

- PUEBLOS COLONIALES
- ESTACIONES DEL FERROCARRIL DESDE 1855
- CAMINOS COLONIALES
- ++ FERROCARRIL DE PANAMA DESDE 1855
- RELIEVE

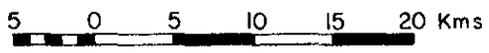


Fig. 48. La región del paso transístmico en los siglos XVIII y XIX.

terras, en donde si cruzamos en línea sinuosa podremos encontrar siempre alturas de sólo decenas de metros sobre el nivel del mar entre ambos océanos. Aquí se produce el milagro geográfico tan buscado por Cristóbal Colón —quien por cierto no logró advertirlo—, el paso más expedito para el Oriente. Más bien al suroeste y en gran extensión viniendo de las alturas volcánicas de El Valle y Campana, rocas ígneas más duras, basaltos, andesitas y riolitas del terciario inferior y superior alternan con rocas sedimentarias en el centro, casi por la ruta del canal actual, calizas, areniscas con también tobas y lavas de origen volcánico, mientras que al noreste hacia las alturas de la Sierra Llorona nuevamente rocas ígneas del cretáceo indiferenciado, lavas, tobas, aglomerados andesítico-basálticos predominarán. Allí, aprovechando un sistema de fallas paralelas en el sentido general este-oeste, el río Chagres de 195 kilómetros de longitud, cavó un amplio valle convertido en cuenca hidrográfica de drenaje en forma de mariposa con sus alas desplegadas que mira al norte, de 2,670 kilómetros cuadrados, con sus afluentes al este, los ríos Gatún, Pequení y Boquerón y, al oeste, el sistema Trinidad-Cirí que nace en los contrafuertes del volcán extinto del Valle de Antón. Esa es la ventaja principal de la región para el paso transístmico, extraordinaria, inigualable si la comparamos con cualquier otro lugar del continente. Pero las desventajas son también considerables; ellas nacen de peligros enormes: los de la naturaleza tropical de clima húmedo, siempre dispuesta a tragarse los hombres y animales que se aventuran en el bosque espeso, cálido y sofocante; los del mundo animal desafiante de los insectos ponzoñosos, de los reptiles y de las fieras; los del mundo vegetal abrumador, húmedo, miasmático, casi siempre estéril y hostil; los de un mundo mineral no menos peligroso, de pantanos inmensos, de desfiladeros y de colinas que se derrumban con frecuencia, de avenidas de agua imprevistas, de aguaceros torrenciales e interminables. Además de los riesgos de enfermedades y muerte que se cierne sobre el viajero durante los 80 kilómetros de travesía del istmo y los de la destrucción de mercancías, provocado por una naturaleza áspera y difícil, hay que añadir el peligro de los hombres, del esclavo negro siempre dispuesto a rebelarse con violencia, del acechante negro cimarrón que vive de las víctimas del tránsito. Cada travesía del Istmo es una verdadera odisea. La pesadilla verde se disipa al atisbo del promontorio impresionante del fuerte de San Lorenzo en la desembocadura del Chagres en el Caribe o de las torres nacaradas de la ciudad de Panamá en el Pacífico que anuncia, en el inhóspito y ardiente espacio tropical una presencia, aunque diminuta, de la civilización occidental.

Durante los siglos XVI y XVII las actividades del paso transístmico son función de la economía colonial entre la metrópoli europea y los espacios pacíficos sudamericanos. Estamos en las épocas de máxima intensidad, en las épocas de opulencia, por lo menos hasta mediados del siglo XVII. Nombre de Dios será, por lo menos en la segunda mitad del siglo XVI y por el valor del movimiento de mercancías, el primer puerto del continente americano. Sus ferias, según cronistas y viajeros de la época, «eran las más importantes del mundo».⁶⁷⁵ Por el Istmo van a pasar «del 55 al 60% de las transacciones en valor entre las Indias de Castilla y la España del monopolio que confían, por problemático que pueda parecernos, en esa única vía incómoda»⁶⁷⁶ Y hay que agregar, muy costosa. Por ejemplo en 1767 se pagan 3.5 pesos⁶⁷⁷ y 4 pesos en 1790 por el transporte sobre la espalda de

⁶⁷⁵ Enriqueta VILA VILAR, «Las Ferias de Portobelo: Apariencia y Realidad del Comercio con Indias», op. cit.

⁶⁷⁶ *Ibidem.*, p. 923.

⁶⁷⁷ A. G. J., Panamá 325, Data de Extraordinario, 1767.

una mula de Panamá a Cruces (7 leguas).⁶⁷⁸ Las 26 leguas que hay que recorrer aún sobre el río Chagres y a lo largo de la costa atlántica hasta Portobelo⁶⁷⁹ cuestan, por volumen semejante, lo mismo que lo que se pagó al arriero de la mula. El alquiler de una «chata» (especie de barcaza con el fondo plano) que hace la travesía del río Chagres hasta Portobelo⁶⁸⁰ cuesta tanto como lo que se pagaría por una modesta embarcación⁶⁸¹ que haría el viaje de 850 millas marinas que separan a Panamá del puerto de Paita en el litoral norte del Perú. Inclusive un aumento repentino en el tráfico hace que el precio del transporte se multiplique hasta por decenas de veces, tal como sucedió con la primera afluencia de viajeros de la California.⁶⁸²

Sin embargo, el negocio en Portobelo en el siglo XVII, en relación con Nombre de Dios en la segunda mitad del siglo XVI, parece decaer sensiblemente, a pesar de las dificultades de advertirlo con precisión con la documentación fiscal existente.⁶⁸³

Con el siglo XVIII se abre una nueva etapa en la economía del Istmo que resulta de una evolución sensible iniciada en el siglo XVII con el retroceso del lugar que ocupa España en la coyuntura mundial y la subida creciente de Inglaterra que establece, desde 1655, una base en Jamaica que compromete la seguridad del Istmo imperial, expuesto a acciones combinadas convergentes del Pacífico y del Atlántico. Las flotas y armadas del comercio, mediante las cuales se unen el Atlántico y el Pacífico en la feria de Portobelo, se hacen cada vez más escasas.

Las últimas ferias de Portobelo tienen lugar en 1721, 1730⁶⁸⁴ y 1736⁶⁸⁵ y la que se había preparado para 1740 tiene que disolverse en Cartagena por el temor del ataque del almirante inglés Vernon al puerto atlántico del istmo panameño el año anterior. En 1746 la Corona decide desviar hacia otras rutas la trayectoria habitual que comunicaba las costas occidentales de América del Sur con la metrópoli. Los barcos toman en adelante la ruta del cabo de Hornos y el comercio de Buenos Aires no necesita más intermediarios. En Panamá, el volumen del tráfico comercial, ya muy debilitado, se desmorona bruscamente: se reduce a apenas la mitad de lo que era durante los primeros años del siglo XVIII. Una consecuencia natural del decaimiento del comercio es que la función oficial de paso disminuye también hasta alcanzar un límite mínimo de actividad. El contrabando, hasta entonces floreciente, recibe un golpe severo con el desmantelamiento brutal de la red que comunicaba el Perú con Jamaica a través de las montañas y las sabanas de la jurisdicción

⁶⁷⁸ ANÓNIMO, «Noticias Relativas a la Provincia y Ciudad de Panamá», Panamá 3 de diciembre de 1790, *Colección Cuervo*, t. II op. cit. p. 367. Hablando de las mulas «siendo lo regular que cargue cada una de ellas dos tercios de 6 1/2 a 7 arrobas y llegan por su flete 4 pesos, y la conducción de Portobelo o a Cruces de cada tercio, barril o fardo cuesta 20 reales».

⁶⁷⁹ *Ibidem*, p. 378 «Por flete de una canoa de Cruces a Chagres se paga 25 pesos, y por el pasaje en una que lleve otros encargos 4, y el duplo si hay que llegar a Portobelo».

⁶⁸⁰ A. G. I., Panamá 325, Data de Real Proveeduría, 1767.

⁶⁸¹ *Ibidem*, Data de Extraordinario, 1767.

⁶⁸² Roberto TOMES. *Panamá en 1855, un relato sobre el ferrocarril de Panamá...*, trad. de José Antonio UREÑA, Panamá 1971, T. G. «Antes del descubrimiento del oro en California, el costo por el transporte de mercan cías, a través del Istmo, desde Cruces y Gorgona, aldeas situadas a orilla del Río Chagres, era de alrededor a 1/2 centésimos la libra. Una vez que empezó la emigración hacia California el precio subió desde veinte a cuarenta centavos la libra, y disminuyó cuando el número de mulas aumentó; de 15 a 18 centavos la libra». p. 88.

⁶⁸³ Enriqueta VILA VILAR, «Las Ferias de Portobelo: Apariencia y Realidad del Comercio con Indias», op. cit.

⁶⁸⁴ Alfredo CASTILLERO C., «La independencia de Panamá de España», en *Revista Lotería* No. 192, noviembre de 1971, p. 7.

⁶⁸⁵ Guillermo LOHMANN VILLENA, op. cit., vol. I, pp. 213-214.

de Natá, a 150 kilómetros al oeste de la ruta Portobelo-Panamá. Sin embargo, la función de tránsito no desaparece. Ella ocupará un lugar significativo en la actividad económica del Istmo durante un siglo hasta la intensificación, con otros medios más poderosos, del paso transístmico en la década de 1850. La función de tránsito ocupará más bien un lugar relativamente menos importante en la economía ístmica de dependencia colonial pero permanecerá bastante constante por lo menos durante la segunda mitad del siglo XVIII.

