



Fig. 47. Plano de la ciudad de Panamá en 1904. Nótese, a la derecha, el muelle inglés y la estación de ferrocarril. En la falda del Cerro Ancón, el Hospital Francés.

Durante la segunda mitad del siglo XIX la ciudad de Panamá se desprende definitivamente de la estructura arquitectónica creada desde fines del siglo XVII. La reanudación novedosa del tránsito con los medios poderosos que ofrece la revolución industrial en los transportes mediante el esfuerzo combinado del barco de vapor y del ferrocarril, el aceleramiento inusitado de las actividades comerciales y el volumen relativamente considerable de pasajeros que atraviesan el Istmo insuflan un nuevo aliento a la ciudad. Pero la ruptura del equilibrio no será un hecho automático. Al principio, el exceso de hombres y de mercancías encuentra un sitio provisional para aliviarse en la explanada al pie de las murallas, en el viejo revellín defensivo, y en la próxima sabana litoral que se abre al este del arrabal. Aquí el campamento efímero y rudimentario sigue el ritmo del paso transitorio. Más tarde, las actividades de la construcción del canal por los franceses estimulan una estada prolongada de los trabajadores, los técnicos, los administradores y los comerciantes que aseguran la venta de bienes y servicios a las nuevas poblaciones. Así, van a nacer estructuras más permanentes que llegarán hasta bien entrado el siglo XX. El crecimiento demográfico de la ciudad se acompaña, también, de un crecimiento físico definitivo muy expuesto, sin embargo, a las fluctuaciones de la coyuntura, a las variaciones relativamente enormes de la actividad económica.

Pero, ¿cómo podemos captar las oscilaciones del comportamiento de mercado de los bienes urbanos de la capital y de la significación económica de sus solares, sus casas y sus barrios? ¿Cómo podemos plantear un modelo histórico de desarrollo urbano en el siglo XIX, vinculado también a los fenómenos demográficos?

El problema de la evolución urbana de Panamá y en primer término de sus aspectos económicos sólo puede ser planteado si consideramos la investigación catastral, el estudio de las listas de contribuciones fiscales que establece el Departamento de Hacienda cada año para cobrar la contribución urbana.⁶²⁹ No obstante hay que adelantar los límites y las posibilidades que ofrece tal documentación, la más generosa por cierto que existe sobre la geografía urbana de la ciudad de Panamá durante la segunda mitad del siglo XIX. Una propiedad catastral no es más que uno o varios solares, uno o varios edificios contiguos que aparecen registrados bajo un mismo número y que pertenecen a un mismo dueño, que son del mismo propietario, persona natural, jurídica o se mantiene como propiedad proindiviso. Una propiedad, al poder contener varios lotes y edificaciones, puede ser fácilmente dividida en varias propiedades contiguas, en particular terrenos o predios catastrales que adquiere un mismo dueño y que pueden también ser refundidos en una sola propiedad sobre la cual se ha de realizar una sola edificación. Además, es necesario

⁶²⁹ Hemos utilizado los catastros urbanos que aparecen a continuación:

1854: «*El Panameño*» de 21 de mayo de 1854.

1875: San Felipe: *Gaceta de Panamá* #183 de 30 de enero de 1875. Santa Ana y Calidonia: *Gaceta de Panamá* No. 191 de 27 de marzo de 1875.

1880: San Felipe: *Gaceta de Panamá* # 510 del 3 de junio de 1880. Santa Ana y Calidonia: *Gaceta de Panamá* # 548 del 21 de octubre de 1880 a 1885: San Felipe: *Gaceta de Panamá* # 15 de 3 de junio de 1885. Santa Ana y Calidonia: *Gaceta de Panamá* # 30 de 3 de octubre de 1885.

1890: San Felipe: *Gaceta de Panamá* # 322 y 323 de 30 de enero de 1890. Calidonia: *Gaceta de Panamá* # 338 de 24 de abril de 1890. Santa Ana: *Gaceta de Panamá* # 326 y 327 de 18 de febrero de 1890.

1895: San Felipe: *Gaceta de Panamá* # 818 de 8 de enero de 1895. Santa Ana: *Gaceta de Panamá* # 712 de 31 de enero de 1894 y # 713 de 9 de febrero de 1894. Calidonia: *Gaceta de Panamá* # 715 de 23 de febrero de 1894.

1897: San Felipe: *Gaceta de Panamá* # 1020 de 19 de diciembre de 1896. Santa Ana: *Gaceta de Panamá* # 1023 de 26 de diciembre de 1896. Calidonia: *Gaceta de Panamá* # 1019 de 15 de diciembre de 1896.

considerar la ley cuando indica que «no se incluirán en la contribución urbana... las casas ruinosas no habitadas, los edificios en construcción pública»,⁶³⁰ lo cual elimina del censo catastral un cierto número de propiedades que han podido aparecer en catastros anteriores. De aquí se desprenden las principales reservas para el cálculo de la variación de los límites físicos de la ciudad: un aumento en el número de las propiedades catastrales no significará simétricamente y de manera necesaria expansión del perímetro urbano. Sin embargo, una variación en el número de propiedades puede implicar evolución de la significación económica del suelo y de la arquitectura de la ciudad, de la relación entre la oferta y la demanda de viviendas, de oficinas, de bodegas y depósitos. Sobre todo no debemos olvidar la disposición legal que señala que la «casa que permanezca inhabitada por todo un semestre, quedará exonerada de la contribución en el semestre siguiente»,⁶³¹ y podríamos preguntarnos, legítimamente, las razones de su desocupación: la respuesta es simple, o bien está en reparaciones o lo más probable, no encuentra un cliente para alquilarla. Tal es sin duda el caso de la ciudad en el período de ruptura de equilibrio de fines del siglo XIX; primero, en los momentos de depresión y estancamiento económico en el quinquenio de 1875-1880, cuando el número de propiedades privadas disminuye 6.3% pasando de 806 a 755; y luego, en el quinquenio de 1890-1895 cuando se produce también una disminución de 13.4%, pasando de 1,504 propiedades en 1890 a 1,302 en 1895 en los tres barrios de la ciudad, San Felipe, Santa Ana y Calidonia. A pesar de que «los propietarios y arrendatarios por igual» tenían especial aversión por las reparaciones y «también los constructores y carpinteros son indolentes» hasta el punto de que la prensa del momento se haya hecho eco del problema: «parece extraño que pueda existir la más grande dificultad en conseguir almacenes o residencias en Panamá, cuando hay tantas casas arruinándose que podrían ser habitables y productivas con un pequeño gasto de capital»,⁶³² nos dice el cronista en 1865. Situación de paradoja puesto que «los poquísimos propietarios en Panamá que han arreglado sus propiedades no encuentran problema en alquilarlas a buenos inquilinos a una renta más alta, mientras que... aquellos que mantienen su propiedad en mal estado tienen que tomar la peor clase de inquilinos y mantienen sus casas vacías la mitad del tiempo.»⁶³³ Paradoja resuelta finalmente mediante el esfuerzo de construcción de edificios y viviendas durante el auge del canal francés para satisfacer una mayor capacidad de la demanda sobre la oferta que impulsa a los propietarios también a reparar sus edificaciones ruinosas y a ocupar las casas deshabitadas. Eso es lo que aparece en el catastro de 1885 cuando se señala un aumento repentino del número de propiedades privadas en 19.3% y un aumento considerable en el quinquenio de 1885-1890, que alcanza el 66.9%

De todas maneras, las reservas que adelantamos en relación con el cálculo del límite físico de la ciudad se acompañan también de las trampas en que podemos caer en la determinación de los valores catastrales. En Panamá es bien conocido que el valor catastral corresponde raramente al valor real o de mercado. Esto es sobre todo cierto cuando el impuesto se calcula a partir de la base del valor catastral. Sin embargo, podemos suponer que la distancia entre el valor catastral y el de mercado tiende a disminuir cuando el impuesto es calculado sobre otra base, es decir, cuando se cobra sobre la renta estimada,

⁶³⁰ Ley 37 de 20 de noviembre de 1874, Cap. 3, art. 36. *Gaceta de Panamá* No. 174 del 28 de noviembre de 1874.

⁶³¹ *Ibidem*, art. 34.

