

Fig. 52. El presupuesto de gastos del Istmo de Panamá de 1870 a 1903.

Panamá y 6% de la de Colón. En 1891 el promedio mensual se mantiene en 500 pesos;⁷⁶⁴ pero en 1895 pasa a 1,737 pesos.⁷⁶⁵ La distancia en relación con Panamá y Colón disminuye drásticamente: Bocas del Toro produce, en contribuciones comerciales, el equivalente a 17.8% de las de Panamá y 50.7% de las de Colón en 1895.

Sin embargo esta situación excedentaria no puede durar. El esfuerzo de equipamiento, las exigencias crecientes de bienes de consumo obligan a una situación de equilibrio y hasta invierten las tendencias durante algunos años: por ejemplo, en 1904 y 1909 las importaciones de bienes superan a las exportaciones y, durante el cuatrienio de 1909 a 1913, el excedente es menor de 0.1%.

La prosperidad de Bocas del Toro es muy frágil. Ella depende demasiado del monocultivo de un producto de exportación nuevo que representa más del 90% de su comercio exterior. Cualquier imprudencia, cualquier golpe de la coyuntura, cualquier contrariedad natural (enfermedades, sequías, huracanes) puede traer el desastre a pesar de la cuantía de las inversiones. El siglo XX conocerá las crisis y depresiones que golpean severamente a la región. Así las enfermedades de las plantas en las décadas de 1920 y 1930 se reflejan en el estancamiento de la actividad y el descenso de la población: de 27,239 habitantes censados en 1920 sólo encontramos 15,851 en 1930 y 16,527 en 1940. En una eco-

⁷⁶⁴ A. N. P., sec. Período colombiano, vol. 2313.

⁷⁶⁵ *Gaceta de Panamá* N° 853 de 26 de julio de 1895 (datos del 1er. semestre) ibidem N° 917 de 20 de marzo de 1896 (datos del 2do. semestre).

nomía en que todo tiende a la exportación del banano no se alienta la diversificación de actividades independientes, no se crea un polo de desarrollo que se articule armoniosamente con el resto del país. La región es un eslabón de la empresa bananera, de una cadena de compartimientos independientes que aseguran el éxito de la empresa a pesar de problemas locales: toda falla en un punto es superada por los puntos de relevo ya sea en el mismo país o en otros países de la cuenca del Caribe. De tal forma las plantaciones que cubren en Panamá, en 1904, el 38% del área en explotación de la Compañía en la región del Caribe y alcanzan el 41% al año siguiente, disminuyen a alrededor de 30% en la década de 1910, para descender sistemáticamente de 26% en 1916 a 8% en 1925. La región se convierte en un microcosmos especializado totalmente supeditado a los intereses de la United Fruit Company. Ningún sistema de comunicación expedito se establece entre Bocas del Toro y el resto del país. Con el exterior sólo se comunica mediante la «Flota Blanca» de la Compañía que une al nuevo puerto de Almirante creado en 1910 para servir directamente las plantaciones, con los puertos de consumo norteamericanos.

La presencia de la economía de gran plantación comercial dependiente del capitalismo norteamericano tendrá también efectos adversos para la integridad física del territorio. A principios del siglo XX la naciente república verá perder parte de su territorio envuelto en oscuras disputas entre intereses bananeros rivales: la cesión que hace Panamá de la orilla izquierda del río Sixaola a Costa Rica mediante la imposición de los Estados Unidos y al abrigo de sus fuerzas armadas favorece la extensión de las plantaciones de la United Fruit Co. en Costa Rica, logrando así triunfar sobre Mc. Connell, otro norteamericano menos poderoso.⁷⁶⁶

A principios del siglo XX, se señala el surgimiento de otro bolsón, por cierto pequeño, de plantaciones tropicales en las llanuras aluviales de Coclé en el municipio de Aguadulce, junto al río Santa María y cerca de los ríos Chico y Grande en Natá, en grandes cañaverales, al principio de algunos centenares de hectáreas que luego se convertirán en millares y que alimentarán dos ingenios, modernas instalaciones establecidas, en 1911 el Santa Rosa en El Roble, y en 1919 el Ofelina,⁷⁶⁷ pero es ya al final, en el límite de la época que interesa este estudio.