El problema del cálculo del comercio del paso transístmico durante este período, como lo fue para el siglo XVII, es de lo más delicado. Por una parte, el contrabando siempre importante, escapa a toda evaluación en series estadísticas que tengan una secuencia cronológica. Por otra parte, los registros fiscales no ofrecen más que un índice, el de los derechos del «comboyage»⁶⁸⁶ cobrados por las Cajas Reales de Panamá y Portobelo sobre las mercancías y efectos no exentos. Pero una porción considerable del negocio transístmico, el de los negros esclavos bozales, escapa, por las exenciones fiscales o por las modalidades del cobro, a los registros fiscales de Panamá. No nos quedan más que las series estadísticas de los derechos de «comboyage» que pueden sugerirnos la importancia que ocupa el paso transístmico en el comercio internacional legal del Istmo, por lo menos de 1757 a 1794. Tenemos pues un parámetro de comparación relativo muy expuesto, además, a las variaciones del poder adquisitivo de la moneda y por lo tanto inutilizable como término de comparación absoluta entre dos períodos de tiempo distantes. En el sentido sur-norte se trata sobre todo de la reexportación del cacao de Guayaquil, en cantidades modestas por cierto puesto que este producto encuentra la competencia del cacao de Venezuela,⁶⁸⁷ en calidad semejante y libre del costoso paso transístmico. Materias primas voluminosas que provienen del Perú toman también este camino: lanas y cascarillas de quinina destinadas a los puertos del Caribe o de la metrópoli. Primero, los productos pasan por el camino de mulas que lleva al sitio y aduanas de Cruces, 25 kilómetros al norte de Panamá; luego, son embarcados sobre las «chatas» y se deslizan aproximadamente 50 kilómetros de navegación difícil por el río Chagres hasta su desembocadura en el fuerte de San Lorenzo, y, finalmente, siguen otros 45 kilómetros bordeando la costa hasta Portobelo en donde son transbordados a barcos de alta mar o del cabotaje con Cartagena. Así, entre Panamá y Portobelo, a sólo 65 kilómetros de distancia en línea recta, el transporte toma 120 kilómetros por la vía del Chagres, poco menos del doble por la distancia y transbordos, ruptura de los medios de transporte en por lo menos una ocasión, a veces hasta dos, en Cruces y luego en la boca del Chagres. El tráfico transístmico manifiesta siempre una cierta irregularidad cronológica anual, aunque menor que la irregularidad del tráfico portuario en Panamá y Portobelo y acusa una tendencia de ligera disminución durante el período de 1757 a 1794. Este «trend» oculta, posiblemente, una disminución real más acentuada sobre todo en los últimos decenios, que se percibiría difícilmente a causa de un movimiento inflacionista. En el sentido contrario, del norte hacia el sur, el transporte es casi nulo: algunas telas, un poco de papel, raros objetos manufacturados llegan hasta Panamá por la misma vía del Chagres y del camino de Cruces. La demanda es tan débil que no es rentable fletar un barco, inclusive modesto, que haría el viaje de ida y vuelta

⁶⁸⁶ Comboyage: impuesto de aduana «que se recauda según el Arancel de las piezas que van de esta ciudad a la de Portobelo por la vía del Río Chagre a diversos precios según su naturaleza y tamaños en conformidad de El Despacho dado en Buen Retiro, el 4 de julio de 1724». Cargo de Comboyage, 1789, A. G. I. Panamá 333.

⁶⁸⁷ B. P. R. M., sig. 3085. Jacobo Joseph SÁNCHEZ SAMANIEGO, «Representación al Rey...» Sevilla 4 de julio de 1747.

directamente de Cádiz a Portobelo.⁶⁸⁸ Los habitantes de Panamá se contentan pues de los abastecimientos y mercaderías que les suministran los pequeños barquitos del cabotaje de Cartagena.⁶⁸⁹ Ellos venden los restos de las mercancías importadas de la metrópoli destinadas al mercado de la meseta neogranadina. Este tráfico no representa más de 150,000 pesos de promedio anual. Algunas pequeñas embarcaciones antillanas⁶⁹⁰ traen también, a veces, algo de azúcar o de tabaco que atraviesan el istmo con destino a la ciudad de Panamá y hasta las sabanas del interior.

La organización material del paso exige evidentemente transportadores, hombres y bestias que puedan encargarse de llevar las mercancías, a lo largo de los 80 kilómetros aproximadamente que separan las costas del Pacífico de las del Atlántico por el camino real o los 120 kilómetros si tomamos la vía de agua, la del Chagres. El negro esclavo asegurará una parte del transporte: como cargador de bultos, como arriero en la recua de mulas y como marinero en las chatas. El soporta, mejor que nadie, la hostilidad de la naturaleza y el ataque de las enfermedades endémicas de los trópicos. Desnudo, sobre la barcaza fluvial, la hace avanzar con el esfuerzo de los remos o de las pértigas. El esclavo es un bien precioso, de un precio elevado. El valor promedio de un negro en buen estado de salud cuya edad aparente se sitúa entre 20 y 40 años es de 270 pesos en 1718.⁶⁹¹ Este precio muestra una tendencia general de aumento a lo largo del siglo XVIII para alcanzar 300 pesos de promedio a fines del siglo y 350 pesos durante la primera mitad del siglo XIX. El paso transistmico encuentra, en el negro esclavo, una mano de obra difícil de manejar, peligrosa pero fácilmente obtenible: en Portobelo se encuentra la principal plaza del tráfico de hombres del Caribe. No sucede lo mismo con las bestias de carga, en particular con las mulas; es un animal raro, cuya cría no está muy difundida en Panamá. Se les importa pues de Centroamérica mediante caminos tan tortuosos como peligrosos. La mula es un instrumento sobre el cual pesarán las mayores dificultades humanas del paso transistmico. Un autor ha llegado a exclamar que «se tropieza en el Istmo, hágase lo que fuere con el terrible nudo de estrangulación, el nudo mulero. Cualquiera que sea la época en la cual se coloque, parece que el volumen global de mulas disponibles siempre ha sido inferior a las necesidades del transporte».⁶⁹² Esto, que se refiere a los siglos XVI y XVII, permanece inalterable en los siglos XVIII y XIX. La mula es un animal escaso y por lo tanto caro: su pre-

⁶⁸⁸ «Descripción sucinta del Reyno de Tierra Firme», 1790, op. cit.

⁶⁸⁹ ANÓNIMO, «Noticias Relativas a la Provincia y Ciudad de Panamá», Panamá 3 de diciembre de 1790, Colección Cuervo, t. II, op. cit. «La mayor porción de efectos y frutas de Europa consumibles en la provincia de Panamá son conducidos de Cartagena de Indias, á donde pasan á comprarlos los comerciantes de Panamá, y puestos en Portobelo se transportan en bongos y piraguas, en los que navegan a Chagres, y suben el río hasta el pueblo y Aduana de Cruces, desde donde se conducen á Panamá en mulas... Todos los efectos que vienen anualmente de dicha Cartagena se computa pueden ascender un año con otro por cantidad de 150 mil pesos. De Cádiz vienen en derecho un año con otro por cantidad de 50 mil pesos, y esta cortedad de efectos se dirigen regularmente en los Registros y embarcaciones que se encaminan á Cartagena, los que descargando allí sus principales cargamentos se dirigen después á Portobelo á dejar los pocos que traen para esta ciudad».

⁶⁹⁰ *Ibidem*, p. 368. «En orden al tráfico con las Islas y demás puertos de estas Américas por lo relativo al lado del norte suelen llegar en cada año á Portobelo y Chagres cinco o seis pequeños buques, procedentes de la Trinidad, Habana y Cuba, que al mismo tiempo que algunos de ellos conducen tabacos por cuenta de S.M., introducen cortas porciones de cera en pasta, azúcar, dulces, sombreros finos de paja y otras menudencias, y de retorno transportan algunas partidas de cacao de Guayaquil que han llegado de escala á ésta para seguir destinado á Veracruz, Habana ó Campeche, y á esta nimiedad está hoy contraído substancialmente todo el comercio por la extensión y costas del Norte».

⁶⁹¹ A. G. I., Contaduría 1486. «Autos hechos...».

⁶⁹² Pierre CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, op. cit. t. VII, p. 917

cio es por lo menos 2.5 veces superior al de un caballo: 25 pesos en 1777⁶⁹³ y el mismo precio en 1836.⁶⁹⁴ Tomemos un ejemplo: durante la segunda mitad del siglo XVIII en la ciudad de Panamá se organizan los convoyes con recuas de decenas⁶⁹⁵ y hasta de centenares⁶⁹⁶ de mulas que harán el viaje. El esclavo y la mula transportan las mercancías y los viajeros de Panamá a Portobelo y viceversa por dos rutas: la terrestre, el camino de tierra que atraviesa las colinas del Istmo central de Panamá, cubiertas de una vegetación de bosque tropical húmedo muy denso y que, nueve meses sobre doce es un río cálido de lodo, interrumpido por los innumerables cursos de agua que se hinchan luego del primer aguacero tropical. Es la ruta más rápida aunque peligrosa pero también la más costosa. Ella es utilizada durante los siglos XVI y XVII para los hombres y ciertos artículos de valor⁶⁹⁷ y exige grandes recuas de mulas, convoyes muy bien protegidos contra el acecho de cimarrones y piratas. Esta ruta cae en desuso casi por completo a partir del siglo XVIII. La otra ruta es el camino de tierra hasta Cruces en donde se toma el río Chagres y la costa del Caribe para llegar a Portobelo. Las recuas de mulas evitan así los tres cuartos más difíciles del trayecto por tierra, pero es necesario contar por lo menos 8 días en 1735 para atravesar el Istmo⁶⁹⁸ y el promedio no desciende a más de la mitad hasta la construcción del ferrocarril cuando se hará en sólo horas.⁶⁹⁹ Esta vía triple, terrestre, fluvial y marítima a pesar de su lentitud, asegura la mayor parte del tráfico en los siglos XVI y XVII y prácticamente todo el tráfico desde el siglo XVIII.

