eran comerciantes o agentes de transporte”, los había que se dedicaban “a la agricultura y a la cría de ganado en los campos circundantes”⁽²²⁾, comenzando a cubrir el área de tránsito y a suplir, particularmente, con sus productos al puerto del Atlántico, dado que éste no podía autoabastecerse, tal cual queda denunciado en una información que Fray Antonio Vásquez de Espinosa le remitía al Rey en 1612:

“(...) todo lo más del sustento le viene de acarreo; la carne de Panamá porque dos hatos o estancias que hay cerca de la ciudad sólo sirven para regalo de leche. (...)”⁽²³⁾

La concurrencia de tantos ganaderos satura un mercado que, como todos los de su clase, se rige por la inexcusable ley de la oferta y la demanda. Frente a una mayor oferta, los precios bajan.

Así se explica que la carne de res —según carta de Gerónimo de Naberres (Panamá, agosto 24 de 1590)— se podía

(21) “La incapacidad del Centro Minero de proveer por sus propios medios, sino tan sólo una mínima porción de sus necesidades, le acarreo como resultado una fatal e ineludible dependencia respecto a otros lugares: muchos de ellos distantes. Los más próximos Santa Fé, Natá, La Filipina y Los Santos conducían al asiento carne, sal y maíz. (. . .)” CASTILLERO C., Alfredo: *Estructuras Sociales y Económicas de Veraguas desde sus Orígenes Históricos*, Siglo XVI y XVII, Panamá, 1967, pág. 55.

(22) HARING, Clarence H.: *Comercio y Navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Versión española revisada por Emma Salinas, México, Fondo de Cultura Económica, 1939, Capítulo VIII, pág. 234.

(23) Fray Antonio Vásquez de Espinosa: *La Audiencia de Panamá, 1621*, Citado por Carles, Rubén D.: *op. cit.*, pág. 86.

comprar a 20 libras por un real, mientras que el pescado, los frutos y las legumbres, pese a ser abundantes, costaban más; por ejemplo, una libra —según él— costaba dos reales. (24)

De acuerdo a investigaciones recientes se ha podido establecer que: primero, los ganaderos de Panamá hicieron aprobar disposiciones que vedaban el mercado de la ruta a los de Natá y Los Santos; segundo, llegaron a sacrificar desesperadamente una gran cantidad de reses para mantener los precios e incluso obligar el alza del precio de la carne; y, tercero, que la disminución brusca del ganado trajo la ruina consiguiente de no pocos ganaderos de Los Santos y Natá. (25)

No forzaríamos una apreciación muy ligera sosteniendo que la actividad agrícola y en especial la ganadera, frente a un mercado pequeño se desarrolló supeditándose a la economía mercantil y quedando, por tanto, bajo su tutela deformadora.

II. PANAMA DENTRO DE LA ORBITA DEL CAPITAL COMERCIAL.

A. CARACTERISTICA GENERAL.

Tal como lo hemos esquematizado, el capital comercial existió mucho antes del advenimiento del régimen de producción capitalista, es decir, antes de que el capital tomase bajo su estricto control toda la producción social.

En esta fase primaria, el comerciante no era necesariamente el productor directo, sino que su función era la de servir de **mediador** entre los diversos pueblos que cambiaban o se desprendían, por medio del cambio, de los productos sobrantes,

(24) HARING, Clarence H.: *op. cit.*, Capítulo VIII, págs. 234, 235.

(25) CASTILLERO C., Alfredo: *Estructuras Sociales. . .*, pág. 75.

los que conferían al producto su carácter de mercancía, de allí que, las mismas existían por el comercio y no a la inversa. (26)

Cuando el capital se encarga de la producción, hace que los comerciantes pierdan la relativa independencia con la que venían operando, designándolos agentes suyos. Utilizando a los comerciantes, el proceso de producción ahorra o disminuye el tiempo de circulación (de las mercancías), lo cual ayuda, a su vez, a aumentar indirectamente la ganancia. Decimos que indirectamente porque en la esfera de la circulación o comercio no se crea ni se aumenta el valor de la mercancía obtenida únicamente en el proceso de producción. (27) De suyo se desprende que es un renglón improductivo pero necesario.

En la primera fase, las ganancias se hacían por la vía de la especulación; de ahora en adelante, los comerciantes recibirán una parte del valor intrínseco en las mercancías cuyo valor de cambio ya no se puede determinar arbitrariamente, ni mucho menos disponer de él por parte del productor, sino por todos los productores, es decir, por las condiciones sociales de producción y del mercado. Y como se intercambian los productos por otros producidos, su función de mediador bien puede interesarle y le interesa, efectivamente, no solamente una mercancía sino todas las que pueda comprar para vender.

Por otro lado, aunque la actividad comercial va contagiando a la producción dirigiendo sus pasos hacia el cambio y transformando los productos en mercancías, no es suficiente para transformar las estructuras económicas internas de un país dado. Por el contrario, el predominio del capital comercial, puede devenir en un serio obstáculo para el real desarrollo económico de la sociedad como sucedió, por ejemplo, con Holanda, en el siglo pasado.

(26) "Es el comercio el que desarrolla aquí la plasmación de los productos como mercancías, y no las mercancías producidas, cuyo movimiento forma el comercio". MARX, Carlos: *El Capital*, México, Fondo de Cultura Económica, 1971, Tomo III, Capítulo X, pág. 317.

(27) *Ibid.*, Capítulo XVI, pág. 275.

B. EL CAPITALISMO EN PANAMA

En nuestro país, desde que se instituyeron las esplendorosas ferias de Nombre de Dios y después las de Portobelo, se crearon las condiciones objetivas para la estructuración de una economía mercantilista: llegó a las playas panameñas, pues, el capitalismo, claro está que en su fase preliminar, la del capital comercial.

Ello no entrañó necesariamente que en el interior del país hubiesen madurado las condiciones requeridas para la organización de la producción bajo la modalidad capitalista. La producción agropecuaria que, dentro y fuera del área de tránsito, halla su estímulo de arranque en la economía mercantil y no demora en orientarse hacia y para el cambio, es insuficiente y ni siquiera alcanza a cubrir el autoabastecimiento, convirtiéndonos en dependientes de productos importados de Nicaragua, Cartagena, Jamaica y el Perú.⁽²⁸⁾

En consecuencia, la incipiente economía agropecuaria aunada a la ausencia de una industria —vedada por el monopolio colonial español— convierten el país, en vehículo de cambio para los artículos extranjeros en mayor proporción que de los propios.

De esta forma, el retraso de la producción capitalista en el Istmo, no sólo se explica por el predominio del capital comercial que condicionaba esencialmente las actividades económicas a las necesidades de la ruta transitista, sino que también encuentra la respuesta en la estructura económica —precapitalista— que frenó el surgimiento de una actividad industrial y, obstaculizó el crecimiento de la producción agropecuaria. Sin menoscabo de ninguna otra actividad podemos señalar que la actividad económica se centró en dos direcciones cardinales: la mercantilista y la ganadera.⁽²⁹⁾

(28) CASTILLERO C., Alfredo: *Estructuras Sociales*. . . pag. 54.

(29) "...como dice el Obispo Fray Hernando Ramírez, el mayor comercio era la ganadería, porque el maíz pocas veces le hay para embarcar..." CASTILLERO C., Alfredo: *op. cit.*, págs. 94, 95.

Intentemos ahora examinar la estructura y las relaciones sociales que se dieron en el agro panameño.

Con la abolición de la Encomienda en Natá y el poblamiento de Veraguas se acentúan dos tipos principales de propiedad sobre la tierra y que han de coexistir con las alejadas regiones indígenas. Según Castellero Calvo, el minifundio o la pequeña propiedad tiene su asiento en la región de Azuero, mientras que la gran propiedad latifundista se desarrolla en la región que hoy comprenden las provincias de Veraguas y Chiriquí.⁽³⁰⁾

Es un error creer que, por la hegemonía ejercida por el capital comercial en el Istmo, no arraigaron relaciones sociales que antecedieron históricamente al capitalismo.

En efecto, la imposición del sistema de encomienda —que es una variante de las relaciones feudales— convive en mayor o menor medida con la traída de negros esclavos. No puede decirse que hubiera un salto de una etapa a otra, ni que se evolucionara de la esclavitud a la servidumbre, sino que coexistieron en un momento dado. Por consiguiente, como la función del capital comercial es la de servir de vehículo únicamente al cambio de mercancías, no podía por sí mismo revolucionar las relaciones de producción que se dieron en el Istmo.

Asimismo, no hay que pensar que la eliminación de la encomienda en Natá significó la liberación para los “labriegos” natariegos de las amarras feudales que los expropiaban y los adscribían, con igual violencia, a la tierra. El propio Castellero Calvo se ha encargado de señalar cómo, pese a las denuncias de algunas autoridades españolas, no se pudo separar, en la práctica, las tierras de los campesinos o nativos de la hacienda señorial o feudal y, ello, hace de por sí imposible la explotación libre de sus tierras.⁽³¹⁾

(30) *Ibid.* págs. 66-69. Omar Jaén sostiene, por contrapartida, que “el latifundio veragiense es una obra. . .del siglo XIX”, en JAEN S., Omar: *El Hombre y la.* ., pág. 70.

(31) *Ibid.*, pág. 72.

No nos aventuraríamos mucho si pensaríamos en cómo la posesión de las mejores tierras y los aperos, más la ignorancia y las necesidades de nuestros campesinos actúan como fuerza coercitiva que impone paulatinamente la dependencia personal y, que, al final, es aceptada como un hecho natural por todos. Al sumarle a eso el ejercicio exclusivo de la dirección política por parte de los hacendados, tenemos los indispensables instrumentos de poder para afianzar las relaciones precapitalistas en el agro, ya que, si el señor feudal “no tuviese un poder directo sobre la persona del campesino, no podría obligar a trabajar para sí al hombre que posee la tierra...y que tiene su hacienda propia”.

Se requiere, pues, una “coerción extraeconómica” y, como dice Lenin: “...las formas y el grado de esa coerción pueden ser lo más distinto, comenzando por el estado de servidumbre y terminando con la restricción de derechos del campesinado como estamento”.⁽³²⁾

Por esta situación de sujeción a la tierra que se manifestó vivamente en el agro panameño, es por lo que el modo de producción capitalista no se desarrolló en nuestro país —estimulado por el capital comercial— ya que sin los hombres formalmente libres que acepten el trabajo asalariado, toda producción capitalista es imposible.

Por otra parte, en un país escasamente poblado como era el Istmo, el valor de la tierra era relativamente bajo y su posesión asequible a todos, por lo que se convierte en un atractivo para las fuerzas productivas que son retenidas o atraídas a la propiedad de la tierra. Este solo fenómeno hace que la mano de obra no sea abundante y/o permanente, y de difícil obtención en el mercado.