A pesar de la importancia de la economía de plantación comercial bananera establecida en la bisagra del siglo XIX al XX, su localización excéntrica en la periferia del país hace que sus efectos sean relativamente menos notorios que los efectos de las economías de dependencia colonial que, bajo el signo de las nuevas tecnologías en los transportes, se establecen en la región del paso transístmico, que es el área más sensible del Istmo.

b) La primera edad del ferrocarril transístmico (1850-1880)

La invención de la locomotora de vapor en la Inglaterra de principios del siglo XIX y la rápida expansión de este medio de transporte van a causar una revolución profunda en las posibilidades del paso transístmico.

La llegada del ferrocarril abre una nueva etapa en la economía y en la historia del Istmo. Enfrentamos, a partir de la década de 1850, una aceleración repentina de la histo-

⁷⁶⁶ Mireya ROSAS A., *La Compañía bananera en Panamá, aspectos históricos y proyecciones de esta empresa extranjera en la vida nacional*, T.G., Universidad de Panamá, 1966-1967.

⁷⁶⁷ Reymundo GURDIÁN GUERRA, «Ingenios y producción de azúcar en Panamá: 1910-1950», en revista *Humanidades*, N° 1, Panamá diciembre de 1993.

ria que parece sustituir los ritmos lentos de las recuas de mulas a la velocidad desconocida del ferrocarril. El primer efecto en la valorización desigual del espacio geográfico del Istmo de Panamá será un aumento considerable de la «productividad» de la región del paso transístmico que adquiere un lugar aún más preponderante en el territorio panameño. En cinco años, desde 1850 fecha de inicio en la costa atlántica de los trabajos del ferrocarril hasta 1855 fecha de su inauguración en la costa del Pacífico,⁷⁶⁸ esta «productividad» se multiplica por un coeficiente que supera fácilmente la centena: de los 3 a 4 días que duraba la travesía del Istmo⁷⁶⁹ en convoyes que raramente superaban un centenar de viajeros, pasamos a 4 horas de viaje para centenares y hasta millares de transeúntes.⁷⁷⁰ Un índice de aumento semejante, en cuanto a magnitudes se refiere, puede ser aplicado al transporte de mercancías. Este súbito crecimiento exponencial de la capacidad de la región del paso transístmico constituye, sin duda, el primer momento de crecimiento económico del Istmo con el sello de lo moderno y agudiza también la dependencia cuyo eje geográfico se desplaza hacia aquellos que controlan el paso: Panamá no será en adelante el Istmo de Sevilla,⁷⁷¹ de Cádiz o inclusive de Jamaica. Las potencias del Norte toman el relevo con rapidez: Panamá se habrá de convertir sobre todo en el Istmo de Nueva York.

Pero la invención de la locomotora de vapor y su difusión como medio de transporte no es suficiente para asegurar el aumento de la productividad del paso transístmico. El espacio panameño no es esencialmente un espacio de producción o de consumo y por lo tanto no genera un volumen suficiente de hombres y de bienes que necesiten transitar a través del Istmo. La rentabilidad del considerable aporte de capital y tecnología empleados en la construcción del ferrocarril de Panamá exige un volumen mínimo de negocios que sólo puede ser obtenido en el extranjero, mediante un esfuerzo de transporte que sea centenares de veces mayor al que se conocía en la navegación oceánica de antes de la revolución industrial de los transportes y de la sustitución del barco de vela por el barco de vapor. De manera que el aumento de la productividad del paso transístmico estará en el vértice de dos fenómenos complementarios: aquel de la aparición de nuevos medios de transporte continentales que logran aumentar, en muy poco tiempo, la capacidad de movimiento de hombres y de bienes en territorios inmensos. Así, desde la década de 1840, se instalan en el Istmo compañías de navegación con barcos nuevos, más rápidos y con una organización más eficiente que en el pasado: los primeros buques de vapor que mantuvieron un servicio en el Pacífico, entre Panamá y Valparaíso pertenecientes a la Pacific Steam Navigation Company, llegan a Panamá en 1840.⁷⁷² En 1842, otra sociedad inglesa, la Royal Mail Steam Packet Company inauguró un servicio de pasajeros, correo y carga entre Inglaterra y las Indias Occidentales y, en 1846, lo convierte en un servicio mensual de buques de vapor hacia el puerto atlántico de Chagres⁷⁷³ que de mísero caserío de negros se duplica con otro poblado de tipo norteamericano⁷⁷⁴ en donde se advierte la