Vía demorada que exige, por supuesto, sitios de descanso y de trasbordo, pequeños poblados, simples y miserables aldeas, la principal, Cruces, del siglo XVI y otras como Gorgona del XVII o Chagres del XVIII. A fines de esta centuria «el pueblo de San Francisco de Cruces se compone de 76 casas, algunas de madera cubiertas de teja y las más de caña cubiertas de paja: las habitan solo negros y mulatos que viven con mucha miseria», es decir cerca de 700 a 800 habitantes, dice el cronista anónimo para quien más abajo «está el pueblecito de la Gorgona, como de unas 40 casas, las más de indios», aproximadamente 200 a 300 personas, y, más abajo todavía, en la desembocadura del río en el Caribe, «el pueblo de Chagres está... compuesto como de unas 100 casas de cañas cubiertas de paja. Le habitan como unas 1,300 personas cuasi todas negras y mulatas».⁷⁰⁰ Frágil y somero sistema de trasiego, de postas a lo largo del rudo y caro camino fluvial.

Pero de este paso costoso se aprovechan esencialmente los habitantes de la ciudad de Panamá: los propietarios de las recuas de mulas, los de las «chatas» y los cayucos que aseguran el viaje de ida y vuelta a Portobelo, quienes residen muy a menudo en la capital. Ellos forman un mundo especial de comerciantes en quienes descansa la mayor responsabilidad por el funcionamiento del sistema transístmico y controlan de hecho, hasta

⁶⁹³ A. G. I., Panamá 328, Almojarifazgo de entrada 1777.

⁶⁹⁴ Mariano AROSEMENA, «Relación...», op. cit.

⁶⁹⁵ A. G. I., Panamá 325, Data de Real Hacienda, 1767.

⁶⁹⁶ *Ibidem*.

⁶⁹⁷ Pierre CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, op. cit. t. VII, p. 917.

⁶⁹⁸ Jorge JUAN y Antonio DE ULLOA, op. cit.

⁶⁹⁹ ANÓNIMO, «Noticias Relativas a la Provincia y Ciudad de Panamá», Panamá 3 de diciembre de 1790, *Colección Cuervo*, op. cit., p. 378 «El tránsito de Cruces á Chagres se puede hacer en canoas ó en unos bongos muy cómodos en un día. La rapidez de la corriente que en partes llegará a 5 millas hace tanto más corta la bajada cuanto larga la vuelta; sin embargo puede hacerse con diligencia, y cuando el río no está crecido, en dos días». Es esta la relación más optimista sobre el paso transístmico que exigiría así, por lo menos 3 días en el sentido norte y 4 días en el sentido contrario, desde Portobelo hasta Panamá.

⁷⁰⁰ *Ibidem*, p. 378.

cierto punto, la ruta panameña, convirtiéndolos así en personajes poderosos, junto con las máximas autoridades, entre los principales del país.

La región de paso intermarino trabaja a un ritmo desacelerado durante un siglo, hasta 1850. Ella conoce, no obstante, una veintena de años de mayor actividad relativa y en particular un poco más de una decena de años opulentos, sobre todo de 1809 a 1824. Después del vacío de 1794 a 1798, cuando los derechos de las aduanas de Panamá oscilan alrededor de sólo 20,000 pesos anuales, se produce una reactivación del paso transístmico: los derechos cobrados en las aduanas de Panamá suben casi verticalmente cada año pasando de 19,484 pesos en 1798⁷⁰¹ a 56,473 pesos en 1802.⁷⁰² El comercio con Jamaica es el primer responsable de este auge. «Los comerciantes del Istmo ganaban 100 por 100 en los efectos que habían traído de Jamaica... Desde 1797 hasta hoy se regula en unos años con otros, haber salido en dinero del solo Virreinato del Perú para Panamá y Jamaica más de medio millón de pesos anuales».⁷⁰³ Sin embargo esta afirmación de un observador agudo y locuaz oculta, en sus promedios, dos coyunturas sucesivas muy desiguales. Hay una gran distancia todavía entre esta tímida reanudación de la actividad comercial y portuaria que revela la función transístmica y el apogeo de los años pre y post independentistas.

La situación política en América del Sur y las guerras de liberación desvían hacia el Istmo la mayor proporción del contingente de viajeros y de tráfico de mercancías destinadas al litoral sud-occidental todavía sometido, el Perú y el Ecuador en particular.⁷⁰⁴ Por otra parte, en 1809 la Corona hace más flexible la legislación comercial y acuerda a los negociantes panameños el casi monopolio del comercio con las colonias inglesas.⁷⁰⁵ El auge económico que nace de esta coyuntura se revela rápidamente. En 1809 las aduanas de Panamá reciben 197,717 pesos en calidad de derechos cobrados,⁷⁰⁶ suma que se eleva progresivamente hasta alcanzar la cifra enorme de 478,980 pesos en 1814.⁷⁰⁷ Además, es necesario considerar el contrabando que se estimaba, probablemente con exageración, en cuatro veces el volumen del comercio legal.⁷⁰⁸

Pero esta prosperidad es efímera. El monopolio del comercio con el extranjero cesa, desfavorecido por la amplitud de los movimientos de insurrección que ponen en relación directa con el extranjero a territorios hasta entonces sometidos obligatoriamente al intermediario ístmico. Los treinta años que suceden al pequeño período posterior a la independencia marcan una neta disminución de la cadencia de las actividades comerciales y los registros de los derechos fiscales de las aduanas ofrecen el testimonio: 68,028 pesos para las aduanas de 215,716 pesos de productos importados en 1832, año sin embargo considerado como particularmente lucrativo.⁷⁰⁹ En 1830 las importaciones alcanzan en valor 305,200 pesos⁷¹⁰ y 166,914 al año siguiente;⁷¹¹ 117,666 pesos solamente

⁷⁰¹ A. G. I., Panamá 337, Cargo de Real Aduana, 1798.

⁷⁰² A. G. I., Panamá 338, Cargo de Real Aduana, 1802.

⁷⁰³ Andrés BALEATO, op. cit. p. 362.

⁷⁰⁴ Alfredo CASTILLERO C..., **1821 la independencia de Panamá de España, Panamá 1971**, p. 9.

⁷⁰⁵ *Ibidem*, pp. 9-10.

⁷⁰⁶ *Ibidem*, p. 11.

⁷⁰⁷ *Ibidem*.

⁷⁰⁸ *Ibidem*.

⁷⁰⁹ José Agustín ARANGO, José DE OBALDÍA, Mariano AROSEMENA y otros, Informe, Biblioteca Nacional de Bogotá, Miscelánea No. 144, en Argelia TELLO de UGARTE, **Historia y Nacionalidad, Panamá 1971**, p. 72.

⁷¹⁰ *Ibidem*.

⁷¹¹ *Ibidem*.

en 1833⁷¹² y 178,612 pesos en 1834⁷¹³; un ligero aumento del tráfico no obstante en 1837 con 233,00 pesos,⁷¹⁴ pero una nueva caída en 1842 con 164,000.⁷¹⁵ Años de poco tránsito y también de movimiento irregular, de tendencia sincopada de la actividad

Durante la primera mitad del siglo XIX el comercio portuario del Istmo sobrevive gracias al modesto tráfico de tránsito y reexportación hacia el Pacífico. De 1830 a 1835 se registran 1,002,657 pesos de importaciones y 1,153,511 pesos de exportaciones.⁷¹⁶ Los 737,056 pesos de reexportación están comprendidos en la última suma.

c) *Economía portuaria y comercio de importación-exportación*

La función de paso transístmico exige, naturalmente, la existencia de puntos de enlace en ambos océanos: al norte, en el Caribe, Nombre de Dios primero, durante el siglo XVI y Portobelo desde fines del mismo asegurarán toda la actividad portuaria. En el sur, sobre el Pacífico, Panamá será, desde el principio, el único puerto de importancia. Puertos todos mediocres, condicionados únicamente por la estrechez ístmica que alcanza su máximo en este meridiano. Los del norte conocieron, durante los siglos XVI y XVII, una importancia enorme por el volumen del tráfico de hombres y mercaderías y por el lugar considerable que ocupan en la economía portuaria del Atlántico. Se ha llegado a verificar que Nombre de Dios y Portobelo llegan a asumir, «en valor, del 55 al 60 % aproximadamente del todo el comercio exterior del Nuevo Mundo (Extremo Oriente-Brasil inclusive) con los países europeos desde el asiento entre 1538 y 1540 de las nuevas estructuras del Istmo hasta la mitad del siglo XVII»⁷¹⁷ Probablemente hasta fines de ese mismo siglo. Estos datos son simétricamente los del puerto de Panamá puesto que los puertos atlánticos no tienen ninguna función autónoma, su población es estacional y su actividad depende, exclusivamente, de la llegada, dos veces por año, de los convoyes con una máxima que cubre los cuatro meses que van de marzo a junio y una mínima el resto del año.⁷¹⁸ Esta curva modal dictada en el Atlántico por consideraciones económicas, tiene sus repercusiones en el Pacífico. «Menos tributaria del tiempo que las exigencias de la economía atlántica»⁷¹⁹ el ritmo mismo de la vida del puerto de Panamá también conocerá, no obstante, las oscilaciones estacionales de Portobelo. Evidentemente todo esto es válido para la época dorada de las flotas y armadas. Con el cambio de la coyuntura atlántica el cuadro se modifica radicalmente. Portobelo, ya lo hemos visto, se convierte en un puerto eminentemente de cabotaje con Cartagena. En el puerto de Panamá las funciones de abastecimiento local toman un lugar relativamente más importante que las funciones de reexportación. La actividad portuaria tiende también a concentrarse, con mayor exclusividad, en el puerto de Panamá demostrando así un movimiento opuesto a lo que indican las cifras del siglos XVI y principios del siglo XVII.⁷²⁰

⁷¹² *Ibidem.*

⁷¹³ *Ibidem.*

⁷¹⁴ F. J. VERGARA Y VELASCO, *Nueva Geografía de Colombia*, Bogotá 1901, vol. I, p. 811.