Asimismo, la dispersión que acusa la población rural destruía toda posibilidad de darle coherencia y unidad al

(32) LENIN, V.I.: “El Desarrollo del Capitalismo en Rusia”. Obras Completas, Buenos Aires, Editorial Cartago, 1960, Tomo III, Capítulo III, pág. 191. Véase también CASTILLERO C., Alfredo: op. cit., págs. 80 y ss.

mercado interno, centralización imprescindible al capital productivo.(33)

Por último, en el agro panameño va a surgir una economía de auto—consumo tal cual lo observara en su tiempo, el Obispo Pedro Morcillo de Rubio Auñón:

“...toda la gente de este Reino... se contentan con tener plátano o maíz y un pedazo de tasajo que comer, y no aspiran a más”.(34)

Y ésto, independientemente de la voluntad humana, disloca, por una parte, al régimen capitalista de producción que se orienta a la creación de mercancías para el comercio y, por otro lado, plantea a los capitalistas la necesidad de expropiar a los productores rurales de sus tierras, de todo medio de vida, porque de otra manera preferirán trabajar para ellos mismos y disfrutar de sus esfuerzos, a enriquecer al capitalista.

Así las cosas, el mercado interno se encuentra confinado y seriamente autolimitado ya que su fortalecimiento y desarrollo es proporcional a la desaparición de la economía cerrada del autoconsumo; su firmeza y proporción requiere de una fuerte base de infraestructura constituida por los caminos, carreteras, ferrocarriles, etc. de la cual carecíamos en los siglos anteriores.

Todo esto y la explotación de los recursos naturales por parte de los capitalistas extranjeros deformará más aún la economía panameña a partir de mediados del siglo XIX.

La explotación de nuestra posición geográfica para disminuir la distancia entre un mercado y otro, facilitó al capital el

(33) “. . . fijaría uno de los rasgos típicos de la sociedad panameña hasta nuestros días; nos referimos a la dispersión de nuestros campesinos por todo lo ancho de las campiñas veragüenses, herreranas, chiricanas y coclesanas, en pequeños núcleos familiares, a veces reunidos en minúsculas aldehuelas de vida primitiva y prácticamente al margen del sistema monetario”. CASTILLERO C., Alfredo: op. cit., pág. 80.

(34) CASTILLERO C., Alfredo: La Fundación de la Villa de Los Santos y los Orígenes Históricos de Azuero, pág. 114.

actuar en un campo mucho más vasto, y generó en el plano interno —de manera independiente— todo un sistema de transporte.

El transporte si bien se encuadra en la circulación tiene otro carácter. Su esencia radica en que se “manifiesta como la continuación de un proceso de producción dentro del proceso de circulación y para éste”⁽³⁵⁾. La culminación de la producción está en los mercados de consumo que bien pueden distar geográficamente, lo que, por tanto, plantea el transporte de las mercancías.

El transporte por Panamá se desarrolló en los lomos de las mulas y en las cavidades de los lanchones. Ambos fueron desplazados por el ferrocarril que desarrolló monopolísticamente, durante medio siglo, el transporte interoceánico y que culminó con los sueños de muchos en el canal. El canal es, podemos decirlo, una majestuosa industria de transporte en función del gran comercio.

Las recuas y los lanchones, por una parte, el ferrocarril, por la otra, marcan dos momentos diametralmente diferentes en la historia económica del país. Uno, las recuas y los lanchones constituyeron la explotación de uno de nuestros recursos naturales, la posición geográfica, por parte de la burguesía istmeña; el otro, significa su monopolización por los capitales extranjeros, especialmente norteamericanos.

III. DESARROLLO DE LAS FUERZAS PRODUCTIVAS.

En el siglo XIX es donde hallamos con mayor nitidez un grado determinado de desarrollo de las fuerzas sociales que conforman la sociedad istmeña. Este hecho no es privativo únicamente de nosotros sino que, por igual, le corresponde a toda Hispanoamérica y se expresa con fuerza incontenible en el transcurso de la gesta emancipadora.

(35) MARX, Carlos: op. cit., Tomo III, Capítulo VI, págs. 133 y ss.

Como es lógico, no podríamos avanzar en nuestro propósito sin contar con la presencia de tales hechos, por lo que su estudio, aunque sea de lo más somero y reseñado, es obligatorio.

A. EL SIGLO XIX Y LA ESTRUCTURACION DE UNA BURGUESIA LOCAL.

Las actividades del capital comercial al calor de las Ferias fueron creando las bases para el surgimiento, primero, y su ulterior consolidación, después, de un grupo social cuyos intereses económicos se ligaron estrechamente al desarrollo del Istmo como país de tránsito. El objeto de su realización o enriquecimiento serán las mercancías, sin hacer problema del origen de las mismas; pueden ser manufacturadas tanto por españoles, como por los ingleses o franceses, eso no importa.⁽³⁶⁾ Lo que importa, es la presencia voluminosa de mercancías capaces de ser transportadas y almacenadas. Este grupo social, al que de ahora en adelante denominaremos burguesía comercial, lo integraban principalmente los propietarios de bienes raíces urbanos e inmuebles donde han de guardarse las mercancías y brindarse hospedaje, y los propietarios de las recuas y lanchones donde han de transportarse.⁽³⁷⁾

Por espacio de dos siglos, es decir, el período exacto que duraron las Ferias, fue tal la hegemonía que ejercieron sobre otras actividades económicas, que las principales fuerzas productivas hubieron de concentrarse en el área de tránsito, restando recursos para áreas directamente vinculadas a la producción, como era la agropecuaria. Por la facilidad y rapidez de las ganan-

(36) "(...) Algunos de nuestros comerciantes se pusieron en relación con otros de la isla de Jamaica que venían a nuestras costas de vez en cuando, con buques cargados de manufacturas inglesas, que se estimaban para los consumos del país, bastante. A fin de evitar todo peligro fiscal, los contratos de compra-venta se hacían con precaución...se presentaban en las costas de Coclé, otras en las de Chagres..." AROSEMENA, Mariano: *Apuntamientos Históricos (1801-1840)*. Biografía del autor, Notas e Índices de Ernesto J. Castillero R., Panamá, Publicaciones del Ministerio de Educación, 1949, pág. 17.

(37) "(...) De una parte, sus negociantes tomaban de la primera mano las especies comerciales, y las revendían con provecho; de otra, los hacendados i agricultores encontraban, con el aumento de los consumos, cómo vender sus ganados i frutos; de un lado, los poseedores de fincas lograban arriendos altos; de otro, la arriería conseguía el estipendio de los transportes, y la marina de los puertos los fletes por los embarcos y desembarcos". *Ibid.*, pág. 15.

cias comerciales⁽³⁸⁾ todo el interés económico se concentró en la espera de las Ferias, en detrimento de la producción agropecuaria que, por falta de recursos necesarios, era exigua y cuyo volumen no llegaba a cubrir las demandas y necesidades de los inmigrantes y mucho menos del país.

Desde el nacimiento del siglo XIX, la burguesía comercial istmeña cobra conciencia del carácter dependiente y frágil de su función, sujeta a las vicisitudes y rivalidades entre los centros productores como aconteció, por ejemplo, con el cambio de ruta a través del Cabo de Hornos. Tal circunstancia obliga a observar todo el cuadro económico: ya en 1802 se señala que el país está arruinado porque le faltan “los elementos de la vida social, el comercio i las industrias”; se descubre que ha subsistido una economía de autoconsumo por medio de “una agricultura de productos para el consumo doméstico, como el arroz, maíz, raíces, legumbres i plátanos”; y por último, se atestigua el carácter deformador del capital comercial cuando se constata que “la ganadería se había abatido por falta de provisión a los viajeros, que habían abandonado el Istmo desde que faltaron los negocios comerciales”.⁽³⁹⁾

Pero el cuadro arriba descrito está muy lejos de promover una situación diferente en la economía istmeña. Ciertamente, la misma burguesía comercial, que también es consciente de las limitaciones del mercado interno⁽⁴⁰⁾, desdeña las sólidas estructuras precapitalistas y cree que la actividad mercantil ayudará a elevar la productividad, y por ello, se aferra a la vieja idea de

(38) “En la venta de Cruces, sólo por el alquiler de almacenaje en los depósitos, se recogían de nueve a diez mil pesos anuales, para la época de Felipe II”. HARING, Clarence H.: Comercio y Navegación entre España y las Indias..., pág. 230.

(39) AROSEMENA, Mariano: op. cit., pág. 10.

(40) “(. . .) quien contempla diría Mariano Arosemena— la limitación del comercio interior del Istmo. . . acabará de contristar su ánimo”. Memoria Sobre el Comercio presentada a la Sociedad de Amigos del País, por Mariano Arosemena, L. Lewis, y D. Ramón, en la Sesión Ordinaria del 1.º de diciembre de 1834”. En AROSEMENA, Mariano: Historia y Nacionalidad (Testimonios Editos e Incéditos). Edición y estudio preliminar de Argelia Tello de Ugarte. Panamá, Editorial Universitaria, 1971, pág. 47.

que se acrecentarían “los consumos, cuando llegemos a tener expeditas las comunicaciones de uno a otro mar, porque la concurrencia de buques hará que sean mayores las exportaciones de nuestros frutos, en cambio de los artefactos de Europa, y se aumentarán otras producciones locales, que ahora están en desprecio”.(41)

A pesar de que tales ideas eran irrealizables en su tiempo, no dejan de ser prospectivas, aunque para que se realizaran, en parte, hubo de transcurrir más de una centuria.

Cualquier otra salida no dejaba de ser dura y arriesgada, ya que toda actividad de producción directa o industrial corría el riesgo de verse paralizada por la carencia de una fuerza laboral permanente, cuya ausencia era obstaculizadora y frustradora de toda producción capitalista y que determinaba, al final de cuentas, el vehemente afán de ver renovada la economía transi-
tista

“Es preciso, sin embargo, confesar que el Istmo está llamado por su situación topográfica, al comercio de tránsito, y que éste por consiguiente necesita de mayor protección: el de consumo, a falta de población, será de poco montamiento, mientras ésta no se aumente”.(42)

Se creía que las obras de infraestructura indispensables a todo mercado interno se facilitarían en un país en donde el intercambio comercial entre la capital y la Chorrera —centros muy cercanos uno de otro— se tenía que efectuar por “el tráfico de cabotaje” y en donde los productos excedentes no podían comercializarse por falta “de buen camino.”(43) En consecuencia, el mercado interno y su producción no se desarrollará por sus propias e intrínsecas fuerzas sino que deberá pacientemente

(41) *Ibidem*.

(42) *Ibid.*, pág. 46.

(43) AROSEMENA, Mariano: “Reflexiones sobre la partida del bergantín ‘AMOS PALMER’”. Remitido a los Editores del Comercio Libre”. Chorrera, 30 de diciembre de 1883.: op. cit., pág. 42.

esperar la acción de la economía mercantil.⁽⁴⁴⁾ ¡Aspiración bella, pero irrealizable!