⁶³² Charles BIDWELL, o. cit., p. 93.

⁶³³ *Ibidem*, p. 94, citando al *Star and Herald* de 14 de julio de 1864.

la cual no tiene necesariamente una relación directa y proporcional con el valor catastral. Este es el caso de los últimos decenios del siglo XIX. En este sentido la motivación mayor para subestimar el valor de la propiedad desaparece y tendremos un índice interesante para determinar la evolución histórica del peso económico de la propiedad urbana. La ciudad entera, antiguo intramuros y arrabal, se valoriza rápidamente con la intensificación de las actividades de construcción canamera: de 1,825,565 pesos en que se estimaban sus solares y edificios en 1875 se pasa a 5,005,625 en 1885 y a 8,665,554 en 1890. Pero el aumento del valor de la propiedad no ofrece, automáticamente, un índice de proporciones seguro en el tiempo. El aumento del valor de la propiedad puede ocultar también un movimiento inflacionario y una devaluación de la moneda, lo cual es un hecho notorio durante todo el período y que consideraremos más adelante, o simplemente un retraso cronológico en el cálculo de los valores, que se advierte en 1895 cuando la propiedad urbana alcanza la cifra de 10,292,800 pesos y, en plena depresión, el promedio por propiedad 7,905 pesos, el más alto del período. Esto es tanto más cierto cuanto que sólo dos años después se produce un reavalúo de la propiedad que toma en cuenta la nueva situación económica, la nueva coyuntura ístmica y la propiedad urbana cae fuertemente a sólo 4,196,675 pesos y a 3,101 pesos de promedio por propiedad catastral. Como, según el modo de cálculo establecido, el valor de la propiedad no incide necesariamente en la renta y por lo tanto en el impuesto, es fácil descuidar la actualización de los valores catastrales durante varios años. De aquí se desprende un mayor interés en considerar la renta como índice de comparación cronológica.

La evolución de la renta promedio por propiedad sugiere un índice válido que es verificado por aquellos parámetros que demuestran la intensidad de las actividades económicas en la ciudad, es decir los del volumen de mercancías y del número de pasajeros que atraviesan el istmo central de Panamá por el ferrocarril, lo mismo que el número de obreros que trabajan en las obras del canal francés. De tal manera la renta promedio por propiedad de 153.3 pesos en 1875 aumenta a 896.0 pesos en 1885 para luego disminuir a 491.0 pesos en 1890 y a 348.6 pesos en 1895. Inclusive la tasa de renta anual, es decir la proporción de la renta sobre el capital catastral, sin importarnos las imperfecciones de la actualización de este último índice, es altamente reveladora: 6.76% en 1875 y en 1880, 16.12% en 1885 y luego 8.5% en 1880 y 4.41% en 1895. A pesar del interés del parámetro, tampoco debemos dejarnos ilusionar por el valor de la renta. La sub-estimación de este índice ha debido ser un hecho constante durante todo el período que, por razones evidentes, sustituye la sub-estimación del valor catastral. No hemos visto ningún documento que se refiera a quejas o solicitudes de reconsideración del impuesto sobre la propiedad urbana que emane de propietarios privados. Conociendo la extremada susceptibilidad de los vecinos de Panamá en este asunto, podemos suponer que, en realidad, el Estado peca más bien por defecto que por exceso. Además, en una ciudad tan pequeña en donde el número de propietarios no superará, durante los últimos decenios del siglo XIX, las 1,500 personas naturales o jurídicas —algunas propiedades de sociedades comerciales—, es difícil que la comisión oficial que establece las bases de la contribución catastral urbana efectúe cálculos discriminatorios en la renta de la propiedad que desfavorezca a algunos propietarios en relación con otros. Ello nos asegura, por lo menos dentro de límites aceptables, una pequeña dispersión de los valores estimados de la renta para cada propiedad a partir de un valor ya subestimado; es decir que podemos aceptar como un hecho que la proporción de la sub-estimación permanece relativamente constante.

Para el análisis longitudinal de las series estadísticas podemos pues concluir que la renta inmueble ofrece un parámetro más seguro de comparación de la significación económica de la propiedad para un estudio diacrónico —si el efecto de la inflación permanece limitado o es conocido con exactitud— y que el valor del capital brinda un parámetro de comparación más interesante, siempre y cuando se tome en cuenta un cierto retraso de hasta varios años entre la fecha de su publicación y la fecha de su vigencia real. En el análisis transversal, ambos datos pueden ser también útiles para la ilustración de una coyuntura diferente en la cronología, pero al mismo tiempo ofrecer un testimonio de la verdadera estructura económica urbana. En este sentido, el dato del valor catastral es de una gran utilidad para indicar cambios estructurales más sutiles. Así, hemos escogido tres fechas, con un intervalo decenal entre las dos primeras (1875 y 1885) y una tercera con un intervalo de doce años (1897), para plantear la estructura misma de la propiedad urbana de la ciudad de Panamá y las disparidades económicas subyacentes. Estas tres fechas corresponden a tres coyunturas: la baja, la alta y la intermedia dentro de una estruc-

tura, aquella de una actividad transistémica preponderante, es decir, de la economía de actividades productivas portuarias y de paso, en oposición a la economía subvencionada de cuartel.

Durante los últimos tres decenios del siglo XIX la propiedad urbana tiende a concentrarse en los valores relativamente más bajos. Si consideramos una tabla de valores con 10 categorías en la cual cada categoría corresponde a un múltiplo de la diferencia entre los valores extremos de la serie tendremos tres tablas comparables a pesar de la diversidad de estos valores extremos. En las tres tablas, la de 1875, la de 1885 y la de 1897, la inmensa mayoría de las propiedades se concentran en las primeras escalas de valor, es decir menos de 8,000 pesos para 1875, menos de 15,000 pesos para 1885 y menos de 2,400 pesos para 1897. La ciudad de Panamá está dominada, antes que todo, por las propiedades de poco valor, por edificaciones más bien modestas. Por su número elevado en relación con el total de la ciudad, ellas son responsables del aspecto físico de Panamá: edificaciones de una y dos plantas, con un frente estrecho y en las cuales la madera es el principal material de construcción, por lo menos hasta el último gran incendio del siglo XIX, el del 13 de junio de 1894.⁶³⁴ Al mismo tiempo, la capital del Departamento es una ciudad muy desequilibrada en donde se oponen los extremos: algunas propiedades de alto valor frente a un sinnúmero de propiedades relativamente modestas; por un lado, edificaciones de cierta magnitud como el Gran Hotel Central y la sede de la compañía francesa del Canal interoceánico en la plaza de la Catedral que se codean con los impresionantes edificios públicos y religiosos, y, al otro extremo, las casuchas y los solares de la periferia del arrabal en expansión.

Las cifras catastrales van a revelarnos las disparidades económicas y arquitectónicas de la ciudad. En 1875, dos propiedades, las más valiosas, el Hotel Nuevo de George Loew y el antiguo convento de las monjas de la Concepción perteneciente a H. Schubert & hermano, alcanzan 80,000 pesos cada una. Al mismo tiempo, 1% de las propiedades (7), de más de 20,000 pesos cada una, totalizan el 19% del valor total. En cambio, 61.7% de las propiedades, con menos de 1,000 pesos cada una, sumaban 7% del valor y el 23.6 de las propiedades catastrales comprendidas entre 1,000 y 4,999 pesos cada una totalizan el 22% del valor. Diez años más tarde la propiedad más valiosa, la de Schubert & hermano, alcanza