⁷¹⁵ *Ibidem.*

⁷¹⁶ Argelia TELLO de UGARTE, *op. cit.*, pp. 72-73.

⁷¹⁷ Pierre CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, *op. cit.* t. VIII pp. 905-906.

⁷¹⁸ *Ibidem*, pp. 937-941 sobre el ritmo del movimiento portuario.

⁷¹⁹ *Ibidem*, p. 958.

⁷²⁰ *Ibidem.*

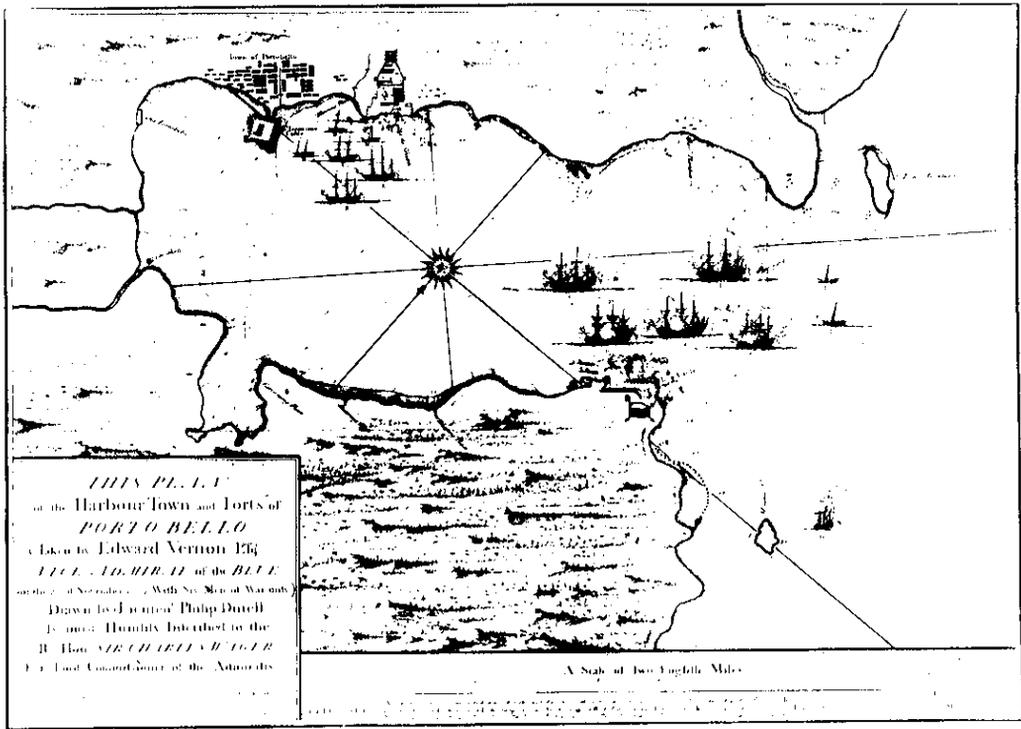


Fig. 49. Plano de Portobelo y ataque de Vernon en 1739.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII un examen quinquenal de los derechos del «almojarifazgo», la principal tasa de aduana cobrada según el mismo índice en Portobelo y Panamá,⁷²¹ puede revelarnos indirectamente la magnitud de la brecha creciente en el movimiento portuario del Atlántico y del Pacífico: el almojarifazgo es, en el puerto de Panamá, entre 1.3 y 5.7 veces más alto que en Portobelo durante el período comprendido entre 1760 y 1795; el promedio para estos 34 años se sitúa en 2.4 veces. Además, la tendencia señala una ampliación de esta distancia, un decaimiento relativo de la actividad portuaria de Portobelo a medida que nos acercamos al siglo XIX: en el quinquenio de 1761-1765 en el puerto de Panamá se cobra el 56.8% de los derechos del almojarifazgo exigidos en el Istmo, y, en Portobelo el 43.2%; en el quinquenio siguiente la relación se establece en 75.5% para Panamá y 24.5% para Portobelo. El quinquenio de 1771-1775 señala un ligero mejoramiento del lugar de Portobelo con 30.3% que se pierde en el quinquenio de 1776-1780 cuando desciende a 21.3% y Panamá sube a 78.7%. El quinquenio de 1780-1785 es excepcional: el puerto de Portobelo se reactiva gracias a los movimientos de tropa vinculados con la operación militar conjunta de las autoridades de Cartagena y Panamá en su afán de quebrar la resistencia de los indígenas rebeldes del litoral septentrional del Darién en San Blas y de permitir intentos de colonización blanca provenientes

⁷²¹ Almojarifazgo de entrada: se cobra el 5% de todos los artículos que entran salvo el cacao de Guayaquil que paga 2.1%; los efectos comisados del norte pagan 15% y los caldos 20% Cargo de Almojarifazgo de entrada, 1777, A. G. I., Panamá 328.

de la costa norte colombiana. En Portobelo los derechos del almojarifazgo alcanzarán 38.5% de los del Istmo y los de Panamá, aunque aumentan en números absolutos de 24,117 pesos en 1776-1780 a 36,132 pesos en 1781-1785, conocerán un retroceso a 61.5% del total del Istmo. La brusca reanimación de Portobelo sucede sobre todo en 1783 y 1784: en el primer año se cobran 12,302 pesos en concepto del almojarifazgo⁷²² y 5,123 en 1784.⁷²³ Estos dos años señalan el momento cumbre en todo el período considerado desde dos puntos de vista: primero, porque supera en 2.1 veces en 1783 ese impuesto de introducción en el puerto de Panamá, hecho que sólo sucedió, muy ligeramente, en 1764, 1766 y 1768, y, segundo, porque coincide con las actividades militares en San Blas. Sin embargo este hecho excepcional de reactivación de Portobelo no es más que algo fuera de lo común en la segunda mitad del siglo XVIII.⁷²⁴ El puerto de Panamá va a concentrar casi toda la actividad portuaria del Istmo y dirigida, más que nunca, al Pacífico sudamericano, al comercio, aunque muy reducido, con Perú y Ecuador. Varios ejemplos nos ilustran sobre la nueva estructura de las rutas marítimas que no tienen de novedoso más que eso, la extremada exclusividad para alimentar el puerto de Panamá: en 1777,⁷²⁵ entran 11 barcos en el puerto de los cuales 7 vienen de Paita y Guanchaco; sin embargo 40% de las mercancías vienen de Guayaquil en tres barcos, con cacao en particular destinado a la reexportación y 21% de las importaciones provenían del Callao en 1 barco. Al año siguiente⁷²⁶ 10 barcos llegan al puerto de Panamá transportando 40,567 pesos en mercaderías del sur. En 1782 tenemos un año excepcional⁷²⁷ con 22 entradas en el puerto de las cuales 9 venían de Paita, 3 de Callao, 3 de Guayaquil, 3 de Novita o Colima en el Chocó, 1 de Tumaco en Colombia y, en fin, hecho fuera de lo común, 2 de Puntarenas y algo casi asombroso, 1 barco de Acapulco: un gran navío ricamente fletado con una carga de «géneros de China» estimada en 83,989 pesos, lo que representaba 41% del valor total declarado ese año por las importaciones que son las más altas del período de 1756 a 1802 por lo menos (el almojarifazgo del puerto de Panamá será, ese año de 1782, de 12,080 pesos alcanzando el punto modal de la curva para el medio siglo). Los comerciantes de Panamá se vuelcan sobre las telas suntuosas, las sederías del Oriente y las porcelanas de China, demostrando así, más que una conversión repentina al lujo refinado del Asia, un sentido de la oportunidad y de la previsión muy agudo que los empuja a guardar mercaderías preciosas cuando la ocasión, rarísima, se presenta de manera que pudiesen venderlas mejor durante el período, muy largo, durante el cual el comercio marítimo y toda comunicación directa con la Nueva España del Pacífico cae prácticamente a cero y el de Centroamérica es casi simbólico.⁷²⁸ La actividad portuaria con la región del Pacífico al norte de Panamá casi que desaparece durante esta segunda mitad del siglo XVIII.

Ya hemos insistido bastante sobre la dependencia de la capital frente al exterior para sus abastecimientos en alimentos exóticos. Los productos necesarios para la vida diarias

⁷²² A. G. I., Panamá 350, Cargo de Almojarifazgo, 1783.

⁷²³ *Ibidem*, 1784.

⁷²⁴ A. G. I., Panamá 346, Cargo de Almojarifazgo, 1763. En este año también se produce una mayor actividad en Portobelo cuando los derechos de almojarifazgo alcanzan los 3,233 pesos.

⁷²⁵ A. G. I., Panamá 328, Cargo de Almojarifazgo de entrada, 1777.

⁷²⁶ *Ibidem*, 1778.

⁷²⁷ A. G. I., Panamá 329, Almojarifazgo de Entrada, 1782.

⁷²⁸ ANÓNIMO, «Noticias Relativas a la Provincia y Ciudad de Panamá», Panamá 3 de diciembre de 1790, *Colección Cuervo*, t. II op. cit., p. 368 «Con Guayaquil es muy corto el comercio que al presente se verifica, pues que aquí muy poco o nada se remite, y de aquel puerto sólo vienen al año dos o tres barquitos con algunos cacaos, destinados la mayor parte para España, Cartagena, Habana y Veracruz».