Era falso que el capital comercial, como tal, pudiese desarrollar el modo de producción capitalista imprimiéndole su sello característico a toda la producción social. Esta verdad, estudiada por Marx, era apuntalada por la cruda experiencia de la propia burguesía istmeña, que, hablando a través de la obra de una de sus mejores figuras, Justo Arosemena, así lo reconocía al ponderar los resultados de la emigración causada por el descubrimiento de las minas auríferas de California:

“...pero desgraciadamente esos capitales no pudieron destinarse a la producción, a la industria agrícola, única que puede tener gran desarrollo en el Istmo, sea por incuria de los que hacían aquellas fuertes ganancias inopinadas i deslumbradoras, sea porque empleados con provecho en el acarreo todos los brazos disponibles, ninguno había que por un jornal conveniente quisiese aplicarse a trabajos campestres, mucho más penosos i menos productivos que los de arriero o boga. El hecho es, que la industria, la producción, lejos de aumentar, decayó, i mucho de los objetos que antes se creaban en el Istmo, se introdujeron de fuera, i se pagaron con el oro desembolsado por el extranjero en recompensa de servicios consumidos en el momento de prestarse”.⁽⁴⁵⁾

B. SU CONCIENCIA DE CLASE.

Ante la evidente falta de industria y el atraso de la agricultura⁽⁴⁶⁾ en el Istmo, la burguesía comercial entiende perfectamente bien que no puede esperar ser intermediaria de los productos aquí producidos, ni su volumen, en todo caso, le

(44) “...natural era que los istmeños trataran de fomentar en el comercio la riqueza pública tan abatida por la carencia de industrias”. ALFARO, Ricardo J.: Vida del General Tomás Herrera, prólogo de G. Andreve, Panamá, 1960, Capítulo XII, pág. 217.

(45) AROSEMENA, Justo: El Estado Federal de Panamá. Publicaciones de la Universidad de Panamá, Panamá, agosto de 1960, págs. 75, 76.

(46) Sobre esto, véase el “Proyecto Para la Formación de Algunas Leyes Beneficiosas al Istmo, que Elevara a la Alta Consideración del Supremo Congreso de la República un Ciudadano Natural de Panamá”. En Revista Lotería, Panamá, junio de 1966, Vol. XI, No. 127, pág. 14.

serviría de mucho como para hacer depender su función de ellos.(47)

El carácter de intermediario de nuestros comerciantes conduce a que se planteen la denonada lucha para que el tráfico de mercancías se haga por Panamá —como en el pasado reciente, durante el período galeonista— en vez de por la ruta del Cabo de Hornos. Para ello proponen la construcción de un camino, ferrocarril o canal que uniera a los dos océanos(48), justificándolo con la economía de tiempo que ha de obtenerse. Consustancial a ello, se pretende volver a ser el centro de las relaciones mercantiles entre Europa y América; hacer del Istmo un emporio comercial, porque, como bien lo expresaba, desde su punto de vista Mariano Arosemena: “nada dejaría no teniendo que hacer mansión en nuestros puertos”(49), es decir, que sin poder alquilar sus inmuebles para ser usados en el almacenaje de las mercancías serían otros los que se beneficiarían:

“(. . .) el comercio del Istmo expectaría con frecuencia grandes buques que atravesaban sus aguas, quedándole sólo la ridícula curiosidad de avistar sus pabellones y por ellos conocer el grado de preponderancia a que íbamos a colocarlos con mengua de la República, que es la que particularmente y con exclusión de otra nación, debe aprovecharse de la posición particular del Istmo”.(50)

Con el objeto de reservarse para sí la función de intermediario frente a una eventual competencia “desleal” con competidores extranjeros y presumiblemente más fuertes que pudieran desplazarlos, llegan a confeccionar y proponer un reglamento

(47) En el mensaje que Tomás Herrera como Presidente del Estado Libre del Istmo dirige al Congreso Extraordinario de 1841, lo dirá de la siguiente manera: “El Istmo debe al movimiento mercantil del mundo civilizado los servicios para que lo ha destinado el Ser Supremo...” En ALFARO, Ricardo J.: op. cit., Capítulo IX, pág. 141.

(48) AROSEMENA, M.: *Apuntamientos...*, pág. 153.

(49) AROSEMENA, M.: *Historia y Nacionalidad...*, pág. 4

(50) *Ibidem.*

para el Istmo de Panamá. En el Artículo V de las disposiciones generales establecen categóricamente que:

“Ningún extranjero podrá hacer sus negocios por sí mismo, sino que estará obligado, luego que determine vender en el país, a nombrar un consignatario que ha de ser ciudadano del Estado de Colombia, con casa abierta de comercio en una de las actividades de este Istmo, quien será responsable a la aduana de todos los derechos que se causen, y obligado a correr con todas las diligencias que ocurran”.⁽⁵¹⁾
(El subrayado es nuestro).

Pero en el área de circulación de mercancías donde se realiza el valor de uso de las mismas, por medio del consumo, no es muy difícil la irrupción de otros comerciantes y el abandono por parte de algunos, en la misma medida que surgen nuevas mercancías y desaparecen otras. Es así como entre los “extranjeros”, “los chinos —al decir de Robinson Tracy— esas atareadas hormigas comerciantes, tomaron ventaja de estas cosas y casi monopolizan ciertas ramas del comercio”. Llegaron al Istmo en gran número y eran vistos en casi toda esquina de Colón y Panamá, así como en cada estación a lo largo del ferrocarril. Constituían un tranquilo grupo de personas ahorrativas en extremo, siempre atendiendo estrictamente su negocio y adquiriendo con rapidez el control de la venta de provisiones y licores en el Istmo; “...vienen como forasteros y permanecen como forasteros...”⁽⁵²⁾

Sin embargo, lo que nos interesa no es eso, sino los esfuerzos que realiza la burguesía comercial para sobrevivir como clase. En este sentido, tienen una gran importancia dentro del Reglamento para el Comercio del Istmo de Panamá, los Artículos 5 y 8 correspondientes a la sección denominada **Introducción para el Consumo Interior** que protegían las materias de la industria transformativa de la madera, cuero y

(51) En Revista Lotería. Panamá junio de 1966, Vol. XI, No. 127, pág. 8.

(52) ROBINSON, Tracy: *Fifty Years at Panama, 1861-1911*. Traducción conjunta, Capítulos XIV y XXIV, por Carlos L. Romero. Trabajo de Graduación, Universidad de Panamá, 1971, pág. 53.

tabaco⁽⁵³⁾, con lo cual se ligan los intereses de los talleres artesanales, de los forestales y ganaderos con los de los comerciantes. Y esto conscientemente iba dirigido a fortalecer la producción que, de no mediar las razones internas precapitalistas que hemos expuesto, y otras de origen foráneo que explicaremos posteriormente, hubiesen sido los pilares de la producción capitalista en Panamá.⁽⁵⁴⁾

Para que no quedase la menor duda sobre su afán de monopolizar alrededor de ella toda la circulación de las mercancías que fuese posible, en el aparte del Reglamento para el Comercio que trata sobre las penas a los infractores, se anota en el primer artículo que establecieron ⁽⁵⁵⁾ con todo vigor, el propósito de no tolerar y combatir el contrabando. Su propia experiencia de largos años de práctica de comercio ilícito así se lo aconsejaba.

Además de todas las necesidades que hemos expuesto, no se olvidaron de comprometer indisolublemente los centros productores extranjeros con la utilización del Istmo como vía necesaria para la rápida circulación de sus mercancías, por lo que contemplan y acarician la idea de verse unidos a ellos y claman por estructurar y poseer leyes que faciliten el libre comercio.⁽⁵⁶⁾

(53) Dice el Artículo 5: "Mientras subsista el estanco de tabaco, es prohibida la introducción de este artículo para su venta en la provincia por cuenta de particulares; pero podrá traerse para la exportación, según se hablará después, o para vendérselo al Gobierno, si quisiere comprarlo"; y el Artículo 8 sostiene que: "Se prohíbe la entrada de toda ropa hecha, blanca o de color, de cualquier clase que sea; y las botas, zapatos, sillas, sofás, mesas, cómodas, y demás obras de carpintería pagarán derechos dobles a los detallados en el Artículo Primero, y la aplicación se hará a los fondos del Estado y consultado proporcionalmente". Revista Lotería: op. cit., págs. 10, 11.

(54) "El sistema proteccionista fue un medio artificial para fabricar fabricantes, expropiar a obreros independientes...y abreviar el tránsito del antiguo al moderno régimen de producción...". MARX, Carlos: El Capital, Tomo I, pág. 643.

(55) Dice el Artículo I: "Todas las leyes penales contra los contrabandistas que han regido hasta ahora, quedan en su vigor y fuerza, en lo que no diga contradicción con este Reglamento". En Revista Lotería: op. cit., pág. 2.

(56) Los comerciantes acusarán que se han visto "privados de los bienes inmensos, que derrama la libertad de comercio sobre las naciones que adoptan ~~un~~ muy particularmente sobre aquellos istmos que se unen a países comerciantes". En "Memoria sobre Comercio...". AROSEMENA, M.: op. cit., pág. 48.

C. SU PAPEL HISTORICO.

Es evidente la ligazón entre el desarrollo de la burguesía comercial con las primeras manifestaciones de los rasgos peculiares de la conciencia nacional.⁽⁵⁷⁾ Son ellos, los comerciantes, los que guiados por sus intereses económicos empiezan a revelar las particularidades que nos hacen diferenciar de un pueblo a otro, como fuera establecido por Mariano Arosemena:

"Es preciso, sin embargo, confesar que el Istmo está llamado por su situación topográfica, al comercio de tránsito..."⁽⁵⁸⁾

lo que está delineado de manera más precisa por su hijo, Justo Arosemena, en El Estado Federal de Panamá.⁽⁵⁹⁾

De esta manera, lo que objetivamente se venía dando es interpretado y canalizado por la burguesía comercial quien, en todo momento, no oculta su intención de imprimirle el rumbo a la nueva entidad política que se forjaba y de no ceder internamente la hegemonía en la dirección política a otras fuerzas sociales y económicas. Fue eso y no otra cosa lo que provocó la reacción de los comerciantes con relación al movimiento emancipador de la Villa de Los Santos, conocido mejor como "El Grito de Los Santos".⁽⁶⁰⁾

A fin de precaverse de cualquier acción opositora del incipiente proletariado istmeño reducido a las herméticas posiciones del gremialismo artesanal, se preocupan por "popularizar las ideas sobre la independencia por medio de sociedades

(57) Véase SOLER, Ricaurte: *Formas Ideológicas de la Nación Panameña*. 3era. ed., con ilustraciones de Folletería Histórica Panameña, Panamá Editorial Universitaria, 1971, págs. 45-49 inclusive.

(58) Véase AROSEMENA, Mariano: op. cit., pág. 46.

(59) Véase AROSEMENA, Justo: op. cit., págs. 34 y ss.