⁷⁶⁸ Ernesto J. CASTILLERO, *El ferrocarril de Panamá y su historia*, Panamá 1932. Sobre la época de construcción; ver también Fessenden N. OTIS, *History of the Panama Railroad and of the Pacific Mail Steamship Co.*, Nueva York, 1867.

⁷⁶⁹ Gerstle MACK, op. cit. t. I, pp. 152 ss.

⁷⁷⁰ *Ibidem*, t. I, p. 174.

⁷⁷¹ Expresión pertinente acuñada por Pierre CHAUNU, *Séville et l'Atlantique (1504-1650)*, op. cit., t. VIII, pp. 898 ss.

⁷⁷² Gerstle MACK, op. cit. t. I, pp. 145-146.

⁷⁷³ *Ibidem*, p. 146.

⁷⁷⁴ Alfredo FIGUEROA NAVARRO, *Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano*, op. cit., p.274.

intensa actividad del nuevo trasiego que reactivará el istmo central de Panamá sumergiéndolo en un frenesí hasta entonces desconocido de viajeros nórdicos, con sus hoteles y fondas extranjeras a lo largo de la nueva ruta. De esta manera el sistema oceánico entre la costa sudamericana oeste y Europa se completa. Entre 1847 y 1850 se organizó el servicio de buques de vapor entre la costa atlántica y pacífica de los Estados Unidos vía Panamá, con dos empresas principales: la Pacific Mail Steam Line que asegura el servicio entre Panamá y San Francisco ciudad pionera en el oeste que acaba de nacer, la United States Mail Steam Line que une a los puertos de Nueva York, Nueva Orleans y Chagres (luego Colón).⁷⁷⁵ El funcionamiento más eficaz del sistema de comunicación oceánico de los dos hemisferios sólo encontrará un obstáculo de consideración en el tapón del istmo de Panamá que será superado, rápidamente, con la construcción del ferrocarril transistmico. Naturalmente que la organización de este nuevo sistema de comunicación se realiza mediante un aporte masivo de capital y tecnología de origen extranjero, europeo y norteamericano que acentúa la dependencia del istmo del Istmo de Panamá sobre todo frente a los Estados Unidos.

El interés objetivo de los Estados Unidos por el Istmo de Panamá conocerá un crecimiento más acentuado que el de las potencias europeas a partir de la década de 1840 cuando se produce el surgimiento de un Estado norteamericano transcontinental y bioceánico. Suceso ocurrido rápidamente, en sólo algunos años: la anexión de Tejas se produce en 1845, la reocupación de Oregón en 1846 y el desmembramiento de Méjico con la ocupación de California en 1848.⁷⁷⁶ La llegada perdurable de los Estados Unidos al Océano Pacífico en esta última fecha sella definitivamente y por mucho tiempo, el destino de algún istmo al sur de la alta meseta mejicana, susceptible de convertirse en una prolongación de las comunicaciones de los Estados Unidos que permitiese el paso expedito y rápido entre la floreciente costa del este y la naciente y prometedor costera del oeste, sobre todo desde 1848, luego del descubrimiento del oro en California. Al mismo tiempo, el aumento de la presencia del capitalismo norteamericano en el comercio creciente de la América del Sur y de Centroamérica⁷⁷⁷ induce al mejoramiento de la productividad del paso transistmico de Panamá por parte de la nación que, durante la segunda mitad del siglo XIX, quiere disputar a las naciones europeas, un lugar importante en el comercio latinoamericano.

El interés económico de los Estados Unidos en Panamá se manifiesta mediante el vigor de sus empresas capitalistas establecidas en el Istmo. La mayor parte de las inversiones norteamericanas en territorio de la Nueva Granada se concentra en Panamá.⁷⁷⁸ Así, en 1881, se calculan estas inversiones en 14,000,000 de dólares⁷⁷⁹ de las cuales la mayor

⁷⁷⁵ *Ibidem.* pp. 152 ss.