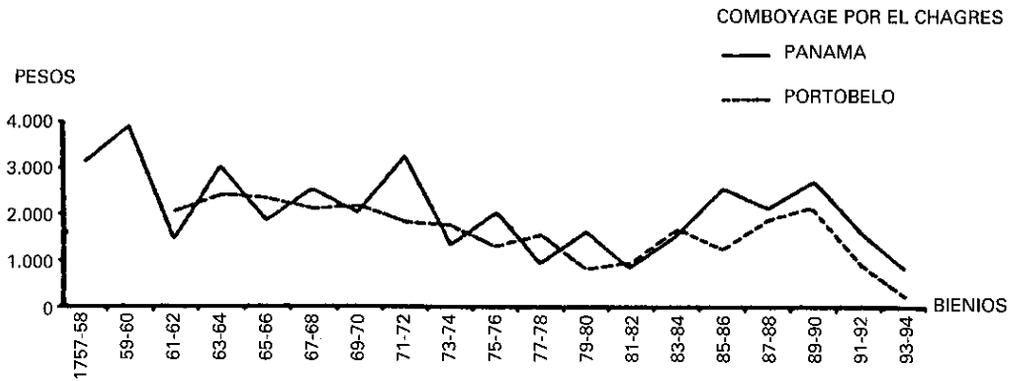


Fig. 50. «Comboyage» por el Chagres en 1757 a 1794.

son solicitados con más regularidad.⁷²⁹ Panamá se abastece del sur con los productos de base, harinas, menestras, alcoholes, cordobanes (de cuero) y cerámicas importados del Perú. Panamá exporta hacia los países del litoral pacífico sudamericano, aunque modestamente, esclavos, maderas, perlas, fibras vegetales y objetos artesanales y, en lastre, piedras de sus canteras que encontramos en los edificios peruanos, en las principales edificaciones de Lima.

Esta concentración de las actividades portuarias en la ciudad de Panamá, por una parte, y, luego, la mayor especialización aún con las rutas del sur, durante por lo menos medio siglo, trae como resultado una dependencia extrema frente al litoral sudamericano: el espacio de relaciones internacionales se estrecha considerablemente y el Istmo queda realmente encerrado en un mar interior. Dependencia que es acentuada por la balanza de pagos internacional, siempre en desventaja para Panamá. El Istmo recibe mucho más del sur de que lo envía en esa dirección. Durante la segunda mitad del siglo XVIII las entradas en el puerto de Panamá se limitan entre 11 y 16 barcos por año.

Las grandes desigualdades que se acusan entre las importaciones del sur y las exportaciones hacia la misma región aparecen en el almojarifazgo de entrada que permanece, entre 1776 y 1793, tres a cuatro veces más elevado que el almojarifazgo de salida. Como los derechos fiscales de aduana percibidos por las importaciones son más importantes

⁷²⁹ ANÓNIMO, «Noticias Relativas a la Provincia y Ciudad de Panamá», Panamá 3 de diciembre de 1790, *Colección Cuervo*, t. II. op. cit., p. 368 «Por éstas del Sur se puede decir es algún tanto más activo el tráfico interior con puertos del Perú, pues siendo notorio que faltan a esta Provincia de Panamá muchos artículos de primera necesidad para su propia subsistencia, es indispensable proveerse de afuera aun de aquellos víveres y alimentos más comunes, y en este concepto bajan de Payta en cada un año cuatro o cinco pequeños barcos y de Lima dos ó tres, en los que además de dinero de situado y algunas partidas de aguardiente que por cuenta de S.M. conducen, vienen también cargazones de harina en costales, azúcares, garbanzos, lentejas y toda especie de semillas, botijas de vino del Perú, aceite, cordobanes, dulces, sal en piedras, pellones, pabito de algodón, aceitunas, orégano, ponchos, jergas, bayetas azules ordinarias de la tierra y otros varios frutos y efectos del país, que todos importarán un año con otro sobre ochenta mil pesos, los 40 mil en dinero, y los 40 mil restantes invertidos en algunos esclavos, perlas, madera, pita, aceite canime, escobas, bateas y otras cortísimas producciones de este país, regresando por lo demás en lastre y casi vacías estas embarcaciones por no haber en este puerto ni tener esta Provincia otros artículos ni frutos que permutar».

que las exportaciones (5% y 2.5% respectivamente), las importaciones serán, en valor real, 1.5 a 2 veces más importantes que las exportaciones en el puerto de Panamá. Estudiando los derechos de «comboyage» hemos podido constatar que las reexportaciones en los dos sentidos son casi iguales; las diferencias entre los dos «almojarifazgos» son pues significativas del comercio propiamente panameño. La balanza comercial es netamente deficitaria. Situación crónica durante todo el siglo XVIII. El contrabando, siempre activo, no hace más que acentuar el desequilibrio que favorece el extranjero. El déficit es cubierto con el «situado», subvención anual de 150,000 a 250,000 pesos librados sin mucho entusiasmo por las Cajas Reales de Lima, y más tarde por las de Nueva Granada. Estas sumas deberían cubrir el mantenimiento de los cuarteles y fortificaciones. Era una manera, para el virreinato del Perú y para el de la Nueva Granada, de asegurarse una vanguardia de defensa y era una manera, para Panamá, de cobrar por la venta de este servicio de protección, de exportar servicios mediante la compra de los mismos *in situ* por contingentes de soldados, sobre todo de tropas procedentes de la metrópoli, tal como lo hace después, en el siglo XX, con las tropas norteamericanas.

d) *Economía de cuartel*

Durante la segunda mitad del siglo XVIII la economía interna del Istmo, basada en la venta de bienes y de servicios en relación con el tráfico de hombres y de mercaderías, sufre una transformación fundamental cuando el abastecimiento de los ejércitos se convierte en el principal motor, en la razón misma de las economías abiertas de Panamá. De un tipo de economía que se fundaba esencialmente en la función de tránsito pasamos a una economía que podemos llamar de cuartel y que ocupará, excluyendo el decenio de 1810, un siglo hasta 1850.

Panamá, con su ejército desproporcionado en relación con las necesidades del mantenimiento del orden interno e inútil para asumir la seguridad de una función de paso exangüe tal como lo prueban los repetidos ataques y la destrucción de Portobelo, ha sido pues confinada en su papel de barrera protectora del Mar del Sur, misión que ha cumplido a cabalidad. El Istmo será considerado más como una muralla que debe impedir a las potencias rivales de España infiltrarse en los mares del sur, que como una vía de paso obligatoria. El dispositivo de defensa territorial habrá de ser reforzado y van a emprenderse vastas operaciones militares, hacia 1784-1792,⁷³⁰ para tratar, vanamente, de someter a los indios del Darién acusados de complicidad con los ingleses.

El ejército, podemos sospecharlo, es un buen cliente para los hombres que controlan la infraestructura material del paso transístmico. Movimientos de tropas, transporte de víveres y de municiones alimentan sin cesar la hoja de pedidos de algunos personajes de la ciudad, propietarios de los medios de locomoción: dueños de recuas de mulas, de barcos de cabotaje, de chatas del Chagres. Algunas de las fortunas capitalinas, entre las más importantes, están vinculadas, por lo menos en parte, a los servicios del tránsito; otras, a los abastecimientos en víveres y pertrechos al ejército y las milicias cuando es necesario. Los comerciantes de la ciudad van a reconvertirse en servidores de los ejércitos. Se trata de un cliente de importancia con ingresos considerables. Entre 1774 y 1788 los gastos militares en el Istmo representan 5,742,880 pesos, sin contar aquellos que son ocasiona-

⁷³⁰ A.G.I., Panamá 261 y 381.

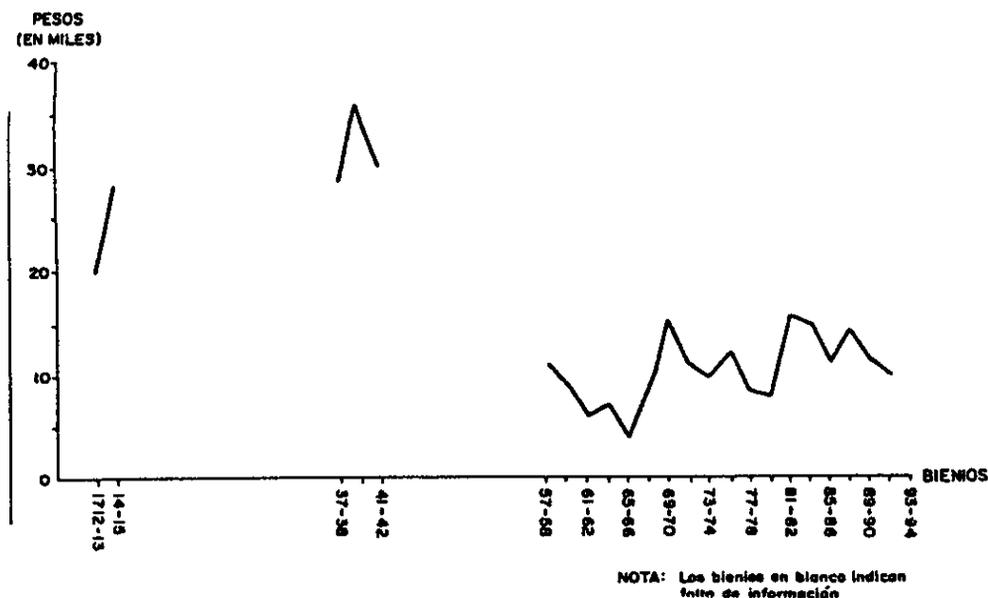


Fig. 51. El «Almojarifazgo» en el puerto de Panamá durante el siglo XVIII.

dos por el mantenimiento de las fortificaciones que pueden elevarse a medio millón de pesos más. La presencia económica del ejército es esencial en esta segunda mitad del siglo XVIII. Prácticamente la economía de Panamá es tributaria casi enteramente del ejército puesto que funciona a la manera de una institución que hace llegar la mayor parte del dinero que circula en el país y, además, permite cubrir el déficit crónico en la balanza comercial internacional. Para los 18 años durante los cuales tenemos cifras seguras en la segunda mitad del siglo XVIII, los gastos militares ocupan entre 64.1% y 93.5% del total de los gastos coloniales; la mediana se sitúa en 82.5%. Y aún es necesario considerar en los gastos civiles sumas que han sido libradas a cargo de «depósitos» de donde habían sido tomadas en préstamo para todo tipo de asuntos, inclusive los militares.