de las propiedades (10) de más de 30,000 pesos suman 10.8% del valor de la propiedad urbana. Al otro extremo, 64.4% de las propiedades que valen menos de 5,000 pesos cada una totalizan solamente 21.6% del valor. El desequilibrio económico urbano, tan intenso, tiende sin embargo a disminuir, lentamente al principio, en las décadas de 1870 y 1880, más rápidamente en la última década del siglo XIX. La dispersión de los valores de cada propiedad entre la media de las propiedades catastrales urbanas alcanza 241.2% en 1875, 145.0% en 1885 y 120.3% en 1897. La ciudad tiende, desde el punto de vista económico, a homogeneizarse. Y también a equilibrarse. Después de los paroxismos transístmicos del siglo XIX, del ferrocarril de Panamá, del paso para California y de la construcción del canal francés, de las décadas de 1850 y 1880 en particular que han secretado la opulencia y la miseria simultánea y que han creado esa ciudad renovada, aún pequeña pero intensamente desequilibrada desde el punto de vista económico y al mismo tiempo desprovista de casi todo servicio público elemental, se produce, durante la década de 1890 un movimiento de sedimentación, de asentamiento de la ciudad que trata de crearse las estructuras urbanas comunes propias de una capital naciente. En 1880, luego de dos siglos de destrucción sistemática por los fuegos, con la creación del cuerpo de bomberos⁶³⁵ se da al fin el primer paso para controlar uno de los dos elementos más azarosos del crecimiento urbano; el mismo año se instala el alumbrado eléctrico público⁶³⁶ que sustituye al de querosín tal como se advierte en 1864.⁶³⁷ En 1893 se inaugura el transporte colectivo, el flamante tranvía inglés que tiene ya, en 1896, poco más de 2,560 metros de líneas y cuyo movimiento de pasajeros va en aumento constante: 115,622 en 1894, 141,722 en 1895 y 178,495 en 1896.⁶³⁸ En esta última fecha se adelantan los trabajos para la construcción del primer acueducto y alcantarillado de toda la historia de la ciudad.⁶³⁹ Durante la misma década hay un interés creciente por el equipamiento de la capital, el ornato y la organización colectiva de los ocios: se crean nuevos parques, paseos y avenidas.⁶⁴⁰ La ciudad sórdida, maloliente y sofocante que ha obsesionado a los numerosos viajeros que han dejado una crónica de su paso por el Istmo⁶⁴¹ aún subsiste a fines del siglo XIX. Sin embargo, a pesar de encontrarse en una nueva coyuntura que no es la más alta de la época, en la década de 1890 se produce un movimiento de mejoramiento urbano, de establecimientos de estructuras más sólidas, de un mayor equilibrio económico de la ciudad. El mejoramiento cualitativo en el conjunto de la propiedad urbana no tardará. Entre 1885 y 1897 ocurre una disminución relativamente importante y altamente significativa de la proporción de las propiedades situadas en el primer grupo más humilde de las diez categorías ya mencionadas que pasa de 91.4% a 73.1 % en provecho del segundo y tercer grupo que aumentan a 15.5% y 5.3% respectivamente. Los otros grupos, de mayor valor relativo, estarán también representados por primera vez, además del grupo décimo, al extremo, que no sufre ninguna transformación desde 1885 con 0.1% de la propiedades. Así, en 1897 la pro-

⁶³⁵ *Ibidem*, p. 139.

⁶³⁶ *Ibidem*, p. 307.

⁶³⁷ Charles BIDWELL, *op. cit.*, p. 94.

⁶³⁸ Francisco POSADA, *op. cit.*, pp. 303-305.

⁶³⁹ *Ibidem*, p. 203.

⁶⁴⁰ *Ibidem*.

⁶⁴¹ Por ejemplo, aunque no el único, Charles BIDWELL, *op. cit.*, p. 98, dice que «el drenaje y el alcantarillado son pésimos, sobre todo porque los hábitos de las clases más bajas son sucios en extremo...las frituras de pescado y otros alimentos en las calles, con sus olores desagradables, continúan molestando, al menos, a los habitantes extranjeros, mientras que los malos olores, que a ciertas horas de la tarde en particular infestan el aire...»

propiedad más valiosa, los terrenos del ferrocarril, alcanza 30,000 pesos. Sólo 22.0% de las propiedades urbanas suman menos de 1,000 pesos cada una, es decir que se trata sobre todo de solares —no debe olvidarse que 16% de las propiedades de la ciudad son solares vacíos—. La mayor parte de las propiedades están comprendidas entre 1,000 y 4,999 pesos: 59% que totalizan 40.5% del valor catastral. Se trata aquí más bien de edificaciones modestas, sin grandes pretensiones que pueden ser una residencia, una oficina o un conjunto de bodegas.

Pero en esta tendencia hacia una mayor homogeneización, hacia un mayor equilibrio urbano, hay que considerar matices. La capital es todavía en realidad una ciudad doble, con dos barrios ampliamente diferenciados que ha heredado desde la época colonial, el intramuros de San Felipe y el arrabal de Santa Ana que participan de una manera diferente en el asentamiento de las estructuras urbanas y que después de 1850 tenderán, lentamente es cierto, a integrarse para convertirse en el núcleo del crecimiento espectacular del siglo XX.

c) Intramuros y arrabal

La propiedad urbana está ligada estrechamente con el grupo dominante de la capital. Este vínculo se manifiesta, antes que todo, en la representación geométrica y arquitectural de una sociedad dualista profundamente desequilibrada. La propiedad urbana es una fuente y también un símbolo notorio del poder detentado en la sociedad global, por los burgueses de la ciudad Panamá. Los matices que aparecen en la localización espacial de la propiedad urbana nos ilustran claramente sobre el lugar que ocupan los diversos barrios de la ciudad en la economía de la capital, en la articulación de un espacio urbano que parece evolucionar relativamente poco, pero que sin embargo, en el movimiento de la larga duración, secular, exhibirá cambios sustantivos y, sobre todo, desde fines del siglo XIX, elementos de la expansión urbana de las décadas siguientes que no se ha prácticamente detenido desde entonces.

La ciudad de Panamá, en su nuevo sitio de Ancón desde 1673, es en realidad una ciudad doble cuyas dos partes no tienen, por lo menos hasta mediados del siglo XIX, la misma significación económica y aún menos social. El intramuros, la parte alta y amurallada domina, desde una lengua de tierra que avanza sobre el mar; el arrabal abierto más bajo, situado en una depresión donde se inicia la sabana costera. El intramuros permanecerá, durante largo tiempo, el más dilatado de la historia de la capital y a pesar de su inferioridad demográfica, como la parte más importante desde el punto de vista económico y social y también según el equipamiento ciudadano y la morfología urbana.

Oposiciones arquitecturales y demográficas

Podemos preguntarnos ¿cuál era la importancia relativa del intramuros y del arrabal en el conjunto de la ciudad tanto por la naturaleza de su arquitectura como del valor de su propiedad? ¿Cuáles eran las densidades de población en las dos partes de la capital? Inquisiciones importantes cuyo esclarecimiento debería ayudarnos a comprender mejor las relaciones socio-antropológicas y psicosociales del intramuros y del arrabal y, más ampliamente, la clave de la organización del espacio urbano.

En 1737 se contaban en el intramuros 378 de las 910 casas de Panamá. El arrabal tenía 532 casas, es decir, 59% de las construcciones de la ciudad. La anotación hecha por

Jorge Juan y Antonio de Ulloa,⁶⁴² a la cabeza de una celebre expedición científica que llega un año antes, revela con pertinencia las desigualdades de la capital: «Las casas son todas de madera, con un alto, y cubiertas de teja, pero muy capaces, y vistosas por su buena disposición, y armonía de ventanaje: entre estas hay algunas de cal, y piedra; pero muy raras. Extramuros tiene un arrabal abierto, más capaz en su extensión, que la ciudad; y sus casas de la misma materia, y construcción, que las de adentro, a excepción de las que lindan con la campaña, que son muchas, cubiertas de paja, y mezcladas con bujíos. Las calles tanto de la ciudad como del arrabal, son derechas, anchas; y empedradas la mayor parte».

El incendio de 1737 va a acentuar aún más la desproporción de las dos partes de la ciudad. El intramuros de San Felipe, cercado por las murallas, que mantiene en general la misma estructura original, con las mismas calles y manzanas, evoluciona más bien en el sentido de despoblamiento y de disminución de su espacio físico ocupado por edificaciones y por gente.