(60) "...conflábamos —dirá Mariano Arosemena— en que lejos de lograrse que la Villa de Los Santos retrocediera del paso que habían dado, la proclamación de la independencia allí... se esperara para una revolución general que la capital la encabezara": AROSEMENA, M.: *Apuntamientos...*, pág. 126. (El subrayado es nuestro).

políticas, compuestas de las masas populares”, y, para ello, se ponen en contacto con los dueños de los talleres más importantes o, para decirlo con palabras de Mariano Arosemena, “con los maestros de arte de más influjo en el pueblo”.⁽⁶¹⁾ Empero, a ninguno de ellos se les permitió manifestarse de manera más activa ni mucho menos firmar el acta emancipadora. De ahora en adelante, lo único que tendrán en mente es su propio bienestar, que no es otro que la consecución de sus intereses mercantiles.⁽⁶²⁾ La independencia de Panamá de España en noviembre de 1821, aún dentro del marco del conjunto de la lucha general emancipadora de los pueblos iberoamericanos, por el peso específico de los comerciantes, se ejerce como una transacción comercial en función de un interés comercial.⁽⁶³⁾

Este hecho, por lo original de su forma, no hallará semejanza en toda América. Nace el Estado, no en función de las necesidades y demandas de las estructuras de un mercado interno sólido o de un Estado productor, sino en función de las necesidades de un mercado parasitario e intermediario. Es así como, después de tener a todas las fuerzas sociales subordinadas, relegan su función política desde el punto de vista de la dirección de la nación en manos de las nuevas clases dominantes sureñas, pero dejando claramente establecido de antemano su reiteración por regirse con leyes propias que favorecieran el libre comercio⁽⁶⁴⁾, tal cual lo expresaba el Precepto No. 9 del Acta de Independencia de Panamá de España.⁽⁶⁵⁾

Desilusionados por el trato propinado por las clases dominantes sureñas, recurren a sus viejos anhelos de ser un país

(61) Véase AROSEMENA, Mariano: op. cit., págs. 126, 127.

(62) ALFARO, Ricardo J.: op. cit., pág. 155.

(63) GASTEAZORO, Carlos M.: Interpretación Sincera del 28 de Noviembre de 1821, Panamá, Editorial El País, s.f., pág. 12.

(64) AROSEMENA, Justo: El Estado Federal..., pág. 34.

(65) “9. El Istmo por medio de sus representantes formará los reglamentos económicos convenientes para su gobierno interior...” En Documentos Fundamentales para la Historia de la Nación Panameña, Edición de la Junta Nacional del Cincuentenario, Panamá, Imprenta Nacional, 1953, pág. 9. Véase además, Soler, R.: op. cit., pág. 45.

miembro de una Hansa y/o, en su defecto, ser autónomos o federalistas. Cualquier cosa que les permita con libertad ser intermediarios, y así lo recuerdan al Libertador Simón Bolívar “los padres de familia, comerciantes y vecinos de Panamá”, al hacer el balance de ocho años de independencia el 6 de noviembre de 1829:

“Con dolor es que observamos, señor, el abatimiento y languidez del comercio del Istmo, bajo instituciones que presentimos eran prósperas; notamos la falta de concurrencia a nuestros puertos de los mercaderes de otras naciones; y vemos, en fin, radicada la más espantosa miseria al cumplirse los ocho años de nuestra independencia de España, males que seguramente desaparecerán con la apertura de un camino franco, o canal...”(66)

Los intereses de otras clases fueron relegados y quizás pretendieron eliminarlos. No hablaban a nombre de todas las clases, sino a nombre suyo. El nuevo Estado surgió como un Estado clasista cuya dirección la ejercían los comerciantes⁽⁶⁷⁾ con exclusión de todos aquéllos que no poseían ni eran altos empleados:

“La constitución del año 1821 consagró el sufragio censitario limitando el ejercicio de la soberanía a los dueños de una propiedad raíz que alcance el valor libre de 500 pesos, o gozar de un empleo de 300 pesos anuales, o profesar alguna ciencia o tener un grado científico”.(68)

Sin importarles gran cosa elevar el nivel cultural de las masas de manera integral y en respuesta a las necesidades de una “economía vernácula” de la cual no se preocupan, le imprimen a la educación en el Istmo el carácter de servicio improductivo, que hemos heredado hasta nuestros días. Constreñida la escuela al aprendizaje de idiomas y de contabilidad por medio de las matemáticas, se autolimitaba el desarrollo de la educación a los moldes egoístas de la burguesía comercial:

“(. .). 15. Que la enseñanza de estudios que haya de establecerse sea conforme a la índole de los educandos y a la porción

(66) Revista Lotería: op. cit., págs. 23, 24.

(67) CASTILLERO C., Alfredo: “El Movimiento de 1830”, en Revista Tareas, No. 5, Panamá, agosto-diciembre de 1961, pág 16.

(68) Ibid., pág. 20.

geográfica del Istmo, y de consiguiente que el plan debe abrazar los elementos de los idiomas castellano, inglés y francés, principios generales de comercio, de economía política, de historia sagrada y profana, de dialéctica, de aritmética, geometría, y demás ramas de matemática, de cosmografía y de física experimental. . .”(69)

Por otro lado, la sociedad panameña iba acentuando las diferencias y las divisiones entre sus clases. Las masas populares empiezan a enfrentarse, aunque de una manera difusa, al poder de la burguesía intermediaria. El primer enfrentamiento, a juicio de Alfredo Castillero C., de las dos clases fundamentales de la sociedad panameña data del movimiento separatista de 1830, encabezado por Domingo Espinar⁽⁷⁰⁾ y no obstante que el contenido de sus realizaciones favorecía al autonomismo solicitado por los comerciantes⁽⁷¹⁾; se opusieron a él por el peligro que entraña al actuación, hasta cierto sentido independiente de la nueva fuerza social, con prescindencia de su tutela, o sea, por temor al precedente y por instinto de clase:

“Ejercíase el gobierno civil por el Gobernador Fábrega que era un contrapeso para los planes que alimentaba el General Espinar, así que éste se ocupaba de desunir las clases sociales, para llegar a la realización de aquellos”.⁽⁷²⁾

Concitado el odio de la burguesía el movimiento fue derrotado.

Pero ello no invalida que consideremos este acontecimiento como de una gran importancia histórica en tanto que se acusa con cierta nitidez la confrontación entre dos clases fundamentales. Ya el arrabal empieza a dejar sentir su presencia e intuye su situación de clase. A partir de ese momento, en la

(69) “Proyecto para la formación de Algunas Leyes Benéficas al Istmo, que Eleva A La Alta Consideración del Supremo Congreso de la República Un Ciudadano Natural de Panamá; publicado en la Gaceta Oficial del Departamento del Istmo, el jueves 6 de marzo de 1823”. Revista Lotería, No. 10 op. cit., pág. 15. Véase también a SOLER, Ricaurte: op. cit., págs. 21, 22.

(70) CASTILLERO C., Alfredo: op. cit., pág. 15.

(71) ALFARO, Ricardo J.: op. cit., pág. 76.

(72) AROSEMENA, Mariano: op. cit., pág. 201.

configuración de la nacionalidad también participarán, aunque de manera incipiente y confusa, las masas explotadas, las carentes de riquezas, las que son conocidas mejor con el nombre de "las del arrabal". Se deduce fácilmente que dentro de ese arrabal, la masa de trabajadores constituía una parte aún estadísticamente no precisable. Se escenifican a menudo las confrontaciones entre las masas del arrabal y la burguesía comercial; paulatinamente se van distanciando al calor de las confrontaciones políticas de los partidos colombianos cuyas querellas no eximieron nuestras playas.

Estas luchas políticas repercuten sensiblemente, por una parte, en la economía, y en la participación cada vez más activa y decisiva del arrabal, por otra parte. En este sentido, Hubert H. Bancroft en su *History of Central America* al estudiar este período histórico del Istmo, observa que:

"Después de la muerte del Presidente Olarte* en 1868, el Istmo no disfrutó por muchos años de un sólo día de paz. La economía general había declinado en todo el país, y la pobreza prevaleció sobre todo en el interior. El capital, tanto nacional como extranjero, abandonó tan peligroso domicilio. Las estancias de ganado desaparecieron; también desapareció la agricultura, con excepción de una producción en pequeña escala".(73)

A renglón seguido afirma igualmente, que "los negros del arrabal de la ciudad de Panamá se convirtieron en un factor importante de la política..."(74)

La beligerancia de las masas populares se canalizará por intermedio del Partido Liberal, no estando maduras las condiciones para el surgimiento de un partido de su propia clase. Los

* Vicente Olarte Galindo tomó posesión en octubre de 1866, relevando a Gil Columbe.

(73) BANCROFT, Hubert H.: *History of Central America*, San Francisco, The History Company Publishers, 1890. Vol III (1801-1887), Capítulo XXVI, pág. 556. Existe traducción coincidente. Véase, por ejemplo: Bancroft, H., H.: *Historia de la América Central*, traducción por Carlos A. Hawkes de los Capítulos XXIV, XXV y XXVI que corresponden a la historia de Panamá del siglo XIX. Trabajo de Graduación. Universidad de Panamá, 1967-1968, pág. 69.

(74) *Ibidem*.

liberales recurrirán a las masas como una fuerza de presión y de choque, abandonándolas a su suerte y sacrificando a sus dirigentes naturales cuando éstas y éstos atentaban y ponían en peligro, real o imaginariamente, su hegemonía como clase dirigente y dominante. Sin mayor sonrojo traicionaron e hicieron capturar a Pedro Prestán en Colombia, y una vez devuelto a Panamá, con la ingerencia norteamericana, fue puesto en manos de un tribunal militar, teniendo de acusadores a cuatro extranjeros representantes del ferrocarril norteamericano, unos; y otros comerciantes y caseros. Le hicieron pagar con su vida la osadía de haber hecho arrestos en un esfuerzo de canjear los prisioneros por armas que custodiaba, intervencionistamente, una nave de guerra norteamericana anclada en el puerto de Colón.

Podemos establecer una parábola, respetando las condiciones históricas concretas, entre el dirigente popular Prestán y el cholo Victoriano Lorenzo, quien actuó en las postrimerías del siglo pasado y principios del presente.

Nuestros campesinos de finales del siglo heredaron y persistieron en una economía de autoconsumo; con la técnica más elemental llevaban una vida de renunciadas y limitaciones que rayaba en la miseria:

“Tan ajustados tienen sus cortos bienes a sus necesidades, que si se les privara de uno de ellos como la sal, por ejemplo, como lo hizo la Regeneración, con el impuesto del inmueble, que no son sino, ranchos o miserables cercados, la miseria no tardaría en tocar en sus puertas”.(75)

En contrapartida, en el agro del país se fue acrecentando una riqueza por parte de los medianos y grandes propietarios sobre la base de la venta de ganados que surtían a las ciudades y puertos de Panamá y Colón (76), en virtud de las demandas de la vía interoceánica renovadas por el ferrocarril y que se preten-

(75) PORRAS, Belisario: *Memorias de las Campañas del Istmo*, Panamá, Imprenta Nacional, 1922, Tomo I, pág. 52.