La economía de cuartel va a caracterizarse por las tendencias cíclicas con sus curvas de altas y de bajas, con sus momentos de auge relativo y de vacas flacas, en síntesis, por una economía de oscilaciones cronológicas en períodos sucesivos a causa de los gastos irregulares que realizan los ejércitos acantonados en Panamá. Periódicamente se producen crisis: se puede notar su frecuencia observando los registros de los derechos de almojarifazgo de entrada cobrados por los artículos, sobre todos los abastecimientos, que llegan al puerto de Panamá. La población de los ejércitos, cuyas tropas regulares y los oficiales han sido exclusivamente reclutados en el exterior, puede ser considerada, demográficamente, como la de una tabla de mortalidad: ningún aporte por nacimiento ni por inmigración (reclutamiento en este caso), pero cierto número de decesos anuales que contribuyen a hacer desaparecer toda la generación al cabo de una quincena de años. Esta situación es la de los intervalos que corren entre la llegada de tropas regulares frescas, más o menos todos los 12 a 14 años. La mortalidad es muy elevada entre estos soldados extranjeros afectados por

el rigor del clima tropical. El cuociente de mortalidad en la tropa es estimado, el 1 de febrero de 1783, en 0.23 para un año, cifra realmente impresionante sobre todo si se tiene en cuenta que no se ha realizado ninguna campaña militar de importancia.

El modelo evocado no es, de hecho, perfectamente riguroso puesto que para llenar la falta de soldados de la tropa regular, se reclutan milicias en el país que realizan operaciones militares precisas (por ejemplo luego de las campañas contra los indios rebeldes del Darién). Estas tropas reciben paga. Pero ellas pueden también asimilarse, en nuestro modelo de tabla de mortalidad, a un batallón europeo que acaba de llegar y cuyo número va disminuyendo como en dicha tabla demográfica. Durante los años de intervalo entre la llegada de tropas exteriores o el reclutamiento de milicias pagadas, los efectivos disminuyen rápida e inexorablemente. La economía del Istmo se ve afectada. Las cifras libradas por los registros del almojarifazgo para la segunda mitad del siglo XVIII corresponden bastante estrechamente con el modelo evocado.

La reanudación de la economía de tránsito durante la segunda mitad del siglo XIX se acompaña, automáticamente, de una disminución relativa de la presencia de los ejércitos en la economía ístmica. Tal hecho aparece, primero, en las series presupuestarias. Al contrario de lo que sucedía durante los últimos decenios del siglo XVIII cuando la defensa absorbe casi siempre más del 80% de los gastos públicos, durante los últimos decenios del siglo XIX esta proporción desciende a sólo 30% de promedio. Sólo en los años de guerra civil, en 1886, 1888 y 1889-1890 la proporción alcanza porcentajes considerables: 51.9%, 45.5% y 42.6% respectivamente.

La economía de cuartel es una economía de supervivencia más que de desarrollo. De supervivencia sobre todo de la pequeña burguesía comercial de importadores de la ciudad de Panamá. Los hábitos de consumo de la tropa extranjera y su localización mayoritaria en la capital hacen que se mantenga y se acentúe la estructura de comercio extroverso que se abastece casi únicamente del exterior. El mercado que representa la tropa no deja de ser excesivamente frugal puesto que la paga por soldado es relativamente muy baja. Así no se puede contar con él para el establecimiento de una estructura de producción rentable para satisfacer sus necesidades. La dependencia se agudiza cuando los pocos comerciantes importadores no pueden actuar más que como intermediarios y tenderos de los comercios del Perú y de Jamaica. El circulante que representa el «situado» no hace más que transitar, muy rápidamente, por las arcas de los capitalistas panameños para regresar a su lugar de origen o esfumarse en el creciente comercio inglés. En estas condiciones el desarticulamiento del espacio se mantiene aunque en términos relativos la distancia, la brecha entre las economías urbanas y las rurales parezca decrecer. Disminución que se explica sobre todo por la caída de la ciudad más que por un aumento de las economías campesinas.

e) *El contrabando*

El análisis de las economías de dependencia colonial en el Istmo de Panamá resulta incompleto si descuidamos las actividades que tienen lugar al margen de la economía institucional y legal.⁷³¹ Las manifestaciones de las actividades económicas que se realizan en

⁷³¹ Sobre el tema de los valores sociales que trascienden la colonia entre los que se inserta el contrabando, interesantes expresiones en Marixa LASSO de PAULIS, «La ilegalidad como sistema en la sociedad panameña del siglo XVII», en revista *Humanidades*, N° 2, Panamá abril de 1994, pp. 5-40.

el marco legal son cuidadosamente anotadas en las cuentas coloniales, en las Cajas Reales de Panamá y de Portobelo, mientras que aquellas actividades que escapan a la legalidad habrán de ocultarse necesariamente al fisco. Entre ellas el contrabando ocupa, a pesar de los esfuerzos de la Corona para disminuirlo o limitarlo, un lugar muy importante durante la época colonial y a veces esencial en las economías abiertas de Panamá, en sus intercambios con el exterior.

El contrabando toma los mismos caminos geográficos y humanos que el comercio legal. Se trata, desde estos dos puntos de vista, de una actividad paralela cuya organización exige estrecha complicidad entre los comerciantes del país y las autoridades fiscales y militares.⁷³² A principios del siglo XIX, un cronista ilustrado nos relata los pormenores de la actividad: «Los buques contrabandistas unas veces se presentaban en la costa de Coclé, otras en la de Chagres, y los interesados en obtener las mercancías iban en embarcaciones menores hacia los buques, a bordo de los cuales se ajustaban los contratos. Viniendo a tierra los cargamentos, había luego que vencerse la mayor de las dificultades, que era la traslación de las mercancías a nuestras poblaciones, aquellas en que se acostumbraba importar los productos agrícolas e industriales del país, de unos a otros lugares, y algunas veces bajo otras formas, aprovechándose la oscuridad de la noche».⁷³³

A lo largo de los siglos XVII y XVIII los negreros, agentes asentistas o capitanes de barcos, son los más importantes contrabandistas quienes mediante soborno, compran la complacencia de los funcionarios reales. El contrabando se ejecuta hasta en la misma feria de Portobelo, frente a las narices o con la complicidad de las autoridades, por cierto insuficientes para controlar los negocios, particularmente antes de la erección de las Aduanas de piedra en 1630.⁷³⁴ A pesar de que nuestra documentación nos suministra pocas pruebas abrumadoras de la amplitud de esta práctica (lo cual probaría, por cierto, el éxito de los contrabandistas), nos sorprende la enormidad relativa de las fortunas que amasan los oficiales de finanzas quienes se convierten, rápidamente, en grandes propietarios de inmuebles y de negocios en la ciudad de Panamá. ¿De dónde vendrían las fortunas repentinas y la frecuente opulencia de funcionarios cuyo sueldo, confortable pero no excesivo, no les permite acumular las riquezas que aparecen en los actos notariales y en los inventarios catastrales? Y ¿quién podría pagar fuertes sumas de dinero, aparte de los ricos negreros? El juego del contrabando tiene sus reglas flexibles pero que tampoco se pueden despreciar impunemente. Ciertos poderosos contrabandistas como el gobernador marqués de Villa Rocha a principios de siglo XVIII,⁷³⁵ o, un siglo más tarde, el condestable del castillo del Chagres,⁷³⁶ llave de entrada de la vía transístmica, pagarán caro su ligereza o su imprudencia. Dos ejemplos que se refieren a altos personajes, a hombres poderosos con apoyo en las cortes reales y virreinales, cuyo comportamiento se convierte en un gran escándalo, pero que nos sugieren también la multitud de pequeños funcionarios y sobre todo de particulares que no tienen que arriesgar una posición tan considerable. En realidad, el contrabando es una actividad perfectamente integrada en la economía del Istmo. A fines del siglo XVII y a principios del siglo XVIII, la abundancia de las referencias puede

⁷³² Ver en particular el testimonio de un Gobernador de Panamá, entre 1621 y 1627, Rodrigo DE VIVERO, op. cit., pp. 85-86.

⁷³³ Mariano AROSEMENA, **Apuntamientos históricos. (1801-1840)**, op. cit., pp. 17-18.

⁷³⁴ Enriqueta VILA VILAR «*Las Ferias de Portobelo: Apariencia y Realidad del Comercio con Indias*», op. cit.

⁷³⁵ Georges SCALLE, op. cit., vol. 2, pp. 312 ss.

⁷³⁶ José Ma. OTS CAPDEQUI, **Las Instituciones del Nuevo Reino de Granada al tiempo de la Independencia**, Madrid 1958, p. 209. c. 510.

hacernos pensar en una densidad particular del tráfico ilegal: los procesos de embargos, las quejas de funcionarios celosos o íntegros se multiplican. Más tarde, un antiguo oidor de la Audiencia presenta un largo estudio del mal y denuncia, con energía, los innumerables medios sutiles o groseros de que se valen los comerciantes para burlar al fisco impunemente.⁷³⁷ Sin embargo estamos al final de la administración del gobernador de Alcedo y Herrera (1743-1749) bien conocido por el rigor con que trata a los contrabandistas, actitud que pagará caro más adelante, tan importante es el negocio como poderosos sus tentáculos.