En 1756 podemos contar 143 solares vacíos a los cuales hay que añadir otros 71 solares cuyas casas y dependencias menores se queman el 2 de abril. Estos terrenos vacíos representan 70% de los solares privados del intramuros. En 1781 otro incendio volatiliza 56 residencias y frena así la reconstrucción de la ciudad. Nos faltan informaciones estadísticas suficientes para la primera parte del siglo XIX, pero los testimonios de los viajeros expresan invariablemente los numerosos terrenos vacíos cubiertos de un matorral espeso, los cuales se habían convertido en elementos notorios y habituales del paisaje urbano, en parte de una ciudad pequeña en decadencia extremada en donde se advierten, por las ruinas de sus iglesias, sus conventos y algunas grandes residencias, marcas de un pasado de cierta grandeza. Según un mapa de 1850, podemos estimar que la tercera parte de los terrenos del intramuros estaban vacíos, lo cual es confirmado por el catastro urbano de 1854.⁶⁴³ Por el espacio físico ocupado y por el número de casas, el arrabal domina siempre sobre el intramuros: este es sin duda un resultado de la demografía mayoritaria del arrabal que alberga el numeroso proletariado urbano que comenzará a crecer vigorosamente desde mediados del siglo XIX y también parte importante de una clase media citadina que tomará el liderazgo político de este barrio y, en ocasiones, de toda la ciudad. Aún en el siglo XVIII el número de casas del arrabal de Santa Ana parece ser superior al del intramuros: a falta de datos estadísticos adecuados tenemos que aceptar las relaciones de los viajeros quienes siempre están de acuerdo en ello. A principios del siglo XIX la unanimidad de los diversos testimonios sobre la ciudad se logra, entre otras cosas, en la amplitud (entendamos el número de casas) del arrabal que permanece ya más poblado que el intramuros. La tendencia hacia una más neta preponderancia demográfica del arrabal se afirma durante casi todo lo largo del siglo XIX. En 1836, la proporción de población en provecho del arrabal alcanza 62.3%: Santa Ana y el barrio naciente de Calidonia hacia donde ha desbordado el antiguo arrabal de la capital cuentan con 4,092 habitantes frente a los 2,476 de San Felipe.⁶⁴⁴ En 1853 el antiguo intramuros exhibe una relación aún más desventajosa cuando alberga el 27.3% de la población de la ciudad, a saber, 1,791 habitantes frente a los 4,775 de Santa Ana-Calidonia.⁶⁴⁵ En 1870

⁶⁴² *Relación Histórica del viaje a la América Meridional*, Madrid 1748, de la cual, lo relativo a Panamá está publicado por Omar JAÉN SUÁREZ en *Geografía de Panamá*, op. cit., pp. 110-120.

⁶⁴³ *El Panameño* del 21 de mayo de 1854.

⁶⁴⁴ *A.M.P.*, vol. 2. Mariano AROSEMENA, «Relación...»

⁶⁴⁵ *El Panameño* del 24 de mayo de 1854. Posiblemente la diferencia entre la cifra de 6,566 habitantes empadronados ese año y los 10,000 estimados el año anterior por C. Griswold (op. cit., p. 48) se deba a la población flotante, en tránsito, sobre todo hacia California.

a pesar de un aumento aunque ínfimo de la población de San Felipe con 35 habitantes de 1853 a 1870, la parte que le toca al antiguo intramuros desciende a menos de un quinto de la población de la ciudad de Panamá con 18.5%: 1,826 habitantes contra 9,029 en el arrabal de Santa Ana-Calidonia. En adelante, la falta de datos demográficos por barrios será compensada por otro indicador que aunque imperfecto, nos permitirá apreciar esta desigualdad creciente y más matizada. Se trata de los datos catastrales del número de propiedades habitadas, que nos darán una relación indirecta y aproximada de la importancia demográfica de los dos barrios. En 1875, el intramuros sólo contiene 27.5% de las propiedades catastrales que pagan la contribución urbana; esta cifra aumenta paulatinamente hasta alcanzar el máximo quinquenal en 1885, con 35.1%, cuando casi todos sus solares están ocupados por edificaciones. Toda la ciudad se ha ampliado físicamente gracias al auge canalero. Edificios esta vez mejores, en donde a las antiguas casas españolas, construcciones sencillas de dos o tres plantas, con balcones de madera, se añaden inmuebles más elegantes, afrancesados, con sus balcones de hierro forjado a la manera de Nueva Orleans, algunos verdaderamente hermosos, que otorgan, todavía hoy, más que la herencia arquitectónica hispánica, singularidad al llamado Casco Viejo de la ciudad de Panamá.

El antiguo intramuros, con estructuras urbanas más sólidas, se ha aprovechado más y mejor de las nuevas épocas de opulencia. Pero no debemos tampoco menospreciar un hecho indiscutible y prácticamente inexorable y es que el intramuros, al contrario del arrabal, tiene un espacio físico limitado, a pesar de la demolición de las murallas en 1852; tarde o temprano su crecimiento se verá comprometido simplemente por la plétora de edificaciones. Ese momento llega en la década de 1880 cuando una alta tasa de crecimiento quinquenal de 32.8% de 1880-1885 y de 13.0% de 1885-1890 hace alcanzar el tope de 357 propiedades en 1890. Podemos pensar que estamos aquí frente a una situación de ocupación total del suelo urbano del intramuros puesto que, en 1897, las propiedades edificadas suman 346 contra 13 solares vacíos. En esta última fecha los solares desocupados forman el 3.6% de total de propiedades catastrales del barrio mientras que ellos son 13.2% en Santa Ana y 30.6% en Calidonia y los suburbios que demuestran, de tal forma, una mayor impresión de vacío, un paisaje menos urbano que el que se observa en el intramuros. Un paisaje más suburbano, con más huecos en un tejido urbano en parte nuevo, joven, en crecimiento reciente y también más pobre en el cual «los obreros viven, o más bien existen, en las afueras de la ciudad, en chozas mugrientas, compartidas con puercos y gallinas».⁶⁴⁶ Además del antiguo núcleo de Santa Ana que nace prácticamente con la ciudad en 1673 y sus calles o rampas descendentes hasta el muelle del mercado público, tenemos Calidonia con sus excrescencias, los barrios de Guachapalí, El Trujillo, parte del Marañón, la vieja negrería colonial de San Miguel que así se aproxima más a la ciudad que lo fagocitará temprano en el siglo XX, las lomas de Motete y Lirio, y los caseríos más alejados de Miraflores, Corozal y La Boca, este último al lado del nuevo puerto de su nombre construido por los franceses. En el quinquenio de 1885-1890, durante el cual la ciudad añade un poco más de un tercio al número de sus propiedades privadas habitadas, el arrabal va prácticamente a duplicarse (96.9%) hasta alcanzar 1,152 propiedades catastrales. De todas maneras el arrabal demuestra, en los períodos de estancamiento, una mayor fragilidad que el intramuros, una mayor facilidad para el decaimiento económico de su propiedad inmueble: en el quinquenio de 1875-1880 al mismo tiempo que el número de propiedades del intramuros aumenta de 7.2%, las del arrabal disminuyen de 11.5%, y en el

⁶⁴⁶ Charles BIDWELL, op. cit., p. 93.

quinquenio de 1890-1895, la caída de 2.0% en el número de propiedades habitadas del intramuros se acompaña de una mayor, de 17.4%, en las del arrabal. Sin poder asegurar plenamente que se produce un aumento o disminución equivalente de la población —lo cual pareciera que fuese así—, por lo menos estas cifras sugieren un índice del abandono físico de la ciudad relacionado con la coyuntura económica.

La mayor fragilidad del arrabal sobre el intramuros nos indica también la necesidad de plantear el problema desde otro ángulo: aquel de la disparidad del peso económico de la propiedad urbana de dos barrios diferentes.

Disparidades económicas y desigualdades sociales

Para una ciudad que acumula tradicionalmente las funciones de capital política y administrativa del Istmo tanto como las de sitio portuario principal de relevo del paso de hombres y de mercancías, la apropiación del suelo urbano y de los inmuebles permanece como la primera marca del dominio; ella será por lo menos signo de prosperidad o de miseria económica. Quien dice sitio de relevo portuario piensa en el alojamiento y quien dice alojamiento piensa en la renta. Alojamiento por cierto en el más amplio sentido de la palabra: tanto la estadía física y los establecimientos que permiten satisfacer las necesidades primarias del viajero, los hoteles, los restaurantes, las lavanderías, como también la prestación de los servicios que se asocian o que se vinculan a la función: en primer lugar los servicios financieros y bancarios y aquellos que se refieren al transporte, el correo, la salud; y también aquellos, todavía menos nobles pero no menos indispensables, de los ocios y diversiones portuarias, del artesanado, etc.