⁷⁷⁶ E. TAYLOR PARKS, **Colombia and the United States 1765-1934**, Durham, Carolina del Norte, 1935, p. 262.

⁷⁷⁷ El ferrocarril transistmico sirvió, esencialmente, al comercio de la América Central y del Sur con Europa y la costa Este de los Estados Unidos. Por ejemplo, en 1858, las actividades comerciales del ferrocarril con Centro y Sudamérica excedían en nueve veces más o menos a las efectuadas con California. Pero entre 1860 y 1867, el comercio con California tiene un incremento apreciable en las actividades del ferrocarril alcanzado hasta un tercio del negocio total de la Compañía en el período, según Fessenden OTIS (*op. cit.*, p. 52). Una lectura de las estadísticas anuales de la Compañía del ferrocarril en el siglo XIX nos confirmaron esta opinión.

⁷⁷⁸ E. TAYLOR PARKS, *op. cit.*, pp. 262 ss. insiste en la relación entre el aumento del comercio de los Estados Unidos con la Nueva Granada entre 1845 y 1875 (pasa de 203.510 en la primera fecha a \$16.717.030 en la segunda) y el establecimiento de importantes empresas capitalistas de los Estados Unidos en Panamá y en particular el ferrocarril transistmico y compañías de navegación.

⁷⁷⁹ *Ibidem.*, p. 284 (citando a Fred. J. RIPPY, **The Capitalist and Colombia**, Nueva York 1931, p. 61).

proporción, es decir 8,000,000 de dólares, corresponden al ferrocarril de Panamá y 1,000,000 de dólares a propiedades inmuebles, sobre todo en las ciudades de Panamá, Colón y Bocas del Toro.

La construcción del ferrocarril transístmico, cuyos trabajos se inician en el terminal atlántico, en Aspinwall-Colón, en mayo de 1850 y terminan en el Pacífico, en la ciudad de Panamá, el 27 de enero de 1855, creará una nueva ruta de transporte pero también un nuevo eje de poblamiento.⁷⁸⁰ Entre las dos estaciones extremas, los terminales oceánicos de la vía férrea, se establecen, cada cuatro millas de promedio, estaciones del tren. Algunas son viejas aldeas de nativos como Buenavista con 30 ó 40 chozas a mediados del siglo XIX, Gorgona, antiquísimo pueblo indígena o Culebra, con 20 a 30 chozas y dos hoteles prefabricados para alojar hasta 1,000 viajeros de las hordas que ganaban la California o que, desilusionados, regresaban al Este de los Estados Unidos,⁷⁸¹ que llega a contar hasta 2,000 habitantes en 1852⁷⁸²; otras, campamentos de los administradores y técnicos del ferrocarril, que evolucionan de acuerdo con su actividad. Así nacen desde mediados del decimonono, viniendo de Aspinwall y atravesando pantanos, poblados como Gatún, cuya población oscila fácilmente entre 1,000 y 2,000 almas, cerca del río homónimo afluente del Chagres, cuyo valle en la margen derecha toma la vía férrea en dirección al sur en el lugar montuoso y de contacto con las colinas del este. Después sigue Ahorca Lagarto, Bohío Soldado, Frijoles, Barbacoas, en donde está el gran puente de hierro que cruza el imponente río, después de haber hecho casi 60% del trayecto, para luego continuar hacia la ciudad de Panamá por el valle del río Obispo —otro afluente del Chagres— y su espesa selva tropical. Más adelante están las colinas y planicies más descubiertas, con pastizales, cercanas a la capital, además de los pantanos del río Grande. Allí se sitúan otras estaciones como San Pablo, Mamei, Matachín, Obispo, Emperador, Paraíso y Río Grande, además de las ya mencionadas de Gorgona y Culebra, antes de arribar a la estación central cerca del puerto de Panamá.⁷⁸³ En la década de 1880 también se mencionan otras estaciones como Las Cascadas y Baila Monos y se constituirá el distrito de Emperador en el centro del istmo. Este eje de poblamiento nuevo, que irá creciendo en población y actividad, será perturbado con los trabajos de construcción del canal por los franceses —para quienes el ferrocarril será el principal instrumento de transporte de hombres y material— y terminará sepultado, en gran parte, por las aguas del Chagres cuando se crea el lago Gatún, de 1910 a 1913. Pueblos perdidos que quedarán sólo en el recuerdo, en la imaginación y en la literatura panameña. Después de la última redefinición del trayecto del ferrocarril, la mayor parte de lo que queda en pie —como Paraíso, Corozal y La Boca— se integrará a la Zona del Canal de Panamá, aunque bajo otras reglas y esquemas de poblamiento y de ocupación del espacio.