(76) CARLES, Rubén D.: *Horror y Paz en el Istmo, 1899-1902*. Panamá, Editorial Panamá América, S.A., 1950, Capítulo XI, pág. 87.

día ampliar con la construcción del canal, en el cual estaban empeñados los capitales franceses.

Como toda guerra, la de los Mil Días (1899-1902) implicaba la destrucción de bienes y riquezas materiales, así como la de las fuerzas productivas a través del aniquilamiento de los hombres y el consiguiente abandono de sus centros de trabajo: “La guerra paralizó el comercio, mantuvo en suspenso la agricultura, pues, el labriego abandonó la tierra y empuñó el fusil; y la ganadería fue aniquilada por el sacrificio desconsiderado de reses ya que carne era lo único que había que comer”.(77)

Otros sectores no escaparon al dramatismo devastador de la guerra por causa de las constantes requisas a sus empresas, así como por las arruinantes contribuciones e impuestos de guerra.(78)

Al iniciarse la guerra desde afuera, en 1899, a nuestros campesinos se les obliga a enrolarse en uno de los bandos cuando el gobierno colombiano “les quitó la sal, les impuso gobiernos extraños y les gravó con altos impuestos sus cortos bienes...”(79)

La guerra, entonces, se convierte por la participación y por el papel que los campesinos desempeñaron, después de la derrota del puente de Calidonia, en una guerra campesina en defensa de sus intereses; por su contenido, en el Istmo, será una insurrección, una protesta contra los acaparadores, y por su forma, será la guerra entre liberales y conservadores.

¿Por qué liberalismo? Porque entre las características que le reconoce Hernán Porrás al liberalismo, éste propugnaba por

(77) *Ibidem*.

(78) *Ibid.*, págs. 88, 89.

(79) PORRAS, Belisario: *op. cit.*, pág. 56

una organización social “populista” (léase populista) frente a la “aristocratizante de los conservadores”.⁽⁸⁰⁾ Y porque, además, se les hizo creer a los campesinos “que con el triunfo de los liberales desaparecerían para siempre la explotación y los vejámenes”⁽⁸¹⁾, a los que estaban sometidos.

El imperialismo norteamericano que había aprendido de las experiencias de las revoluciones campesinas que se dieron en Europa con anterioridad, y urgido de la vía de tránsito que comunicara los dos océanos, se apresura a intervenir, como ya lo venía practicando frecuentemente en el Istmo, para obstaculizar la prometedora perspectiva de un fortalecimiento popular. La intervención extranjera conducía a desarmar a nuestro pueblo y al fortalecimiento de la burguesía comercial frente a una estructura agraria devastada e incluso, hasta arruinada:

“(. .) de ella salió deshecha la economía agraria de Panamá. En cambio, la economía de la zona de tránsito no sufrió de manera comparable(. .)”⁽⁸²⁾

Antes fue P. Prestán, ahora sería Victoriano Lorenzo. Al igual que antaño, la burguesía comercial eliminaría a uno de sus más odiados rivales. A partir de ese momento contará con el apoyo del imperialismo y actuará en alianza con los terratenientes.

El propósito era escarmentar a nuestro pueblo para que no hiciese peligrar el poder oligárquico-imperialista entronizado. Por eso, entre los acuerdos tácitos y sobreentendidos de la “Paz

(80) PORRAS C., Hernán: “Papel Histórico de los Grupos Humanos en Panamá”. En Panamá: 50 Años de República. Imprenta Nacional, 1953, pág. 96.

(81) CARLES, Rubén D.: op. cit., Capítulo XVI, pág. 118.

(82) PORRAS C., Hernán: op. cit., pág. 102. Asimismo el diario. El Cronista (Edición del viernes 1o. de agosto de 1906, pág. 2.) publica que de 164.000 cabezas de ganado que Panamá poseía en 1898, llegó a 35.758 “por consecuencia de la guerra”.

de Wisconsin” estaba el fusilamiento del General Victoriano Lorenzo.⁽⁸³⁾ Y este castigo procurarán propinarlo siempre que las masas populares de este país actúen con independencia política. Evitar, como lo hicieron en 1830, en 1885 y en 1902 que el pueblo, este poderoso y enérgico adversario, se levante; con desmesurado celo destruirán a los jefes políticos naturales del arrabal y del campesinado pobre, como lo hicieron con Espinar, Prestán y Victoriano y, para ello, contarán, desde mediados del siglo XIX, con la intervención norteamericana como veremos en breve.

Surge, pues, de manera objetiva la nación panameña; empero, por el predominio de los intereses de la burguesía comercial —como se demuestra en 1821, con la independencia de España; en 1840, con la separación de Colombia; en 1855, con el Estado Federal; en 1903, con la independencia de Colombia— queda mediatizada, y mayor será la deformación y el obstáculo para el pleno desenvolvimiento de la nacionalidad panameña por la abierta intervención del imperialismo norteamericano.

El papel de la burguesía comercial, en consecuencia, se desdobra: mientras sitúa y defiende los rasgos singulares de la formación panameña, juega un papel progresivo; pero cuando, reflejando un carácter de fuerza económica dependiente y no productiva, busca el protectorado por medio de sus aspiraciones hanseáticas o acepta la dependencia colombiana, primero, y norteamericana, después, se torna en reaccionaria.

Por ello, es por lo que después de esa primera conducta nacionalista de la burguesía comercial, la reafirmación y defensa de los atributos de la nacionalidad panameña le compete, de manera exclusiva, a otras fuerzas sociales y en especial, a nuestro pueblo, a cuyo nombre reivindicamos tal atributo. Fuera de esa primera intención no hay nada que agradecer;

(83) “...se puso de manifiesto el propósito de eliminarlo en el afán de evitar nuevos movimientos subversivos...” CARLES, Rubén D.: op. cit., Capítulo XVI, pag. 118.

actuaron y actuarán como mercaderes.⁽⁸⁴⁾ No tenían en su haber el interés por el crecimiento del mercado interno, lo cual le hubiera dado a la nación mayor consistencia.

En 1903, en alianza con los grandes propietarios de tierra, medio arruinados por la Guerra de los Mil Días, pensaron igualmente encontrar estímulo para su enriquecimiento con la ayuda norteamericana, pero se equivocaron, como se equivocan siempre.⁽⁸⁵⁾

En la época del imperialismo es más dependiente la economía de los países subyugados.

D. INGERENCIA IMPERIALISTA.

A principios de la segunda década del siglo XIX los Estados Unidos empiezan a mostrar preocupación por tener garantizados y seguros sus mercados, al igual que los países capitalistas de Europa. Tal preocupación queda plenamente establecida por medio del mensaje del Presidente James Monroe al Congreso del 2 de diciembre de 1823, quién pretendiendo ampararla con un egoísta sentido de unidad continental, no pudo evitar verse a sí mismo traicionado por la ansiedad colonial que anidaba en los círculos económicos norteamericanos, quedando al descubierto las reales intenciones imperialistas cuando sostuvo lapidariamente aquello de que: "América para los Americanos". Nace de esta manera lo que se conoce como la Doctrina Monroe que tenderá a vedar los mercados de las recién creadas repúblicas latinoamericanas a los europeos y, particularmente, a los ingleses.

Sin embargo, es un poco temprano para las conquistas coloniales. En el campo capitalista predomina la libre compe-

(84) "...ofrece gran semejanza la actitud de los patriotas de antaño, sobornando a las tropas "realistas" con los "patriotas" de hogaño ofreciendo ventajas materiales a los jefes del Batallón Colombia". GASTEAZORO, Carlos M.: op. cit., pág. 18.

(85) Véase de nuevo la cita 45 de este trabajo.

tencia y los capitalistas europeos tendrán, pese al aviso de Monroe, acceso a Hispanoamérica.⁽⁸⁶⁾

En efecto, han de transcurrir, prácticamente, veintitrés años para la expansión colonial norteamericana: una vez iniciada, la hará a sangre y fuego, despojando a México con inaudita violencia de parte de su territorio, constituido por los Estados que hoy se conocen como el Lejano Oeste. En la guerra de rapiña de 1846 los Estados Unidos se posesionan de ricas tierras (California, Arizona, Nuevo México, Texas, etc.).

Ese mismo año (1846) los Estados Unidos, con la colaboración de la burguesía colombiana, se agencian el Tratado Mallarino-Bidlack (firmado en Bogotá el 12 de diciembre de 1846), instrumento jurídico que inaugura su intervención en los asuntos internos de Panamá y deja sentado su interés por la viabilidad de la vía interoceánica; a cambio de ésto, ellos garantizarán a los colombianos, su dominio sobre el Istmo.⁽⁸⁷⁾

- (86) Lenin apoyándose en los estudios de economistas europeos concluye que “el período de desarrollo máximo del capitalismo premonopolista, el capitalismo en el que predominó la libre competencia, abarca de 1860 a 1870. Ahora vemos que es justamente después de este período cuando empieza el enorme “auge” de conquistas coloniales, se exacerba hasta el grado extraordinario la lucha por el reparto territorial del mundo. En V. I. LENIN: La Revolución Socialista y el Derecho de las Naciones a la Autodeterminación. Moscú, Editorial Progreso, 1967, pág. 176.
- (87) El Artículo XXXV dice a la letra: “...Para la seguridad del goce tranquilo y constante de estas ventajas, y en especial compensación de ellas y de los favores adquiridos según los artículos IV, V y VI de este Tratado, los Estados Unidos garantizan positiva y eficazmente a la Nueva Granada, por la presente estipulación, la perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo, con la mira de que en ningún tiempo, existiendo este Tratado, sea interrumpido ni embarazado el libre tránsito de uno a otro mar; y por consiguiente, garantizar de la misma manera los derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio”. CASTILLERO P., Ernesto: Panamá y los Estados Unidos, 3era. ed., Panamá Litho Impresora Panamá, S.A., 1973. Apéndice, pág. IV. Por su parte, Soler agregará que de cara a las inquietudes autonomistas istmeñas... “La respuesta colombiana a estos esfuerzos se perfila en una diplomacia estúpida que abrió las puertas a la intervención norteamericana. Al Estado del Istmo, fundado por Tomás Herrera, Colombia responde con el Tratado Mallarino-Bidlack 1846-1848”. En SOLER, Ricaurte: “La Independencia de Panamá de Colombia (Sobre el problema nacional hispanoamericano)”. Revista Tareas, No. 25. Panamá, noviembre 1972-mayo 1973, pág. 10.