Se trata, en síntesis, de una ciudad en donde el sector terciario se desarrolla tan ampliamente que se convierte en la razón misma de su existencia, como la prestación del servicio internacional del paso de hombres y de mercancías entre los dos océanos es la razón de la existencia del país, de la organización de su espacio geográfico y de las modalidades singulares del uso del suelo en esta región central.

A fines del siglo XIX, las fábricas y establecimientos industriales no superan la veintena y aún hay que reconocer que se trataba de pequeñas empresas de transformación para satisfacer las más urgentes necesidades locales, cotidianas: jabonerías, cervecerías, destilerías, molinos de café y de chocolate. La principal de estas empresas aseguraba la producción de hielo, materia de lujo muy apreciada por los viajeros poco acostumbrados al casi siempre sofocante clima tropical húmedo.

En realidad es el comercio lo que domina la ciudad y la venta de toda suerte de servicios: desde el pequeño portador de agua de la fuente del Chorrillo, el indispensable «aguador», hasta el administrador del Gran Hotel de la plaza de la Catedral, pasando por los funcionarios civiles y militares del gobierno todo el mundo se dedica a actividades semejantes. Todavía no estamos en presencia del universo de las sociedades fantasma, de las sedes de compañías que no existen, en el peor de los casos, más que en un pedazo de papel, y, en el mejor, en otros países, en otras ciudades extranjeras. La mayor parte de los comercios exige un local, una sede física y alguien que esté, en sentido real o figurado, detrás del mostrador. Los empleados deben también alojarse en alguna parte, encontrar un cuarto, un pequeño apartamento y hasta a veces una verdadera casa. Frente a ellos se presentarán propietarios para satisfacer sus deseos, sus necesidades apremiantes y asegurar, de paso, una renta cuya solidez no es perturbada

más que por el golpe azaroso de los incendios, desafortunadamente demasiado frecuentes en la historia de la ciudad.

Para las necesidades de una población estimada en 24,159 habitantes en 1896⁶⁴⁷ se cuentan 831 propietarios privados quienes controlan los solares y las 1,180 casas de los tres barrios de la ciudad:⁶⁴⁸ San Felipe, Santa Ana y Calidonia. Si se considera que cada propietario privado representa una familia de seis personas de promedio, se puede deducir que 20% apenas de la población de la ciudad estaba vinculada a la propiedad urbana. Los otros, comprendidos en el 80%, se ven obligados a entregar a la minoría una renta que no era sólo un símbolo de sumisión.

Si la adquisición a la propiedad urbana es ya, en la mayor parte de los casos, el hecho de una clase superior al numeroso proletariado que se aglomera sobre todo en los barrios de Santa Ana y Calidonia con su apéndice Guachapalí⁶⁴⁹ que forman el nuevo arrabal en expansión, ello no implica siempre la pertenencia a los grupos dominantes más conspicuos, a la delgada capa de ricos caseros mantenida por los alquileres de la ciudad.

Un cuarto de los propietarios tiene bienes catastrales urbanos ínfimos, un terreno, o un alojamiento por lo menos modesto, de un valor inferior a los 1,000 pesos en 1896. Una pequeña burguesía que agrupa a la mitad aproximadamente de los propietarios privados, suerte de clase media urbana incipiente que compone aproximadamente del 10% al 15% de la población de la capital, debe contentarse con inversiones en casas y solares urbanos comprendidas entre 1,000 y 5,000 pesos, lo mínimo para poseer un alojamiento casi confortable cuando más. Aquí encontramos sobre todo comerciantes y tenderos, casi siempre chinos que vivían en Salsipuedes o sus alrededores, cerca del mercado, y algunos miembros de profesiones liberales, boticarios, médicos y abogados.⁶⁵⁰ La riqueza y la opulencia en la propiedad urbana no concierne, en suma, más que al último cuarto de los propietarios privados cuyo número no excede, en esta fecha, 232 individuos o sociedades quienes poseen el 75% del valor de los solares e inmuebles de la ciudad. Ellos y sus familias no representan más que, según nuestros cálculos, 5.5% de la población total de la capital. Sin embargo este grupo está lejos de ser homogéneo. Entre fortunas urbanas de 5,000 y 106,600 pesos hay un amplio margen. Esta cifra un poco arbitraria de 5,000 pesos quisiera ser un límite entre aquellos que no tienen, la mayor parte del tiempo, más que una casa de habitación particular y aquellos que poseen también una propiedad inmueble que les permite una renta, modesta para los más pequeños, considerable para los mayores. Los propietarios que tienen entre 5,000 y 20,000 pesos gozan a menudo de rentas de una segunda e inclusive de una tercera propiedad. Se trata de propietarios simplemente acomodados, sobre todo a partir de los 10,000 pesos, pero no estamos todavía en presencia de la verdadera riqueza. Esta última es en realidad el caso del grupo superior, de aquellos que tienen más de 20,000 pesos según el valor catastral, invertidos en terrenos y en casas de la ciudad.

Esta última cifra, que define en nuestros cálculos estadísticos un límite inferior, no se debe tomar como un corset rígido: es más bien una media en donde se sitúan propietarios que tienen entre 15,000 y 25,000 pesos invertidos y que pueden recibir una renta idéntica según la situación de su inmueble y el espacio ocupado por el alojamiento personal.

⁶⁴⁷ Francisco POSADA, op. cit.

⁶⁴⁸ *Ibíd.*

⁶⁴⁹ *Gaceta de Panamá*, No. 539 de 14 de enero de 1892.

⁶⁵⁰ Alfredo FIGUEROA NAVARRO, *Los Grupos Populares de la Ciudad de Panamá a Fines del Siglo Diecinueve*, Panamá 1987.

En todo caso, para precisar mejor constatemos que estamos frente a 39 propietarios privados (4.7%) que controlan 37% de las inversiones urbanas en terrenos y casas. Así, menos de 1% de la población de la ciudad posee más de la tercera parte del valor urbano. Se trata de siete sociedades anónimas, seis personas naturales en plural (herederos, hermanos) y dieciséis personajes de la capital del Istmo. Estas grandes fortunas urbanas permanecen, por otra parte, bastante homogéneas. Las desigualdades no superan nunca la relación de 1 a 5. La mitad está comprendida entre 25,000 y 55,000 pesos. La media es de 5.5 propiedades por propietario, pero la mitad está compuesta por un número de 6 a 11 propiedades diferentes.

Desigualdades verticales todavía acentuadas por las disparidades en el espacio, por las desigualdades horizontales. Volvamos a nuestros propietarios de 1896 en los dos barrios principales de la capital, el de San Felipe, el antiguo intramuros, y el de Santa Ana-Calidonia, el antiguo y nuevo arrabal. En ambos la propiedad y sus detentores no representan, a fines del siglo XIX, los mismos valores. De la misma manera que la mitad de los propietarios de San Felipe tienen fortunas en solares e inmuebles comprendidas entre 5,000 y 20,000 pesos, es decir, más allá del límite ya definido entre la pequeña burguesía con su modesto alojamiento y el verdadero casero, 80% de los propietarios de Santa Ana han debido contentarse con menos de 5,000 pesos. Los grandes propietarios tienen también una predilección afirmada por el barrio de San Felipe. Aquellos que poseen más de 20,000 pesos son 22 (10%) en el último barrio y sólo 11 (2.2%) en Santa Ana. Dos barrios en los cuales las funciones diferentes se sobreponen y se complementan pero sobre todo se integran en relaciones jerárquicas claramente y durante largo tiempo muy bien definidas.