Durante la primera parte del siglo XVIII el contrabando se convierte en una verdadera economía paralela que establece, en Coclé, una ruta transistmica igualmente paralela a la del istmo central de Panamá, 80 kilómetros al oeste de la misma. Inaugurada por el rico comerciante capitalino, Gregorio Crespo, en 1716,⁷³⁸ prospera y se amplía considerablemente hasta convertirse en el corazón de la actividad económica del interior. Ella abre nuevas vías de comercio, reanima la economía de la campiña, tradicionalmente deprimida, dedicada únicamente a actividades del sector primario, agropastoriles más bien extensivas, establece, por primera vez y a una escala desconocida, economías terciarias en el centro del territorio rural. Cuenta la actividad ilícita y comercial con complicidades en todos los niveles, tanto en la ciudad como en el campo, tanto entre oidores de la Audiencia de Panamá como entre los curas de Penonomé, Antón y hasta Chame y en los cabildos locales, de Natá y de Los Santos. Grupo establecido con sus propias reglas, con su sede en Natá, suerte de contrasociedad, que llega hasta a disputar, al gobernador de Panamá, su autoridad. La preparación de su final violento nos libra en 1745 una lista de 191 reos apresados en un momento en Penonomé,⁷³⁹ entre los cuales hay la cifra enorme, para la época, de 54 personas con tratamiento de «don», miembros de la «república de los españoles», encabezadas por el alcalde mayor de Natá, don Antonio Vergara, con algunos cabildantes de Los Santos de la primera parte del siglo XVIII como don Agustín Pérez, don Joseph Mancebo, don Pedro Joseph de Vargas Machuca y de Natá, don Bernardo Ponce de León, don Bernabé de Gálvez, don Juan y don Alonso Visuete, don Juan de la Madrid y don Juan de Paz Soldán, algunos grandes hacendados de la región coclesana, 5 cabos de la vigia de Toabré y otros 5 de la de Coclé, en la costa del norte encargados, en principio, de contener el contrabando, y el cura don Pedro Marciano de Escobar. Gente hasta de Santiago de Veraguas, como don Sebastián Mudarra, don Casimiro del Bal y don Juan Antonio de Elizalde, también de Panamá como don Joseph Echegoyen, gran comerciante y don Miguel Remón, en ese momento teniente de Penonomé, son apresados en esta redada de presuntos contrabandistas que al final son liberados por ordenes del oidor Juan Pérez García. Poco después, el grupo contrabandista es desbaratado en 1747 por el gobernador Dionisio de Alcedo y Herrera aunque los personajes regionales mencionados, alarmados con los sucesos anteriores, parecen tomar actitud prudente y se salvan del desastre.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, el comercio paralelo e ilegal parece desarrollarse sin mucha dificultad. A principios del siglo XIX su intensidad no da muestras de declinar y, por el contrario, la documentación sugiere un aumento notable. Inclusive un historiador llega a afirmar que en el periodo anterior a la independencia de 1821, el contra-

⁷³⁷ **B.P.R.M.**, sig. 3058, Jacobo Joseph SÁNCHEZ SAMANIEGO, «Representación al Rey...» Sevilla 4 de julio de 1747.

⁷³⁸ Argelia TELLO BURGOS, «Contrabando Vs. Audiencia. Una encrucijada panameña del siglo XVIII», en **Revista Lotería**, N° 320-321, Panamá, noviembre diciembre de 1982.

⁷³⁹ **A. G. I.**, Panamá 211.

bando se intensifica y se regulariza de una manera más matizada⁷⁴⁰ y en 1810 un cronista revela que los extranjeros «nos visitaban ya en crecido número», «sin cuidarse de la prohibición para ello por las leyes coloniales».⁷⁴¹

Las dificultades de aprovisionamiento, en una época turbulenta, de una población con una estructura de consumo muy dependiente de los suministros del extranjero, es una de las causas del auge del comercio clandestino de principios del siglo XIX: «no quedó a los istmeños otro expediente que abrazar que proveer, como remedio del mal, a sus poblaciones, de jéneros de contrabando».⁷⁴²

El contrabando tiene en Panamá tanta amplitud que no podemos considerarlo como una actividad marginal, practicada por un pequeño grupo de personas, reducidas a los ghettos de las bandas de malhechores y a la vida frugal de los campamentos clandestinos. Sin duda la vida de algunos de estos hombres corresponde a veces a la mitología popular del contrabandista misterioso, audaz y acechante, pero lo más a menudo el que se dedica al comercio paralelo no es más que un comerciante de la capital, conocido y respetado, quien posee su negocio en el intramuros cerrado y exclusivo. El contrabando hace parte de su actividad comercial, de manera esporádica o permanente, ya sea mediante una participación mayoritaria o modesta. El contrabando es también una manera de diluir la dependencia de las burguesías criollas frente al monopolio del comercio metropolitano y en especial, en la segunda mitad del siglo XVIII y principios del siglo XIX, del comercio gaditano. Ello parece ser sobre todo evidente en el nuevo grupo dominante capitalino, en las burguesías criollas de la independencia de 1821 quienes encuentran, en el comercio clandestino, una de las formas de afirmar sus necesidades de libre comercio. El contrabando se convierte para los comerciantes de la ciudad en una de las bases más seguras (según un historiador la más firme)⁷⁴³ de su asentamiento ístmico y de su fuerza económica y política.

2. Tecnología moderna

El nuevo tipo de relaciones coloniales que surgen de la ampliación del capitalismo del siglo XIX y la introducción de nuevas tecnologías en el transporte y las comunicaciones se manifiesta en Panamá con toda su intensidad en la segunda mitad de la centuria. Sobre las antiguas estructuras geográficas de poblamiento y de las economías coloniales han de sobreimponerse nuevas estructuras territoriales inéditas de la economía de gran agricultura de plantación tropical para la exportación en la costa atlántica, siguiendo la tendencia de las relaciones coloniales más modernas que se instauran en vastas regiones de América y que se mantienen aún hasta nuestros días.⁷⁴⁴

Las bases legales de la penetración de las potencias del Norte en el Istmo de Panamá mediante nuevas modalidades coloniales —no olvidemos la presencia inglesa del asiento de negros del siglo XVIII— se establecen desde 1846 cuando los Estados Unidos se convierten en los «protectores» del Istmo según el tratado Mallarino-Bidlack suscrito con el

⁷⁴⁰ Alfredo CASTILLERO C., «Fundamentos Económicos y Sociales de la Independencia de 1821», en la *Revista Tareas* N. 1, Panamá, octubre de 1960, pp. 7-43.

⁷⁴¹ *Ibidem*, p. 23 citando a Mariano AROSEMENA (op. cit. pp. 40-47).

⁷⁴² *Ibidem*, p. 21 citando a Mariano AROSEMENA (op. cit. p. 17).

⁷⁴³ *Ibidem*, p. 24.

⁷⁴⁴ Como las descritas y analizadas por Celso FURTADO, *La Economía Latinoamericana desde la Conquista Ibérica hasta la Revolución Cubana*, Santiago de Chile, 1970, pp. 50 y ss.

gobierno neogranadino. La naciente potencia norteamericana afirma, mediante un instrumento contractual, se deseo hegemónico en el continente americano – expresado ya en la doctrina Monroe de 1823– y particularmente en el estrecho ístmico cuando asegura la «perfecta neutralidad del ya mencionado Istmo» y los «derechos de soberanía y propiedad que la Nueva Granada tiene y posee sobre dicho territorio» a cambio del privilegio de mantener el paso expedito para viajeros, mercancías y tropas de un mar a otro.⁷⁴⁵ En adelante, la puerta para la penetración masiva de los Estados Unidos y de otras potencias europeas no cesará de ampliarse.

Desde 1850 hasta 1920 el Istmo de Panamá vivirá en un tiempo tecnológico nuevo, que corresponde a la mayor productividad del territorio transístmico realizada mediante el ferrocarril, único medio de transporte rápido entre los dos mares. Este segundo período de la historia ístmica, cuya frontera está definida por un salto cualitativo y cuantitativo de importancia en la tecnología del transporte, se vincula con la primera implantación y desarrollo de las economías de tipo colonial capitalistas del siglo XIX y se caracteriza por las violentas tensiones económicas y los graves desequilibrios geográficos que provocarán en el Istmo de Panamá. La edad del ferrocarril será la de las mayores oscilaciones relativas, de los traumas económicos más profundos que conocerá el territorio ístmico desde el siglo XVI y de la alteración de su geografía física, humana y política. Sin embargo, también se desarrollan, por primera vez en Panamá, actividades de carácter intensivo en vastas haciendas agrícolas, en verdaderas plantaciones tropicales que encuentran sus novedosos mercados de exportación.

a) *Plantaciones tropicales y agroexportación bananera*

Con el establecimiento de la United Fruit Company en Panamá en 1899 se afirma un eslabón más en la red que desde la segunda mitad del siglo XIX comienza a atar la América Central continental e insular a los Estados Unidos. Red que se apoya sobre todo en el monopolio del transporte y de la comercialización del banano.

La agricultura de plantación comercial es creada, en la región, por las facilidades de transporte preexistentes, las cuales son controladas por intereses norteamericanos. En Panamá, la presencia simultánea del ferrocarril transístmico y del puerto de Colón estimula el establecimiento de la primera empresa de exportación de bananos en el país, desde 1874, propiedad del norteamericano C. Frank.⁷⁴⁶ Luego, se establece la Aspinwall Fruit Co.⁷⁴⁷ como subsidiaria del ferrocarril de Panamá, lo cual asegura el éxito de la empresa por lo menos durante los últimos diez años del siglo XIX. Las exportaciones de bananos desde el puerto de Colón, destinadas sobre todo a Nueva York, se sitúan en el período que va de 1889 a 1899,⁷⁴⁸ entre 216,528 racimos el año de menor actividad y 425,000 racimos el año de mayor actividad, siendo el promedio anual de 338,637 racimos. Se trataba de producciones de pequeños agricultores en las riberas del Chagres hacia el Atlántico que las vendían a esos grandes consorcios norteamericanos, comercializadores de la fruta, mientras que en el área de Emperador, más allá del Chagres en dirección del Pacífico, había dos o tres grandes plantaciones, a fines del siglo XIX, de caucho, cacao y

⁷⁴⁵ Víctor F. GOYTÍA, **1903 Biografía de una República**, Panamá 1953, p. 14.