Posteriormente, en 1848, se descubren las ricas vetas auríferas de California, uno de los Estados recién conquistados, y teniendo en cuenta que Panamá es el paso obligado entre el Oeste y el Este norteamericano, y en especial entre California y el Puerto de Nueva York, se reavivan las actividades mercantilistas en el Istmo y con igual o mayor fuerza los sueños dorados de la burguesía istmeña por ver convertida a Panamá en un emporio.

Su sueño no durará mucho. A finales de la segunda mitad del siglo pasado ya la industria y la tecnología habían revolucionado el conjunto de las fuerzas productivas, incluyendo el transporte. En efecto, las recuas y lanchones que facilitaban el cruce por el Istmo no garantizaban la seguridad y la rapidez del transporte, por lo que su desplazamiento entrañaba lógicamente la ruina de muchos.

La sustitución la hará la novísima máquina de hierro basada en la combustión, el ferrocarril, que, generando cientos de caballos de fuerza agiliza el acarreo de pasajeros y de mercancías.

El Contrato Stephens-Paredes en 1850 da inicio a la construcción del camino de hierro interoceánico y condiciona, entre otras cosas, el que los ingleses, a fin de no ceder su puesto y sus pretensiones sobre latinoamérica, obligasen a los Estados Unidos a firmar el Tratado Clayton-Bulwer que proscribía la neutralidad de un posible canal por Panamá o Nicaragua.

Con la construcción del camino de hierro, nuestro país entra en la órbita del imperialismo —en su fase constitutiva— que ya venía germinándose en el seno del capitalismo mundial y particularmente, en los Estados Unidos; significó, igualmente, que, el transporte, como área económica, pasaba de las manos de la burguesía istmeña a manos de los capitalistas norteamericanos. Los más afectados fueron quizás los dueños de inmuebles en el Atlántico (Portobelo) ya que con la construcción de Colón (relleno de la isla Manzanillo) por la propia compañía, y cuyos terrenos les pertenecían, tenían que hacer contrato de dos años con ella si deseaban edificar.

Nuestro país conoce a partir de la vía férrea el modo de producción capitalista que ha de desarrollarse al igual que su forjador, el comercial, en el área de la circulación de mercancías. En la fase de la producción capitalista, el transporte, como fuera señalado por Marx —además de constituir una necesidad para el mercado interno y externo— es una rama un tanto particular en la esfera de la producción industrial:

“La circulación, es decir, el movimiento de las mercancías en el espacio, se traduce en el transporte de las mercancías. La industria de transporte forma, por una parte, una rama independiente de producción y, por tanto, una base especial de inversión del capital productivo”.(88)

La construcción de las 50 millas de la vía de hierro se remontó a un costo que llegaba a ocho millones de dólares⁽⁸⁹⁾, rebasando los cálculos originales de sus accionistas por lo que —de acuerdo a Tracy Robinson— cada milla costó cerca de ciento cuarenta mil dólares.⁽⁹⁰⁾

Por las condiciones del mercado interno que ya hemos analizado, no “solamente, el capital, la pericia y la obra misma venían del extranjero sino también el trabajo, el material, la madera y el hierro, el alimento diario, la ropa, los cubretechos y los instrumentos de trabajo”.⁽⁹¹⁾

En cuanto a los trabajadores, fueron reclutados en Europa, Asia y en las islas del Caribe, especialmente en Jamaica y, dadas las condiciones climáticas y de trabajo, dejaron regados con sus huesos y sangre el largo camino de hierro. La cifra más conserva-

(88) MARX, Carlos: *El Capital*, Tomo III, Capítulo VI, pág. 135.

(89) CARLES, Rubén D.: *La Ciudad de Colón y la Costa de Oro*. 3era. ed., Panamá, Imprenta Nacional, 1952, pág. 23.

(90) ROBINSON, Tracy: *Fifty Years at Panama, 1861-1911*. Traducción de Dora E. Vásquez A.; Capítulos I al XIII. Trabajo de Graduación. Universidad de Panamá, 1971, Capítulo III, pág. 24.

(91) TOMES, Roberto: *Panamá en 1855. Un relato sobre el ferrocarril de Panamá*. Traducción de José A. Ureña. Trabajo de Graduación. Universidad de Panamá, 1971, pág. 75.

dora sitúa en un 40 por ciento ⁽⁹²⁾, el costo en vidas que le tocó cubrir a los trabajadores para que los capitalistas norteamericanos, sentados cómodamente en Nueva York, se enriquecieran.

Por lo pronto baste esto. A otras situaciones de los trabajadores nos dedicaremos más detenidamente en un aparte especial de este mismo capítulo.

Para el conjunto de la economía panameña, los efectos fatales fueron claramente percibidos por la burguesía comercial panameña⁽⁹³⁾, pese a la efímera bonanza económica de la cual comenzaron a disfrutar a partir de las minas californianas.

Esta es otra de las razones por las cuales el modo de producción capitalista no pudo enseñoriarse en la economía panameña. El capitalismo, y más en su fase monopolista o imperialista, conlleva un rasgo intrínseco a él, “el desarrollo desigual, a saltos, de las distintas empresas y ramas de la industria y de los distintos países”.⁽⁹⁴⁾ La exportación de capitales a los países atrasados no se realiza por un acto civilizador y altruista, sino para asegurarse ganancias más lucrativas. Por lo tanto, si bien había una insuficiencia en el desarrollo del mercado interno, ésta se profundizará por la presencia de los monopolios extranjeros que verán a Panamá, al igual que otros países, como un mercado para sus industrias y una proveedora de materias primas baratas. De actuar de otra manera, es decir, dado el caso de que el capitalismo hubiese desarrollado autónomamente la economía panameña y no dependientemente, sería tanto como pedirle que se fuese contra su propia naturaleza.⁽⁹⁵⁾

1. Economía de Plantación.

Sin otro parámetro que no sea el enriquecimiento, los

(92) ROBINSON, Tracy: op. cit., Capítulo II, pág. 17.

(93) AROSEMENA, Justo: op. cit., pág. 76.

(94) LENIN, V. I.: *El imperialismo, Fase Superior del Capitalismo (Esbozo Popular)*. Moscú, Ediciones en lenguas extranjeras, s.f., pág. 67.

(95) *Ibid.*, pág. 68.

capitalistas extranjeros, a partir de los primeros años de la década del 60 del siglo pasado, comenzaron a explotar comercialmente el banano panameño. Se organizó la primera empresa capitalista, la de los hermanos Frank, que lo transportaban de Panamá a Nueva York.⁽⁹⁶⁾

Los hermanos Frank se retiraron después de 17 años y parece ser que sus derechos fueron adquiridos por la Compañía Frutera Aspinwall quien los reemplazó. El centro productor de banano, según se desprende del testimonio de Robinson Tracy, estaba concentrado en la Laguna de Chiriquí, Provincia de Bocas del Toro, que en función de ello creció demográficamente.

La exportación más alta casi logró medio millón de racimos (425 mil) en 1895, sin embargo, por razones aún no precisadas, prácticamente se suspendieron los envíos en 1899.⁽⁹⁷⁾

De esta manera, nacerá al lado de las relaciones precapitalistas que subsisten en el agro panameño, la empresa capitalista que se desarrollará de manera más firme con la filial que establecerá la funestamente conocida United Fruit Company en Almirante, en 1903.

Suerte menos encomiable le tocó a la plantación de caña de azúcar. La Compañía Bayano estableció un ingenio que habiendo trabajado “satisfactoriamente” por dos años se derrumbó por falta de una mano de obra segura, frustrándose las ilusiones de los capitalistas norteamericanos.⁽⁹⁸⁾

(96) SIMMONDS, N. W.: *Bananas*. Bristol, Great Britain, Western Printing Services, 1959, pág. 314.

(97) Véase ROBINSON, Tracy: *op. cit.* Traducción de Carlos M. Romero, Capítulo XVIII, págs. 57-59.

(98) ROBINSON, Tracy: *op. cit.* Traducción de Dora E. Vásquez A., Capítulo XII, págs. 129, 130.

2. Las Intervenciones y la Defensa del Sentimiento Nacional.

La presencia de capitales norteamericanos en Panamá desde 1850 crea las bases para las agresiones prepotentes de su soldadesca a título de la defensa de sus propios intereses, y no tan sólo para socorrer a la burguesía colombiana (Tratado Mallarino-Bidlack). Ambos esgrimían la consabida "protección al comercio" para intervenir o solicitarla. De esa manera, dirá Soler, habrá intervenciones "solicitadas y no solicitadas". (99)

Pero, a ello, le saldrá como resistente escudo galvanizado, el pueblo panameño, las masas del arrabal, en defensa del sentimiento nacional lacerado. Las primeras confrontaciones armadas con los norteamericanos datan de 1850⁽¹⁰⁰⁾, y con ello, podemos aseverar que, a partir de ese preciso momento, empieza a escribirse la historia del movimiento de liberación nacional antiimperialista del pueblo panameño.

Después del escandaloso fracaso de los franceses por construir un canal por Panamá, la llamada "Guerra Hispanoamericana" (1898) vuelve a situar en primer plano la necesidad de una vía interoceánica. Esa vía, en el marco de la expansión imperialista norteamericana, no sólo tendrá un valor económico como el ferrocarril, sino que a ello se le sumará un valor militar y estratégico, para la política del saqueo y sometimiento a los países más acá del Río Bravo.

En este sentido, la posición geográfica no sólo servirá para el comercio de los Estados Unidos, sino también para preservar su carácter monopólico y su expansión imperialista.

(99) SOLER, Ricaurte: op. cit., pág. 101.

(100) Algunos historiadores consideran que en ellos se encuentran los antecedentes de la "tajada de sandía", hecho ocurrido el 15 de abril de 1856. Véase, por ejemplo, a Castillero C.A.: "Un Antecedente de la "Tajada de Sandía". Revista Lotería, Panamá, agosto de 1961, Vol. VI, No. 69, págs. 20-23.

E. ACERCA DEL ORIGEN DEL PROLETARIADO ISTMEÑO.

1. Definición de la Clase Obrera.

Toda definición conlleva el situar los límites de un concepto de tal forma que quede caracterizado. Por ello, creemos que nos ayudaría de partida la conocida definición que hace Lenin de las clases. Escribe el fundador del primer Estado Socialista que:

“Las clases son grandes grupos de hombres que se diferencian entre sí por el lugar que ocupan en un sistema de producción social históricamente determinado, por las relaciones en que se encuentran con respecto a los medios de producción (relaciones que en gran parte quedan establecidas y formuladas en las leyes), por el papel que desempeñan en la organización social del trabajo y, consiguientemente, por el modo y la proporción en que perciben la parte de riqueza social de que disponen. Las clases son grupos humanos, uno de los cuales puede apropiarse el trabajo de otro por ocupar puestos diferentes en un régimen determinado de economía social”.⁽¹⁰¹⁾

Entonces, si nos guiamos por esta definición, tenemos que (PRIMERO) por “el lugar que ocupan en el sistema de producción”: el obrero es el moderno trabajador asalariado; (SEGUNDO) por las “relaciones en que se encuentran con los medios de producción”: están privados de los medios de producción; (TERCERO) por “el papel que desempeñan en la organización social del trabajo”, venden su fuerza de trabajo y producen plusvalía o más capital y, (CUARTO) por “el modo y la proporción en que reciben la parte de la riqueza social de que disponen”: los obreros vivirán tan sólo de un salario mientras que el capitalista se adueña de la mayor parte de la riqueza social.