La estructura urbana en la cual el intramuros domina desde el punto de vista económico el resto de la ciudad es un hecho constante de la capital hasta principios del siglo XX. Durante el siglo XVIII esa situación es indiscutible. Sin embargo, durante el siglo XIX se produce un movimiento que tiende a hacer disminuir la disparidad en los dos barrios. Tendencia constante que se afirma según nuestros datos desde la década de 1870 y que se manifiesta primero en el valor total de la propiedad catastral. De 73.9% que representaban las inversiones en solares e inmuebles de la ciudad, concentradas en el intramuros en 1875, pasamos a sólo 34.3% en 1895. La baja es sistemática: 70.6% en 1880, 64.0% en 1885 y 42.3% en 1890. Es pues en la década de 1880 que se produce el punto de ruptura entre los dos barrios: El antiguo arrabal pasa, en el lapso de sólo 10 años, de un lugar minoritario, de 29.4% en 1880, a un lugar mayoritario, de 57.5% en 1890. Ahora bien, ¿qué consecuencia tiene, en el paisaje urbano, este aumento de cifras catastrales que en sus magnitudes no pueden revelarnos un índice suficiente? ¿Cómo podemos comparar a dos barrios sólo con el valor global de sus propiedades? Evidentemente que estas cifras son sólo indicativas. Ellas señalan un punto de ruptura global que supone variaciones más sutiles en la geografía urbana de Panamá. No podemos negar que el aumento del valor catastral del barrio de Santa Ana y Calidonia se vincula con un aumento en el número de propiedades y por lo tanto con un aumento físico ya demostrado. Sin embargo, este punto de ruptura marca más bien un trastorno de la estructura urbana, es decir, aquél de la ampliación del antiguo arrabal frente al también viejo intramuros —ya sin murallas de separación—, que antecede la nueva reestructuración y el asentamiento de la capital en la década de 1890. Pero más que del valor global de la propiedad, tendremos que fiarnos de la renta promedio para determinar el peso desigual, la disparidad real de los dos barrios. En 1872, la renta anual producida por la propiedad urbana del barrio de San Felipe representa 64%

de toda la ciudad; la de Santa Ana y Calidonia alcanza 35%. En 1894-1895, San Felipe desciende a 54%; Santa Ana aumenta a 41% y Calidonia a 5%. La igualdad económica global será en realidad, y a pesar de los valores puramente catastrales, un asunto de fines del siglo XIX. Igualdad de los números absolutos que oculta no obstante una disparidad real, una desproporción flagrante de las dos partes de la ciudad, casi de dos ciudades que se integran con dificultad gracias a la intensidad de las actividades urbanas de la segunda mitad del siglo XIX. Desigualdad que aparece antes que todo en la disparidad de la renta promedio, mucho más elevada en el intramuros que en el arrabal. Las propiedades de San Felipe producen 323 pesos de renta promedio en 1875, 1,285 pesos en 1885 y 699 pesos en 1895; mientras tanto Santa Ana y Calidonia suman, en las fechas, 88 pesos, 686 pesos y 220 pesos de renta promedio. Movimientos diferentes que demuestran el gran esfuerzo del creciente arrabal en las épocas de auge aunque su inferioridad económica tradicional y su mayor fragilidad en épocas de crisis: la caída provocada es siempre la mayor: -22% de 1875 a 1880, -50.9% de 1885 a 1890 y -34.7% de 1890 a 1895. En cambio el antiguo intramuros aumenta, de 1875 a 1880, de 25.1% y sólo disminuye 23.7% de 1885 a 1890 y 28.8% de 1890 a 1895.

Estas disparidades en el tiempo manifiestan, en el fondo, las desigualdades del espacio urbano, el peso económico diferente de dos barrios con funciones diferentes aunque complementarias. Una característica de esta desigualdad es la mayor homogeneidad del viejo intramuros frente al arrabal y la tendencia también mayor que presenta el barrio de San Felipe hacia una mayor homogeneidad económica de la propiedad catastral durante los último 30 años del siglo XIX. El coeficiente de variación en relación con el valor promedio de la propiedad privada disminuye por cierto en toda la ciudad, pero esta caída es más constante, más sistemática en el intramuros que en el arrabal: se pasa en el barrio de San Felipe del coeficiente 141.2% en 1875, a 75.9 % en 1897; mientras que en el arrabal se pasa de 284.4% en la primera fecha a 127.1% en 1885; pero luego de este gran esfuerzo de mejoramiento urbano del barrio sucede un estancamiento que aparece en el coeficiente de 128.6% en 1897.

Estamos, pues, frente a dos barrios que presentan un grado de heterogeneidad económica distinto. El de Santa Ana o antiguo arrabal presenta un núcleo más valorizado con funciones eminentemente comerciales alrededor de la plaza de su nombre y junto a las rampas del mercado, cuyas propiedades son decenas de veces más valiosas que aquellas de las áreas periféricas, de la explanada y del barrio de Calidonia, lugar de residencia de un numeroso proletariado urbano más bien reciente, de inmigrantes del Caribe o del Oriente, de China precisamente, que se unen a los colombianos y panameños, la clase subordinada de jornaleros. Mientras tanto las propiedades privadas del intramuros de San Felipe no manifiestan tanta disparidad espacial, lo que en el fondo trasluce una mayor homogeneidad de las funciones del espacio urbano que ha heredado desde el siglo XVIII. Hay, en el intramuros, una mayor superposición y contigüidad de propiedades que se destinan tanto a los usos comerciales como a los residenciales. En una sociedad cuya clase superior está compuesta por tenderos y administradores, no es pues raro que el lugar de habitación y el de trabajo se encuentren muy cerca, y, muy a menudo, en el mismo sitio, en la misma edificación puesto que «como en muchas partes de Francia y otros pueblos continentales, sólo las plantas altas de las casas de Panamá se usan como residencia, por las clases altas; las partes bajas sirven para oficinas, almacenes y tiendas»,⁶⁵¹ y hasta para

⁶⁵¹ Charles BIDWELL, op. cit., p. 93.

residencia de mecánicos y artesanos. No es nada excepcional y más bien es la regla, que el burgués medio y el gran burgués capitalino, posea una amplia residencia de tres a cuatro altos, en la que destina la planta baja a comercios o a oficinas, ya sea para negocios de su propiedad o simplemente para otorgarla en alquiler a algún inquilino que desea así establecerse en el barrio noble, que aspira a mostrar una buena dirección, la mejor posible, para su clientela. Por ello es difícil que este casero panameño quiera dejar su incómodo barrio por una ubicación más sana o más grata en los alrededores de la ciudad. Allí encontramos probablemente el último residuo de las resistencias a la integración complementaria de los dos barrios esenciales que componen la ciudad de Panamá hasta principios del siglo XX.

* * *

Al despuntar el siglo XX la ciudad de Panamá con aproximadamente 22,000 habitantes es una capital relativamente pequeña en Latinoamérica, comparable a Tegucigalpa, Asunción, San Salvador y San José de Costa Rica. Lejos de Buenos Aires, la gran metrópoli de Iberoamérica, con casi 700,000 habitantes seguida de Río de Janeiro que alcanza 430,000 al superar a Méjico con 345,000. Lejos están también Montevideo, La Habana y Santiago de Chile que tienen alrededor de 250,000 habitantes cada una. Más cerca, Bogotá y Lima, con un poco más de 100,000, ciudades de tamaño más bien mediano.⁶⁵²

En 1904, la ciudad de Panamá comprende el núcleo colonial y los nuevos barrios creados por la construcción del canal francés: Calidonia al noroeste, Ancón al oeste y el puerto de La Boca al otro lado del Cerro Sosa. Entre 1905 y 1920 la población urbana y suburbana de la capital casi se triplica, pasándose de 21,984 habitantes a 61,710, a los cuales se añaden cerca de otras 30,000 almas aproximadamente que se alojarán en la otra parte de la ciudad comprendida dentro de la Zona del Canal, sobre todo en La Boca, Balboa y sus alrededores con sus edificaciones de madera de los empleados del canal y su estilo de ciudad-jardín tropical. Aparte de los nuevos barrios extranjeros de la zona canalera, la ciudad ocupa, al fin, la llanura litoral del este, cuando se crea el moderno barrio de La Exposición en 1915, obra del presidente Belisario Porras Barahona, el primer jefe de Estado verdaderamente constructor, que comenzará a atraer a la vieja burguesía del intramuros colonial y los numerosos nuevos ricos que ocupan ese barrio prestigioso. La nueva urbanización de El Chorrillo al oeste que un promotor privado crea en 1913-14 para un proletariado de obreros antillanos del canal de Panamá y con la intención irrealizable —a causa de la estricta frontera política de la Zona del Canal de Panamá— de unir el centro de la capital con la barriada norteamericana de Balboa,⁶⁵³ se añade a San Miguel y El Marañón, al noroeste, para clientela semejante, además de la nueva urbanización alrededor del Instituto Nacional para una clase media y La Exposición ya mencionada,⁶⁵⁴ en pocos años casi duplican la superficie de la ciudad. Estos desarrollos urbanos prefiguran su rápido crecimiento del siglo XX sobre las sabanas del este siguiendo el antiguo camino de las sabanas al crearse nuevas urbanizaciones sobre viejas fincas rurales, hasta el valle de Pacora-Tocúmen en nuestros días, en espera de integrar, definitivamente, el sector urbano del Pacífico de la antigua Zona del Canal de Panamá, obra más

⁶⁵² Nicolás SÁNCHEZ ALBORNOZ, op. cit., pp. 206-207, cuadro N° 5.13.