Durante este período que llamamos del ferrocarril, el crecimiento económico ligado estrechamente a la intensidad de las actividades del paso transístmico, no sigue una pendiente ascendente y lineal. Los períodos de auge y de depresión se suceden ininterrumpidamente a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX y los primeros años del siglo XX,

⁷⁸⁰ Fessenden OTIS, op. cit.

⁷⁸¹ Como por ejemplo los que encuentra Alexander Graham Dunlop, un caballero inglés que atraviesa el istmo en 1851. Stanley HECKADON MORENO, «El Diario de Alexander Graham Dunlop (Panamá en 1851)», en *Revista Nacional de Cultura*, N° siete/ochó, Panamá, abril a septiembre de 1977, pp. 6-28.

⁷⁸² C. D. GRISWOLD, op. cit., p. 51.

⁷⁸³ Según los catastros urbanos de la década de 1880, se convierten todos estos sitios, en conjunto, en lugares más importantes que los poblados del interior de Panamá. Ver *Gacetas de Panamá* de 1886 a 1890.

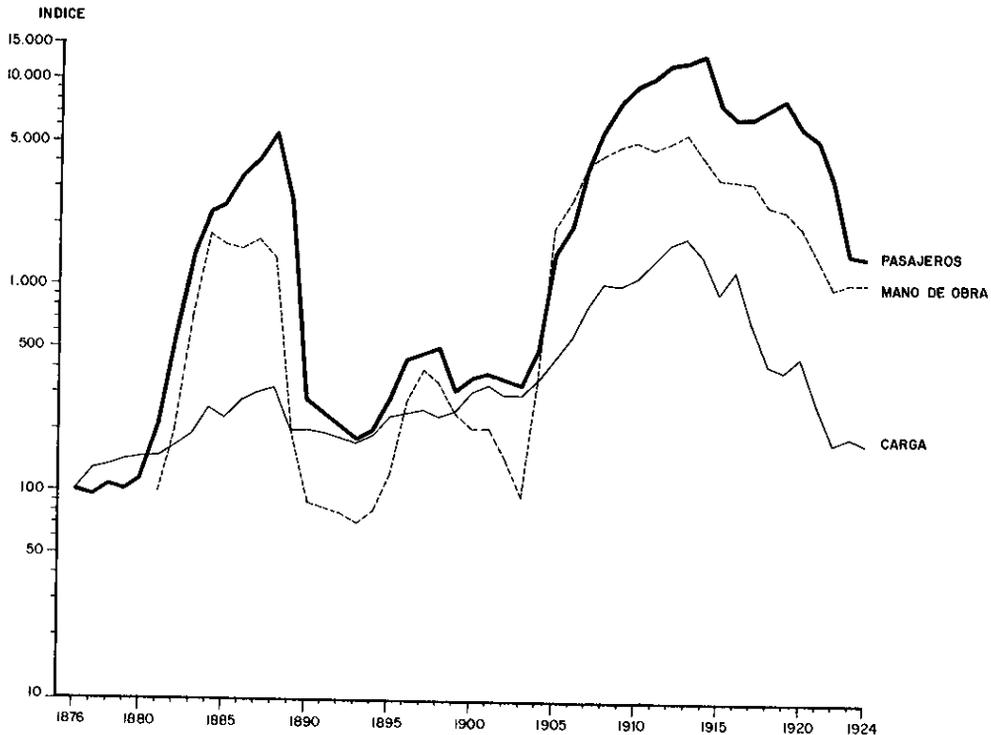


Fig. 53. **Movimiento del ferrocarril de Panamá y mano de obra del Canal de 1876 a 1924.**