⁷⁴⁶ Tracy ROBINSON, trad. op. cit. p. 57.

⁷⁴⁷ Agustín VÉLEZ, *Gaceta de Panamá* No. 561 de 30 de abril de 1892.

⁷⁴⁸ Tracy ROBINSON, trad. op. cit.

café.⁷⁴⁹ Sin embargo, es en el otro extremo del Istmo, hacia el oeste, en la región de Bocas del Toro, en donde se inicia la producción de bananos en grandes plantaciones y su exportación organizada en 1889 que va dejando rápidamente atrás la actividad en esta rama del puerto de Colón.⁷⁵⁰

Los últimos diez años del siglo XIX conocen una expansión sostenida de la economía del banano en Panamá. La exportación aumenta sistemáticamente de 488,448 racimos en 1889, año del inicio de la expansión, hasta 2,956,267 de racimos en 1899 último año para el cual contamos con cifras estadísticas. No obstante, este aumento es debido esencialmente a la participación de Bocas del Toro en las economías extroversas del banano. Esta región produce en 1889, 55.7% del volumen de exportación, 64.3% en 1890 y 57.5% en 1891. El resto corresponde al puerto de Colón. Luego, el lugar que ocupa Bocas del Toro en la exportación comienza a aumentar sistemáticamente, año tras año, hasta alcanzar 87.4% en 1899 con 2,622,400 de racimos en ese año y Colón queda relegado a sólo 12.6% de la exportación. Todo parece indicar que durante los años siguientes, su lugar ha debido decrecer aún más puesto que la cantidad de racimos de bananos exportados por Bocas del Toro no desciende de 90% del total del país y llega al 100% en 1913 en particular con la cifra de 5,185,530 de racimos. De tal forma, el auge bananero de Bocas del Toro atrae la atención de la United Fruit Company que amplía sus intereses en la cuenca del Caribe cuando se fusiona en 1899 con la Boston Fruit Co.,⁷⁵¹ controlada por los hermanos Keith y se establece en Bocas del Toro. Desde entonces asistimos a un esfuerzo de inversión masivo. En 1904 la United Fruit Company⁷⁵² tiene un capital de 24,000,000 de dólares en activos y bonos y plantaciones en la región de Bocas del Toro de 24,765 acres explotadas por 4,500 obreros. La exportación alcanza la cifra de 210,000 racimos para el solo mes de febrero de los cuales 140,000 provienen de las plantaciones de la compañía y 70,000 de las plantaciones particulares. Los planes de expansión de la United Fruit Company son ambiciosos; las superficies de las plantaciones bananeras aumentan en Bocas del Toro hasta alcanzar la cifra tope de casi 35,000 acres en 1913-1915, en un momento en que controla el 80% de la economía del banano en la cuenca del Caribe y tiene el monopolio prácticamente del transporte y la comunicación internacional en la región.⁷⁵³ Todo parece prometededor. La amenaza de dominio de la economía del banano que se cierne sobre Panamá es realmente descomunal a pesar de una aparente desventajas del territorio para el desarrollo de la economía de plantación comercial. Puesto que, históricamente, no hay tradición en Panamá realmente arraigada de este tipo de economía, muy común, por el contrario, en la cuenca del Caribe. ¿Cómo se ha llegado al establecimiento de una gran agricultura de plantación comercial para la exportación en una de la áreas más aisladas y despobladas del país? ¿Qué ventajas ofrecía un espacio geográfico hasta entonces ignorado por los esfuerzos de poblamiento desplegados esencialmente en la vertiente del Pacífico? ¿Qué resultados de desarticulación espacial y de fragilidad del desarrollo tuvo la implantación del monocultivo bananero y su inserción en la economía de una gran empresa monopolista controlada por intereses extranjeros? Tres grandes preguntas que si bien es cierto superan la época que estudiamos, exigen por lo menos que nos detengamos en ellas con cierta atención.

⁷⁴⁹ Marixa LASSO de PAULIS, «El pasado agrícola de la zona transistmica: del ferrocarril a la creación de la zona del canal», op. cit., pp. 172-174.

⁷⁵⁰ Agustín VÉLEZ, op. cit.

⁷⁵¹ Charles D. KEPNER y J.H. SOOTHILL, **The Banana Empire**, Nueva York, 1935.

⁷⁵² *Estrella de Panamá* de 1º de abril de 1904.

⁷⁵³ Charles D. KEPNER y J.H. SOOTHILL op. cit.

Hasta la segunda mitad del siglo XIX el Istmo no conoció la agricultura de plantación comercial para la exportación de productos tropicales. El cacao de la costa atlántica, el

caucho, la tagua y las maderas del Darién, a pesar de la importancia relativa que tienen en la balanza comercial exterior de Panamá en el siglo XIX, fueron intentos que se asemejan

más a la recolección depredatoria que a la agricultura organizada por ejemplo en las islas del Caribe o en el litoral brasileño de Bahía y Pernambuco.⁷⁵⁴ El alto costo del transporte de materias primas ponderosas, la falta de mano de obra y la lejanía de los vastos mercados de consumo impedían la implantación de este tipo de agricultura. Pero con el advenimiento de la navegación de vapor las costas del Istmo se acercan notablemente de las ciudades norteamericanas en pleno período de expansión. La agricultura de plantación de caña de azúcar, de cacao o de café tiene ya en otras áreas del Caribe una tradición y una

aumentos, tanto en volumen como en valor, realmente considerables. Si ponemos aparte dos años de disminución de la actividad de exportación (1891 con -8.5% y 1896 con -5.1%) debido muy probablemente a condiciones climáticas adversas (el área participa, aunque en la periferia, del sistema de ciclones del Caribe), en el resto del período se observan aumentos de hasta 76.0% en volumen y 79.0% en valor de un año para otro. Se establece un circuito de comercialización del banano dirigido exclusivamente a los Estados Unidos y en particular a las ciudades de la costa del Golfo de Méjico, Nueva Orleans y Mobile que absorben alrededor de 90% de la exportación anual. El resto es destinado a las ciudades de la costa Este, Nueva York, Filadelfia y Boston. Al mismo tiempo la región se convierte en un área atractiva de poblaciones tanto de la cuenca del Caribe como del mismo país. Si damos fe a los datos del censo de población de 1870 y a las estimaciones de 1896 la población aumenta,⁷⁵⁸ durante ese intervalo de tiempo, en un 76%, tasa muy superior a la que observamos en todo el país, de 47%, para el mismo período de 26 años. Bocas del Toro se convierte rápidamente en un centro activo de comercio internacional y en el principal puerto de exportación de Panamá. Ya en 1891 la región exporta bienes⁷⁵⁹ por valor de 251,892 pesos lo cual representa 35.5% del total nacional y en el bienio de 1895-1896 Bocas del Toro exporta 54.3% de los bienes que salen de los puertos del Istmo⁷⁶⁰ superando en particular a los puertos de Panamá y Colón que en el conjunto sólo exportan el 36.2%. La tasa de exportación de Bocas del Toro se mantiene elevada en los años siguientes: 42% en 1892 y 62% en 1898. Después de la separación de Colombia, no se registra ningún cambio de esta situación. De 1903 a 1914 Bocas del Toro exporta entre 28% y 70% de los bienes que salen de los puertos del Istmo de Panamá. Aumento pues de números relativo pero también aumento más considerable de los números absolutos: el valor de la exportación de Bocas del Toro se multiplica por seis en algo menos de 5 años pasándose a cerca de 900,000 pesos de promedio anual en el bienio de 1895-1896. Luego de la creación de la república pasamos igualmente de 623,304 dólares en 1903 a 2,595,486 dólares en 1914. La balanza comercial al contrario del resto del país, es ampliamente excedentaria para la región. Por ejemplo, en el año de 1891, cuando se advierte el inicio del auge bananero las exportaciones superan a las importaciones⁷⁶¹ en 111,603 pesos, es decir, en un 79.3%. Parte del excedente queda sin embargo en la región, mediante los pagos que se efectúan a los obreros, lo que favorece el desarrollo de un comercio de abastecimiento a la población trabajadora. Así nacen y crecen una serie de poblaciones entre las cuales se destacan la isla de Old Bank y Bocas del Toro. Esta ciudad eleva rápidamente sus valiosas edificaciones de madera a la manera de la Antillas, destinadas a una población creciente de comerciantes, agentes navieros y administradores de plantaciones. En 1895 su catastro de la propiedad inmueble⁷⁶² con 323 propiedades legales valuadas en 1,307,200 pesos es apenas inferior al de la ciudad de Colón y superior, en valor, al conjunto de los catastros urbanos del interior del país. La actividad comercial de la ciudad crece considerablemente de acuerdo con sus funciones esenciales de concentrar la economía de «tambo»: en 1886 la contribución comercial⁷⁶³ de Bocas del Toro, alcanza promedios mensuales de sólo 500 pesos y representa 3% de la ciudad de

⁷⁵⁸ Francisco POSADA, op. cit. p. 19.

⁷⁵⁹ Agustín VÉLEZ, op. cit.

⁷⁶⁰ Francisco POSADA, op. cit. p. 82.

⁷⁶¹ Agustín VÉLEZ, op. cit.

⁷⁶² A. N. P., sec. Período colombiano, vol. 101.

⁷⁶³ Gaceta de Panamá N° 17 de 3 de julio de 1886.