⁶⁵³ Panamá en 1915, op. cit. p. 127. A. B de Obarrio, constructor de la barriada, con publicidad.

⁶⁵⁴ *Ibidem*, p. 199, plano de la ciudad de Panamá.

bien para la primera década del siglo XXI, y abrir el abanico urbano de la zona metropolitana de Panamá que incluye las áreas en rápida expansión al oeste, Arraiján, Vista Alegre y La Chorrera, quizás más tarde, hasta el valle de Capira a 50 kilómetros al centro histórico de San Felipe.

La ciudad de Panamá que hemos estudiado, tanto en su estructura como en su morfología urbana, desde el siglo XVI, desde su fundación en 1519 hasta principios del siglo XX no sólo ha marcado la historia del país y su geografía al constituirse siempre en el centro geométrico de la articulación de su espacio, sino también y de manera sin duda indeleble, aquella gran ciudad –mediana a escala internacional– que se ha desarrollado en el siglo XX y que anticipa la del próximo siglo XXI que terminará por convertirse por igual en una importante conturbación entre los dos océanos, al unirse paulatinamente los diversos poblados que se desarrollan a lo largo de la ruta transistmica con la ciudad de Colón en más rápido crecimiento.

CAPÍTULO III

ECONOMÍAS DE DEPENDENCIA COLONIAL

Los modos de organización del espacio colonial en el cual el espacio geográfico de producción y de consumo deja el lugar al espacio geográfico de relación se explican por el tipo de vínculo colonial que señala a Panamá una función muy específica y limitada en el sistema colonial americano e inclusive mundial. Las economías de Panamá se organizan bajo el sistema de las economías abiertas de dependencia colonial cuyas únicas servidumbres serán las que le imponen la función ístmica: el paso y la reexportación ya sea de hombres o de mercaderías que se concentran en la región del paso transístmico. Comercio de hombres, de la mano de obra esclava; paso de mercaderías y de viajeros; comercio legal e ilegal. Paso desigual que, según la coyuntura, privilegia tipos distintos de economía dominante: venta de bienes y de servicios a los transeúntes o a las tropas acantonadas; economía de tránsito y portuaria o de cuartel, las cuales conocerán dos modalidades diferentes según el tipo de tecnología empleada en los transportes y las comunicaciones: tipo colonial y tipo moderno.

I. Tecnología colonial

Las economías de este período se caracterizan por los ritmos, magnitudes y posibilidades del comercio mundial de antes de la revolución industrial en los transportes que llega masivamente al Istmo de Panamá en las décadas de 1840 y 1850. Ellas se sitúan bajo las limitaciones que ofrecen las tecnologías en el transporte de hombres y de bienes del barco de vela y de la recua de mulas, las cuales no sufren ninguna transformación fundamental desde el siglo XVI hasta mediados del siglo XIX.

a) *Asientos y negreros*

Entre mediados del siglo XVII y del siglo XVIII la trata aparece como el primer instrumento económico de la dependencia externa. El negocio vincula directamente al Istmo, mediante el mecanismo de las economías abiertas, a las potencias europeas, Inglaterra, Francia, los Países Bajos, las repúblicas italianas, en particular Génova y también Portugal. Esta dependencia va a ser orientada, dirigida y enmarcada en un ordenamiento jurídico muy preciso mediante la institución jurídico-económica del «asiento» que es el derecho acordado por la Corona a particulares o a una compañía para asegurar, durante un período limitado, el abastecimiento de esclavos en ciertos territorios coloniales. Antes de

1663, el régimen del «asiento» y de las licencias individuales acordadas a comerciantes de Sevilla en particular, funcionó paralelamente. Después, el asiento se convierte en un monopolio. Es en esta fecha de 1663 que la trata se amplía y a fines del siglo XVII ella se inscribe en el campo de las relaciones internacionales sometidas a las reglas diplomáticas.⁶⁵⁵ El asunto es de magnitud y los protagonistas, administradores del asiento, representantes, agentes negreros, consideran al Istmo con el interés que puede suscitar el centro más importante de la América Hispana para el comercio de reexportación.

El primer asiento «moderno», el de los ricos genoveses Domingo Grillo y Ambrosio Lomelin les permite importar negros por Veracruz, Cartagena y Portobelo.⁶⁵⁶ Pero muy rápidamente el Istmo se convierte en la sede principal de las operaciones. Grillo y Lomelin debían importar 3,500 negros por año; la mayor parte de ellos, que estaban destinados al Perú, no hacían más que transitar por Panamá. El asiento de los genoveses se mantiene, a pesar de las dificultades con la Corona y la destrucción de la ciudad de Panamá, hasta 1678. Otros «asientos» van a tomar su sucesión, en particular apadrinados por Francia, como el de la Compañía de Guinea.⁶⁵⁷

Los acontecimientos políticos europeos, los trastornos de las relaciones de fuerza y los cambios del equilibrio del poder en provecho de Inglaterra tienen naturalmente su repercusión en el Nuevo Mundo. El 1 de mayo de 1713 los ingleses obtienen el monopolio de la trata sobre los territorios de la Corona de España en América,⁶⁵⁸ durante un período de 30 años. Serán también ellos quienes asegurarán el transporte de los negros hasta el Perú. Este acontecimiento tiene una importancia de primer orden en la historia de la dependencia colonial del Istmo. Será a principios del siglo XVIII cuando una potencia extranjera, anglosajona, podrá, por primera vez y de una manera aplastante, imponer su presencia en el Istmo mediante el comercio de las piezas de ébano. El embargo que afecta los bienes del asiento de Inglaterra en Panamá, luego de las hostilidades que oponen a los dos reinos en 1718-1719 nos revela la importancia de las instalaciones y el volumen de las actividades:⁶⁵⁹ 320 negros y letras por un valor de 128,900 pesos son incautados por las autoridades reales de Panamá en 1718; muchos comerciantes de la capital, y entre los principales, tienen negocios, estrechas relaciones comerciales con los representantes de los tratantes de esclavos.

La guerra con Inglaterra pondrá fin a las actividades del asiento en 1739, tres años antes de la fecha de su expiración. Sin embargo este país podrá, gracias a las licencias acordadas a los Frier de Londres entre 1752-1753 y 1758-1761, asegurar una última presencia directa en los asuntos comerciales panameños.⁶⁶⁰ Pero si bien es cierto que Inglaterra se desinteresa de la distribución local en los propios territorios americanos, no es menos verdadero que ella controla gran parte del negocio mediante el dominio casi absoluto de la «mercancía» a partir de Jamaica que se convierte, en el siglo XVIII definitivamente, en la principal reserva de esclavos para la venta de los asentistas y traficantes negreros del Caribe.

⁶⁵⁵ Georges SCALLE, *Histoire Politique de la traite négrière aux Indes de Castille, contrats et traités d' Asiento*, París 1906, Vol. I, p. 502-503.

⁶⁵⁶ *Ibidem*, p. 506.

⁶⁵⁷ *Ibidem*, p. 313.

⁶⁵⁸ *Ibidem*, p. 566.

⁶⁵⁹ A. G. I., Contaduría, 1486. «1718-1719 Autos hechos en la ciudad de Panamá sobre represalia de ingleses...»

⁶⁶⁰ A. H. N. C., sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. I Carta de los oficiales de Hacienda de Panamá del 19 de agosto de 1771.