según los avatares de la coyuntura internacional. Desde el punto de vista de las magnitudes, el ferrocarril conoce una primera edad que ocupa el período comprendido entre 1850 y 1880, durante el cual su actividad es modesta comparada con el período posterior. Pero durante esta primera edad del ferrocarril transistmico tenemos que distinguir dos sub-períodos en los cuales dominan, primero, las coyunturas altas, y luego, las coyunturas bajas. En el momento de ruptura entre los sub-períodos se producen crisis que crean un clima de inestabilidad económica que no favorece el establecimiento de estructuras más sólidas y duraderas en el Istmo de Panamá.

Durante los primeros doce años del funcionamiento del ferrocarril, de 1856 a 1867, son transportados 396,032 pasajeros,⁷⁸⁴ lo cual arroja un promedio de 33,000 al año con variaciones que alcanzan hasta 50% alrededor de este promedio anual. Pero a pesar de este aumento del tránsito, la creación de estructuras de actividades productivas es muy insuficiente. El Istmo se manifiesta rápidamente incapaz de satisfacer, con sus propias producciones, la demanda creciente. Todo se importa, inclusive los abastecimientos corrientes de tal forma que el déficit de la balanza comercial aumenta considerablemente:⁷⁸⁵ en 1856, excluyendo el comercio de reexportación Panamá importa bienes por 9,109,000 francos y sólo exporta por 1,827,000 francos. Durante los dos años siguientes se produce

⁷⁸⁴ John H. KEMBLE. *The Panama Route, 1848-1869*, Berkeley, California, 1943, p. 196.

⁷⁸⁵ A. LE MOYNE, *La Nouvelle Grenade, Santiago de Cuba, La Jamaïque et l' Isthme de Panama*, París 1880, t. II, p. 296.

una leve mejoría en la balanza comercial, pero el equilibrio se mantiene aún lejano: 14,489,980 francos de importaciones en 1857 contra 5,189,455 francos de exportaciones y 13,092,000 francos de importaciones en 1858 por 4,070,826 francos de exportaciones. El déficit debe ser cubierto por los servicios al tránsito y la venta de bienes a los transeúntes. Situación precaria, inestable e insegura para la cual no se intentan soluciones mediante una acertada política de inversiones en actividades productivas dirigidas al consumo interno y a la exportación. El ferrocarril de Panamá obtuvo, en su concesión original de 1849, 300,000 hectáreas de tierras cerca de la vía⁷⁸⁶ que no son explotadas y que permanecen también esterilizadas económicamente puesto que otros inversionistas privados no pueden utilizarlas. Además en este período de coyunturas altas, la empresa ferrocarrilera no reinvierte en Panamá casi nada de sus enormes ganancias que producen, desde 1856 hasta 1870, dividendos anuales a sus accionistas siempre superiores a 12% y que alcanzan en 1868 el 44% del valor nominal de la acción.⁷⁸⁷ La alta tasa de ganancia tiene su explicación, por una parte, en el hecho de que el ferrocarril es una empresa monopolista y, por otra parte, no se efectúan mejoras de consideración para ampliar el servicio o para modernizarlo. La empresa es un caso típico de inversión colonial en la cual con la mínima inversión han de obtenerse réditos enormes en previsión de las crisis cíclicas. La primera de las cuales se produce con la apertura del ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos en 1869 que trae como consecuencia un descenso acentuado de las actividades del ferrocarril de Panamá.⁷⁸⁸ La economía de monoproducción transitista no estará preparada para resistir la depresión. La inversión privada se estanca.⁷⁸⁹ El comercio internacional desciende considerablemente y nuevamente las exportaciones no logran cubrir las importaciones.⁷⁹⁰ Un Estado panameño poco organizado y ampliamente dependiente de los impuestos sobre las actividades comerciales —cubren 37% de los ingresos presupuestados en el período de 1870-1880—⁷⁹¹ relacionadas con el paso transistmico, es la primera víctima de la depresión. El déficit fiscal creciente asciende durante el decenio de 1870-79, a un 10% de promedio anual de los gastos presupuestados alcanzando en 1877 el 23% y en 1879 el 38%. La inversión de infraestructura en el sector público es ínfima, sumando los gastos de gobierno y fuerza pública un 50% del total y sólo un 9.2% los de obras públicas y fomento. El Estado, constantemente apremiado,⁷⁹² no logra cumplir sus obligaciones ni siquiera mediante el cobro por adelantado de la subvención del ferrocarril y de los impuestos comerciales.⁷⁹³ El lanzamiento de empréstitos forzosos a los burgueses y ganaderos del país no es tampoco suficiente para solucionar los problemas financieros del gobierno quien recurre a la tentación clásica de la prensa de billetes. La tasa de