Ahora bien, no todos los asalariados pueden llamarse obreros con propiedad. La diferencia entre un obrero y cualquier otro trabajador asalariado, como por ejemplo, los funcionarios, maestros, etc., es que el primero (el obrero) es el

(101) LENIN V.I.: “Una Gran Iniciativa”. Obras Escogidas en dos tomos. Moscú. Edición en español, Tomo II, s.f., págs. 612, 613.

que produce plusvalía o sea, el que produce más mercancías por cuyo trabajo no es del todo remunerado; en cambio, el segundo, el trabajador asalariado, como no está ligado a la esfera de la producción de bienes materiales, no crea plusvalía, no crea capital.

Actuaríamos con criterio estrecho si limitáramos la producción social solamente a la esfera de la producción material o de mercancías y olvidáramos que ésta sale de allí, continúa en la esfera del transporte y se realiza en el consumo o en la esfera de la circulación. Por lo tanto, pese a que en la circulación —tal cual lo hemos afirmado junto a Marx— no se crea ni se añade valor, puede denominarse como obrero a la masa de trabajadores comerciales porque guardan cierta relación con la producción de bienes materiales y ayudan a la realización de la plusvalía:

“Desde un punto de vista, este obrero comercial es un obrero asalariado como otro cualquiera. (. . .). En segundo lugar, porque el valor de su fuerza de trabajo y, por tanto, su salario, se halla determinado, al igual que en los demás obreros asalariados, por el costo de producción de su fuerza de trabajo”. Más adelante agrega que: “Sin embargo, entre él y los obreros empleados directamente por el capital industrial tiene que mediar necesariamente la misma diferencia que entre el capital industrial y el comerciante (. . .), razón por la cual tampoco los obreros mercantiles dedicados por él a las mismas funciones pueden crear directamente plusvalía para él”.⁽¹⁰²⁾

Por ser el área de la gran producción industrial donde se afina el modo de producción capitalista es por lo que les compete a los obreros industriales la misión histórica de ser los sepultureros del régimen capitalista.⁽¹⁰³⁾

(102) MARX, Carlos: op. cit., Tomo III, Capítulo XVII, pág. 286.

(103) “de todas las clases que hoy se enfrentan a la burguesía, sólo el proletariado es una clase verdaderamente revolucionaria. Las demás clases van degenerando y desaparecen con el desarrollo de la gran industria; el proletariado, en cambio, es un producto más peculiar”. MARX, Carlos y ENGELS, Federico: *Manifiesto del Partido Comunista*. pág. 41.

El día que se levanten e impidan que la burguesía se apropie de la plusvalía y, por consiguiente, de la riqueza social, le habrá llegado la hora a todo el sistema económico capitalista.

En cambio, el obrero comercial (como Marx nombra a los trabajadores del comercio) no cuenta con el grado de concentración y organización que impone el propio capital; los obreros comerciales se encuentran diluidos y muy desperdigados, reflejando, tal situación, en su conciencia de clase. La denominación que le dan a su salario, sueldo, les hace pensar que son una clase aparte del proletariado. Asimismo por el papel que juegan en el proceso de producción (realización de la plusvalía) están más influenciados, ideológicamente, por la burguesía y llegan hasta a identificarse con ella porque "...al aumentar el salario (sueldo) comercial ocurre con frecuencia que una parte de él se abone mediante una participación en las ganancias".(104)

2. El Trabajo Asalariado en el Istmo.

Si bien en el período que nos proponemos estudiar (1880-1914) es evidente la existencia de una clase obrera relativamente joven y poseedora de un determinado grado de concentración, mal podríamos cumplir con nuestra tarea si ignoráramos su origen. Siendo, en consecuencia, una necesidad, nos apoyaremos en el desarrollo socioeconómico del país para determinar aproximadamente el momento concreto en que aparece en Panamá el trabajo asalariado.(105)

Por qué el trabajo asalariado? Veámos anteriormente que el trabajo asalariado es producto, es creación del modo de producción capitalista y, que, sin esa mercancía (el trabajador

(104) MARX, Carlos: op. cit., Tomo III, Capítulo XVII, pág. 292.

(105) "Marx demostró que la existencia de las clases está estrechamente relacionada con el grado de desarrollo de la producción en una época histórica determinada...". En MARX, Carlos y ENGELS, Federico: *Manifiesto Comunista*. Sexta Edición, México, Cía. General de Ediciones, S.A., 1970, págs. 212, 213.

asalariado), lo repetimos, toda producción capitalista es imposible.

El trabajo asalariado apareció en el Istmo con los esporádicos jornaleros, en el campo⁽¹⁰⁶⁾ y con los talleres artesanales⁽¹⁰⁷⁾; sin embargo, su crecimiento se verá constreñido nacionalmente, mientras las fuerzas productivas no puedan autodisponer de ellas libremente, por estar anudadas a la servidumbre o a formas veladas de ella, o, a la esclavitud. No podrán presentarse al mercado portando su propia mercancía, su fuerza de trabajo, y eso tan sólo puede acontecer —el que unos trabajen para otros— en la medida en que gran número de productores rurales sean despojados de sus tierras, de los medios de producción y que no cuenten con otro medio de subsistencia que su fuerza de trabajo.⁽¹⁰⁸⁾

a. Leyes Liberadoras del Trabajo.

No es casual, entonces, que las medidas más significativas para liberar a las fuerzas productivas de cualquier yugo se tomaran en momentos en que, las grandes inversiones capitalistas en Panamá tenían necesidad de una fuerza laboral que acudiese libremente al mercado.

La primera, fue la ley que abolió la esclavitud definitivamente en 1852 ⁽¹⁰⁹⁾ y, coincidió con la construcción del ferrocarril. La segunda, arremetió contra las “ordenanzas sobre

(106) CASTILLERO C., Alfredo: *La Fundación de la Villa...*, pág. 69.

(107) “En aquella época (1843) los artesanos se mantenían organizados y constituidos en diferentes gremios, según el oficio que seguía cada cual...”. En ALFARO, Ricardo J.: *op. cit.*, Capítulo XI, pág. 200.

(108) “...el obrero libre en el doble sentido de que no figura directamente entre los medios de producción, como los esclavos, los siervos, etc., ni cuentan con los medios de producción propios como el labrador que trabaja su propia tierra, etc., libres y dueños de sí mismos”. MARX, Carlos: *op. cit.*, Tomo I, Capítulo XII, pág. 608.

(109) ALFARO, Ricardo J.: *op. cit.*, Capítulo XII, pág. 229.

los aprendices y oficiales” que los gremios estatuyeron rígidamente y cuya proscripción la hallamos en la Constitución de la República de 1904⁽¹¹⁰⁾ y que es coincidente con los trabajos de construcción del Canal, por los norteamericanos.

b. La Inmigración.

Dadas las sólidas estructuras precapitalistas que hemos visto, las fuerzas productivas estaban retenidas y no concurrían en el volumen requerido al mercado para que fuesen contratadas, por lo que se ven precisados los capitalistas a importarlas.

Solamente la construcción del ferrocarril (1850-1855) llegó a reunir cerca de 7.000 obreros procedentes de Europa, Asia y el área del Caribe. Al respecto, David Howarth (**Panamá: Cuatrocientos Años de Sueño y Crueldad**, Mc Graw Hill C., 1960, pág. 184), nos informa que entre los obreros “había irlandeses, “coolíés” de la India, ingleses, franceses, alemanes y austríacos... y más de mil chinos, importados directamente de China”.⁽¹¹¹⁾

Sin embargo, el clima y los rigores del trabajo redujeron este potencial humano y muchos abandonaron el Istmo regresando a sus respectivos países. El caso mayormente conocido por su dramatismo, fue el de los chinos que continuamente se suicidaban. Prácticamente, estos grupos humanos fueron reemplazados por “nativos de las provincias vecinas y Jamaica”.⁽¹¹²⁾ Creemos que por “nativos de las provincias

(110) En el Artículo 29 de la Constitución Nacional se sanciona: “toda persona podrá ejercer cualquier oficio u ocupación honesta sin necesidad de pertenecer a gremio de maestro o doctores”. Universidad de Panamá, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Sección de Investigaciones Jurídicas: **Constituciones de la República de Panamá**, Panamá, 1968, pág. 26.

(111) Citado por CARLES (Hijo), Rubén D.: **La Evolución de la Política de Empleo y Salarios en la Zona del Canal y el Desarrollo Económico de Panamá**. Mimeo, Imprenta Copicentro San Pedro Sula, Honduras, C. A., mayo 1970, pág. 8.

(112) OTIS, Fessenden N.: **El Istmo de Panamá, Historia del Ferrocarril**, Nueva York, 1867, Traducción de Cebamanos P., Mixeya, Trabajo de Graduación. Universidad de Panamá, 1967-1968. págs. 37, 38.

vecinas” se está aludiendo, principalmente, a los mestizos de Cartagena”.(113)

Treinta años más tarde (1880) se verifica lo que llamaremos la segunda inmigración obrera, durante los trabajos de la apertura de un canal por los franceses. Al inicio de los trabajos, la fuerza laboral del Istmo abastecía las necesidades de la empresa, pero fue rápidamente superada por la oferta y se tuvo que recurrir al mercado laboral extranjero.

El ejército de 2 mil hombres que la compañía francesa poseía en 1881 se vio duplicado al año siguiente (1882), en 4 mil. Entre 1882 y 1888 la primera compañía francesa (la **Compagnie Universelle du Canal Interoceanique**) contrató a 19 mil obreros. El mayor número le correspondía a los jamaicanos, ya que para 1885, de los 12.875 obreros contratados, 9 mil eran de Jamaica. (114)

Por otra parte, entre esa fuerza laboral había 550 obreros negros, traídos de los puertos sureños de los Estados Unidos, y no llegaban a mil los obreros europeos.(115)

En 1889, con la quiebra de la Compañía, se suspendieron los trabajos y miles de obreros quedaron cesantes. Cuando los franceses reiniciaron los trabajos en 1894, bajo otra nueva compañía (la **Compagnie Nouvelle du Canal de Panamá**), contrataron solamente 700 obreros y en 1897, la cifra tan sólo se elevó a 4 mil hombres.(116)

Al derrumbarse la empresa francesa, muchos obreros quedaron abandonados a su propia suerte y centenares de ellos

(113) Véase WOLFRED, Nelson: **Cinco Años en Panamá** (Estudio Preliminar y Notas de Armando Muñoz Pinzón), Panamá, Editorial Universitaria, 1971, pág. 179.