A los ingleses suceden los franceses bajo el régimen de licencias libres acordadas a particulares: Julien de Barboteau,⁶⁶¹ de 1743 a 1745, y François Malhorty⁶⁶² de 1746 a 1748; finalmente se regresa a las modalidades del siglo XVII cuando se otorga un asiento de monopolio a comerciantes de Cádiz, la sociedad de Aristegui y Aguirre⁶⁶³ de 1764 a 1779;⁶⁶⁴ pero podemos creer que la dependencia se hizo más discreta. ¿De dónde venían los capitales sino de los mercados de Flandes y de Inglaterra? y ¿de dónde venían los negros sino de Jamaica?

La trata como instrumento de dependencia externa terminó por declinar. Dos condiciones se reúnen para acabar con ella: primero, la aparición de capitales liberados del comercio de reexportación después de la supresión de la feria de Portobelo y el decaimiento del negocio transistmico, que se encontraban en manos de grandes comerciantes panameños; luego, el establecimiento de políticas y acciones más sutiles de otras potencias europeas frente a los intereses comerciales de América, es decir, un refinamiento mayor de las relaciones de dependencia económica. El monopolio comercial de España ha sido quebrado y finalmente Inglaterra controla en Jamaica la fuente misma del comercio de hombres en la cuenca del Caribe. La Corona quiere impedir que los comerciantes de Panamá participen en la trata: ella prefiere negociar con asociados que se encuentran más cerca de la Corte, que residen en Europa; ella desconfía de los negreros demasiado vinculados al país y susceptibles de favorecer el contrabando⁶⁶⁵ que rompe definitivamente todo el control fiscal del comercio de reexportación. Así, los panameños utilizan subrepticamente una fachada extranjera: Julien de Barboteau quien trabaja confidencialmente en nombre de don Joseph de Echegoyen y su mujer doña Lorenza Belando y don Cristóbal Rovira, a quienes sucede doña Isabel María de Echevers después de denunciar la viuda de Echegoyen el acuerdo secreto.⁶⁶⁶

Al final de la licencia del francés Malhorty, los comerciantes panameños osan por primera vez y sin éxito, solicitar públicamente el permiso para importar negros esclavos. Más tarde lo lograrán. Después de 1779 la trata pasa directamente a las manos de particulares de la ciudad de Panamá. Desde 1746 el Cabildo de Panamá propone⁶⁶⁷ sin éxito⁶⁶⁸ al virrey de la Nueva Granada algunos nombres de personas susceptibles de participar en la

⁶⁶¹ **A. H. N. C.**, sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. 1 «Año de 1743 - Autos sobre el permiso concedido a Don Julian de Barboteau...»

⁶⁶² **A. G. I.**, Panamá 255.

⁶⁶³ El primer contingente de esclavos llega a Portobelo el 12 de octubre de 1767. » Permiso concedido...» **A. H. N. C.**, sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t.1.

⁶⁶⁴ El asiento es prorrogado por la Corona el 1 de mayo de 1773 y durará hasta septiembre de 1779. Cédula Real expedida en Aranjuez. **A. H. N. C.**, sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. 4. Sin embargo el asiento no puede cumplir sus obligaciones antes de 1767 cuando llega el primer cargamento de negros. Entre el 16 de mayo de 1764 y el 18 de febrero de 1766 la marquesa de Valdehoyos recibe la autorización de desembarcar 1.000 negros en Portobelo. **A. H. N. C.**, sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t.3, Carta de D. Pedro MESÍA DE ZERDA al virrey, Madrid 1 de abril de 1764.

⁶⁶⁵ **A. H. N. C.**, sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. 1. Carta del virrey ESLAVA; Cartagena 6 de diciembre de 1746.

⁶⁶⁶ **A. G. I.**, Panamá 255. También **A. H. N.**, Consejos Suprimidos, leg. 20.639. Dionisio DE ALCEDO Y HERRERA, Imagen Política, cap. V., op. cit.

⁶⁶⁷ **A. H. N. C.**, sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. 1 «Año de 1746 - Autos sobre la pretensión que hacen los vecinos de Panamá ... «Firman: Pedro de Urriola, Felipe Orión, Domingo Negreiros, Francisco González de Acuña, Martín de Achurra, Julián Rodríguez de Guzmán, Rodrigo del castillo, Francisco Fernández del Campo.

⁶⁶⁸ **A. H. N. C.**, sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. 2 carta al virrey Eslava, Cartagena 6 dic. de 1746. El Cabildo propone a Juan de Dios Icaza y Vicente Robles.

venta de esclavos. La corporación municipal reincidirá en 1787 con la misma suerte.⁶⁶⁹ Pero el inmigrante vasco José Ventura de Soparda obtiene el permiso de importar 2,000 negros⁶⁷⁰ y, al año siguiente, arriba al Istmo al frente del primer cargamento de 375 hombres procedentes de Jamaica.⁶⁷¹ Por orden real del 21 de junio de 1794, la Corona termina por aceptar las proposiciones del Cabildo de Panamá y acuerda a vecinos de Panamá, sin límite de tiempo, la gracia de importar de las colonias amigas o neutrales, esclavos y útiles agrícolas.⁶⁷² Pero la trata cesa en el Istmo desde 1803 y será pronto prohibida en España en 1820. Al año siguiente, la independencia del Istmo de la metrópoli y su anexión a la Gran Colombia bolivariana confinan a Panamá en la misma prohibición definitiva.⁶⁷³

Pero este no será el único servicio internacional que presta Panamá durante siglos. Además del comercio de reexportación de esclavos y de manera paralela el Istmo panameño ofrece servicios de transporte entre los dos océanos, como parte del sistema de comunicación vital entre los dos continentes, Europa y América del Sur, primero y luego, simplemente entre los dos grandes mares del planeta, el Atlántico y el Pacífico, entre el norte y el sur, el este y el oeste.

b) El paso transístmico del siglo XVII al siglo XIX

Desde el siglo XVI el monopolio del istmo panameño para la comunicación interoceánica está firmemente establecido. El durará sin fallas —salvo los momentos de ataque de piratas— hasta mediados del siglo XVIII y se mantendrá hasta el día de hoy. A pesar de todas las dificultades del paso, de los peligros enormes que hay que sortear para atravesar el Istmo, la ruta de Panamá conserva su preeminencia como vínculo colonial fundamental en esta parte del mundo, entre el Pacífico sudamericano y la economía mundial.⁶⁷⁴ El Istmo tiene en su provecho la estrechez territorial y el relieve menos abrupto del continente, además de una vía de agua navegable que hace la mitad del camino.

Aquí, en el centro del istmo panameño, surgido de las aguas hace aproximadamente tres millones de años con los grandes movimientos telúricos que separan las dos grandes superficies oceánicas pero unen las dos grandes masas terrestres, encontramos que el sistema andino, el espinazo de origen volcánico, terciario, que recorre el continente entre sus extremos septentrional y meridional baja, casi que se ausenta, desaparece. El relieve desciende de 1,000 metros aproximadamente entre los macizos de la Sierra Llorona de Portobelo y de Cerro Azul al este hasta un valle amplio excavado por el Chagres, antes de levantarse nuevamente, 60 kilómetros al oeste en el área volcánica de Campana con el cerro homónimo y el Trinidad. Rectángulo de 60 kilómetros por 60, entre el Atlántico y el Pacífico al norte y al sur, entre las alturas del sistema andino al este y al oeste, de pequeños cerros y colinas suaves, vallecitos aluviales y planicies cos-

⁶⁶⁹ A. H. N. C., sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. 4 «El gobernador de Panamá...», Panamá 20 de enero de 1804.

⁶⁷⁰ A. H. N. C., sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. 1. Carta de los Oficiales de Hacienda de Portobelo al virrey Caballero y Góngora, 16 de enero de 1788.

⁶⁷¹ A. H. N. C., sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. 3. José Ventura DE SOPARDA, carta al virrey Caballero y Góngora, Panamá 20 de septiembre de 1788.

⁶⁷² A. H. N. C., sección colonial, Negros y Esclavos de Panamá, t. 2. Copia de la Orden Real del 21 de junio de 1794. Santa Fe, 31 de agosto de 1804.

⁶⁷³ Carlos RESTREPO CANAL, *Leyes de Manumisión*, Bogotá 1935, pp. 159 y ss.

⁶⁷⁴ El tema es tratado, con singular maestría por Pierre CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, op. cit., vol. VIII, pp. 916 y ss.