⁷⁸⁶ Ernesto CASTILLERO R., *El ferrocarril de Panamá y su historia*, op. cit., p. 6 (100.000 fanegadas).

⁷⁸⁷ Gerstle MACK, op. cit., t. I, p. 174.

⁷⁸⁸ Así, los dividendos de la Compañía del Ferrocarril de Panamá pagados a los accionistas descienden de 44% en 1868 a 26% en 1869, 12.5% en 1870 y 3% en 1871. (Gerstle MACK, op. cit. t. I, p. 177). Igualmente el número de pasajeros transportados desciende a 20.759 en 1870 y 18.979 en 1871. (A. LE MOYNE, op. cit. t II, p. 300).

⁷⁸⁹ Las únicas inversiones privadas de importancia, la fábrica de hielo de la Boston Ice Co. en 1876 y el matadero fueron posibles gracias a enormes privilegios de explotación concedidos por el Estado (*Gaceta de Panamá* de 15 de diciembre de 1878 y Francisco POSADA, op. cit., pp. 191-196).

⁷⁹⁰ *Gaceta de Panamá* de 15 de diciembre de 1878.

⁷⁹¹ Según Omar JAÉN SUÁREZ y Luis NG., *Los Presupuestos de Rentas y Gastos de Panamá de 1870 a 1903*, op. cit.

⁷⁹² *Gaceta de Panamá* de 21 de agosto de 1875.

⁷⁹³ *Gaceta de Panamá* de 8 de enero de 1876.

cambio (dólar oro americano)⁷⁹⁴ estimada en el índice 100 en 1870, alcanza los valores de 192 en 1875 y 367 en 1880, lo cual sugiere una inflación creciente, dada la dependencia del Istmo y muy particularmente de las ciudades terminales de Panamá y Colón frente al extranjero para sus importaciones y hasta aún para su abastecimiento diario.⁷⁹⁵

Sin embargo, a pesar de su intensidad, las crisis de la década de recesión de 1870 son un pálido presagio de las crisis coyunturales que se abaten sobre la economía del istmo durante las décadas de auge de construcción de un canal interoceánico, emprendida por compañías privadas francesas desde 1880.

c) **La construcción del canal de Panamá**

La construcción del canal de Panamá constituyó la acción humana de mayor impacto en el paisaje geográfico panameño en el período estudiado, en realidad, en toda su historia. Después del descubrimiento de Océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa un 25 de septiembre de 1513 surge la preocupación de hallar un paso al Mar del Sur y el encargo, en ese sentido de la Corona hispánica, en 1514, al gobernador de Castilla de Oro, Pedrarias Dávila. Pero la exploración del río Chagres por Hernando de la Serna y Pablo Corzo en 1527 hace que en 1534 Carlos V mande, por Real Cédula, al gobernador de Castilla de Oro «que habiendo sido informado de que el río Chagres, que entra en la Mar del Norte, se puede navegar con carabelas, cuatro o cinco leguas, y otras tres o cuatro en barcas y que de allí al Mar del Sur puede haber cuatro leguas por tierra y que si estas cuatro leguas se pudiesen abrir para que el Mar del Sur entrase en dicho río, para que ambos mares, así el del Norte como el del Sur, se pudiesen navegar por dicho río en carabelas... vayáis a ver la dicha tierra que hay del río Chagres a la Mar del Sur y veáis qué forma y orden se podrá dar para abrir la dicha tierra para que abierta se junte la Mar del Sur con el dicho río, de manera que haya navegación y qué dificultades tiene así por la menguante de la mar como por la altura de la tierra y qué costa en dinero y hombres séan menester y en qué tanto tiempo se podrá hacer...»⁷⁹⁶ Preocupaciones que se repetirán cada cierto tiempo hasta el reinado de Felipe III, a principios del siglo XVII. Después de un largo período de relativo silencio, a fines del siglo XVIII se inician nuevamente los proyectos de construir un canal que uniese los dos océanos por el istmo central de Panamá. Sin embargo, también se consideran otras alternativas en el extenso espacio ístmico de casi 3,000 kilómetros de longitud comprendido entre el istmo de Tehuantepec en México al norte y la depresión del Atrato en Colombia, al sur. Aunque en 1779 Carlos III ordenara a ingenieros españoles explorar la ruta de Nicaragua, gran rival finalmente de la panameña, ese mismo año un humilde francés, convicto provenzal, envía a Benjamín Franklin en París un plan para comunicar el Atlántico y el Pacífico mediante el Chagres, plan que recoge en 1785 otro francés y presenta a la Academia de Ciencias de París, el cual será objeto de gestiones ante el gobierno español que lo rechaza. En adelante y más bien a lo largo del siglo XIX desde charlatanes hasta los más eminentes científicos, aventureros, empresarios, ingenieros, diplomáticos y políticos, de Panamá, Colombia, las Antillas, Francia, Inglaterra y los Estados Unidos se agitarán para abrir la tierra en alguna parte de los