(114) MACK, Gerstle: *op. cit.*, Tomo II, Capítulo XXVIII, pág. 74.

(115) *Ibid.*, págs. 73 y 74, respectivamente.

(116) CARLES (Hijo), Rubén D.: *op. cit.*, pág. 9.

tuvieron que ser reembarcados hacia sus países por cuenta de sus respectivas delegaciones consulares.⁽¹¹⁷⁾ Otros grupos, cuya cifra no hemos podido precisar, obtuvieron algunas parcelas muy cerca de la línea del ferrocarril y retornaron a su ancestral actividad: el cultivo de la tierra.⁽¹¹⁸⁾

3. Area Concreta del Surgimiento Proletario: La Circulación.

Por el papel que desde siempre desempeñó la posición geográfica del Istmo, el crecimiento de sus fuerzas productivas no está ligado en lo fundamental, a la producción extractiva o minera (como fueron las minas de Potosí, para los suramericanos), ni a las grandes plantaciones (como el caso de Cuba, en el Caribe), o sea, a la producción directa de bienes materiales, sino que está vinculado a las demandas de la circulación:

“Mientras se mantuvo activa la zona de tránsito por el auge comercial de principios de siglo, los esclavos procuraron la mano de obra indispensable para el trasbordo de las mercancías de los fondeaderos y puertos a tierra firme y el acarreo de éstas a través del Istmo. Algunos eran empleados en las escasas explotaciones agrícolas que había, y otros se utilizaban en el servicio doméstico, en la misma casa de sus amos”.⁽¹¹⁹⁾

El núcleo básico de la nueva clase, la clase obrera, apareció en el Istmo y en su historia, hace más de un siglo, cuando las necesidades objetivas de la economía colonialista impulsaron a una de las metrópolis capitalistas (E.E.U.U.) a construir una vía de comunicación (ferrocarril) por Panamá.

Sin embargo, no pocos ensayistas, que han escrito sobre el movimiento obrero latinoamericano, han propagado la falsa

(117) WOODS, R.E.: “The Working Force of The Panama Canal”, in GOETHALS G.W., *Comp. Panama Canal 1916*, pág. 194.

(118) ROBINSON, Tracy: *op. cit.*, Traducción de C. M. Romero, págs. 62, 63.

(119) CASTILLERO C., Alfredo: “El Movimiento de 1830”. *Revista Tareas*, Año 1, No. 5 Panamá, agosto-diciembre de 1961, págs. 23, 24. Asimismo, Haring nos dice que “...algunos de los habitantes tenían cuadras de animales de carga que utilizaban en el camino de Cruces a Nombre de Dios, mientras que otros tenían grandes lanchones en el Chagres, remados por esclavos negros y mulatos”. HARING, Clarence H.: *op. cit.*, Capítulo VIII, pág. 234.

tesis, por ejemplo el chileno Poblete Troncoso, de que “el movimiento obrero en Panamá no ha sido muy intenso debido al limitado desarrollo industrial”.⁽¹²⁰⁾

El error, a nuestro juicio, estriba en que no se han detenido serenamente a aquilatar la función del transporte y desentrañar su significado. Olvidan que el transporte es una industria indispensable para la culminación de todo el proceso de producción, o sea, el consumo; por consiguiente, sus obreros crean plusvalía, crean más capital.⁽¹²¹⁾

Además de los obreros del transporte, a través de la red de empresas comerciales que se desarrollan y crecen al calor de la explotación económica de nuestra posición geográfica, se acrecienta la masa obrera.

Por último, de haberse preocupado por realizar una investigación más seria, no les hubiera sido difícil encontrarlos en las incipientes economías de plantaciones que funcionaron desde el siglo pasado en nuestro país.

El hecho de que la clase obrera en el Istmo se haya nutrido de las grandes oleadas de obreros venidos de afuera, y que, por ello, sea muy heterogénea en el aspecto nacional, lejos de negarla, lo que hace es caracterizarla.

Por ello, estamos plenamente de acuerdo con Arismendi cuando sostiene que en algunos casos —y éste es el nuestro— el proletariado se forma “antes que la propia burguesía industrial

(120) POBLETE Troncoso, Moisés: *El Movimiento Obrero Latinoamericano*. México, Fondo de Cultura Económica, 1946, pág. 241.

(121) Marx, al referirse al transporte, sostiene que “...el capital productivo invertido en éste añade valor a los productos transportados, unas veces mediante la transferencia de valor de los medios de transporte y otras veces mediante la adición de valor que el trabajo de transporte determina. Esta última adición de valor se descompone, como ocurre siempre en la producción capitalista, en dos partes: una es la repone los salarios, otra es la plusvalía”. MARX, Carlos: *op. cit.*, Tomo III, Capítulo VI, pág. 133.

nacional, ya que se forma en los ferrocarriles y su construcción y en otras empresas imperialistas”.⁽¹²²⁾

¿Cómo se puede afirmar que el movimiento obrero panameño no ha sido muy intenso, cuando es históricamente comprobable que sus luchas comienzan desde su surgimiento? Por ello, Fabal le reconocerá razón a René Bonnard cuando éste último “afirma, en frase de extraordinario simbolismo y plasticidad, que el CAPITALISMO es hijo de MERCURIO y no de CERES, y trajo consigo el triunfo de PLUTON y la rebeldía de VULCANO”. Es decir— Fabal precisa que— es hijo del comercio y no de la agricultura, y trajo consigo el triunfo de la riqueza, representada por Plutón, y la rebeldía del proletariado, simbolizada por Vulcano”.⁽¹²³⁾

4. Consecuencias y Características Generales.

Frente a la insuficiencia del mercado interno y buscando siempre el mayor de los beneficios, así como el mayor control sobre sus obreros, la Compañía del Ferrocarril se reservó para sí el negocio de hospedaje y el de la alimentación que importaba.⁽¹²⁴⁾

Realizó pingües negocios, que escapaban de las manos de la burguesía istmeña, con lo cual se subrayaba la dependencia de la economía panameña.

Para la construcción del ferrocarril como para la apertura de un canal —tanto el intento francés como el norteamericano— llegaron a nuestro país hombres de las más diversas nacionalidades, portando su idiosincracia y todo tipo de manifestaciones culturales y religiosas que, las más de las veces, reñían con la

(122) ARISMENDI, Rodney: *Problemas de una Revolución Continental*, Montevideo, Uruguay, Ediciones Pueblos Unidos, 1962, págs. 309, 310.

(123) FABAL, Gustavo: *Panorámica del Pensamiento Social Desde el Medioevo hasta el Siglo XIX*, La Habana, Editorial de Ciencias Sociales, Instituto del Libro, 1970, pág. 110.

(124) TOMES, Roberto: *op. cit.*, pág. 6.

propia. Por ejemplo, uno de estos grupos, la parte más numerosa, los antillanos, “vinieron al Istmo con emociones, actitudes y normas de conducta ya canalizadas en su propia sociedad aunque dominados por las costumbres inglesas. Con el tiempo remodelaron y modificaron sus necesidades y hábitos básicos de conformidad con los norteamericanos, otro miembro de la familia anglosajona. Estos factores hicieron de ellos un peligro cultural ante los ojos de los panameños, trayendo con ellos fuerzas sociales destructoras que amenazaron con romper...tradiciones y actitudes de la comunidad istmeña”.(125)

A fin de evitar que los obreros importados —por la facilidad con que se podían adquirir tierras para su cultivo— “colgasen los hábitos de obreros”, o, en todo caso, desertaran como los nativos para emplearse en los trabajos de la vía de tránsito (en el Chagres o el Camino de Cruces) —que era utilizada de manera inmediata, por viajeros y aventureros y en donde los sueldos eran más elevados y menos agotador el trabajo⁽¹²⁶⁾— la compañía del ferrocarril ideó todo un régimen de vigilancia y persecución policíaca. En abierta desconfianza hacia el gobierno de la Nueva Granada, organizaron su propia policía y la pusieron bajo las órdenes de un sureño, probablemente racista, el guardabosques texano, Ran Runnels. Mejor no lo podían hacer. Para controlar a “cientos de indóciles obreros”, no descartaron, tampoco, el esclavizante azote y las prisiones.⁽¹²⁷⁾

Hemos dicho que el grupo de los obreros inmigrantes procedían de las islas del Caribe. Reclutados en Jamaica, Barbados, Santa Lucía, Martinica y Cuba distaban mucho de ser un grupo homogéneo. De acuerdo a su formación cultural y al grado de conservación de la influencia ejercida por el patrón

(125) WESTERMAN, George W.: *Un Grupo Minoritario en Panamá (Algunos Aspectos de la Vida de los Antillanos)*. 3era. ed., Panamá, diciembre de 1950, pág. 6.

(126) OTIS, F.N.: *op. cit.*, pág. 23.

(127) ROBINSON, Tracy: *op. cit.*, Traducción de Dora E. Vásquez, Capítulo III, pág. 30.

tribal africano, del cual originalmente provenían, acusarán serias diferencias y rencillas entre sí.(128)

Esta mano de obra carecía de calificación(129), y su propia cohesión se dificultaba por la pesada carga de prejuicios de casta y de otra índole, y por la propia ignorancia que portaban.

Uno de los rasgos más sobresalientes de este grupo (los antillanos) es que proceden de formaciones económicas vinculadas a la explotación del agro. Tal cual lo establece Westerman, "los antillanos" eran, más que nada, agricultores y giraban alrededor de las grandes plantaciones explotadas por los consorcios extranjeros.(130) Este medio rural del que proceden alimenta continuamente en ellos la ilusión de retornar a la pequeña propiedad del suelo y así dejar de ser asalariado.(131) Su baja conciencia de clase o política, impidió que ellos, desde temprano, fuesen el centro de la unidad de todos los trabajadores.

La desorganización es producto del medio social del que proceden, de sus diferencias y de sus reales aspiraciones (dejar de ser obreros). Este hecho ya es bastante para impedir la acción unitaria de la clase obrera, pero ésta se logra, tarde o temprano; su compactación es obligante por la explotación capitalista y por el estímulo y la influencia de otros destacamentos obreros, tanto nacionales como internacionales.

Asimismo, la escasa o insignificante experiencia sindical, con la que venían, hace que el aporte de estas masas a la organización sindical sea débil, en los primeros momentos del movimiento obrero en el Istmo.

(128) WESTERMAN, George W.: "Historical Notes on West Indians on the Isthmus of Panama". *Phylon, The Atlanta University Review of Race and Culture*. s.f., pág. 341.

(129) "Su presencia en el Istmo ocurrió en el papel de obrero contratado o sin experiencia..." WESTERMAN, George W.: *Un Grupo Minoritario...*, pág. 6.

(130) WESTERMAN, George.: *Historical Notes...*, pág. 341.

(131) MACK, Gerstle: *op. cit.*, Tomo II, Capítulo XXVIII, pág. 74.