⁷⁹⁴ Según los datos ofrecidos por Francisco POSADA, op. cit. p. 427. Serie estadística de promedios mensuales de las tasas de cambio de 1870 a 1896 en la plaza de Panamá.

⁷⁹⁵ «Más que productora, la región de Panamá es consumidora. Puede decirse que es literalmente cierto que su diario depende de la harina que llega de San Francisco y de Nueva York; lo mismo cabe decir de las mayorías de sus provisiones y vegetales». Wolfred NELSON, op. cit., p. 27.

⁷⁹⁶ Rubén D. CARLES, **220 Años del Período Colonial en Panamá**, op. cit., p. 91.

istmos de la América Central. Alejandro de Humboldt, el gran geógrafo y explorador alemán a pesar de no haber visitado toda la región y en particular la América Central promueve como nadie la idea y sugiere el trazado del mapa de las 9 posibles rutas en el continente americano,⁷⁹⁷ y aunque otorgue prioridad a la nicaragüense, deja a la de Panamá en cuarto lugar.

De todos modos la tarea es ciclópea. El istmo panameño, ya lo dijimos, es el universo tropical absoluto: aunque en las vastedades del continente americano su estrechez sea un dato positivo, aquí la geología y el clima se alían para crear los obstáculos más grandes, fenomenales, a cualquier empresa semejante. Visto desde el aire el istmo central de Panamá es, antes de la construcción del canal, como una planicie verde de topografía rizada, enmarcada al este y oeste por altas montañas cubiertas también de una selva virgen, drenada por ríos sinuosos con aguas espesas, chocolates, que terminan en grandes pantanos litorales, que tiñen las costas del Pacífico y del Caribe de esos colores amarillos, sepías, rosados y verdes lodosos, corruptos, cubierta, en la estación de lluvias, de oscuras y amenazantes nubes, de grandes cortinas de agua que se precipita en medio de tempestades con rayos y truenos aterradores. Al nivel del mismo terreno, la sensación es aún más agobiante, sobrecogedora: allí, al exhuberante mundo vegetal enmarañado y denso se añaden los animales, las miríadas de insectos y otras alimañas que traen la enfermedad y la muerte. La naturaleza excesiva, aplastante, a un precio elevadísimo puede ser temporalmente dominada, contenida, pero nunca vencida. La selva tropical protege un suelo frágil, y un subsuelo cuya roca madre, lo más a menudo friable, profundamente alterada a lo largo de varios metros de espesor, se presta para los deslizamientos y los derrumbes con gran facilidad. Cuando se elimina esta capa protectora vegetal, el suelo se hincha con el agua, sobre todo si es arcilloso, y simplemente sigue la gravedad, o, arenoso, se desmorona como terrón de azúcar. Al contrario del desértico Suez, en Panamá cualquier excavación que deja la tierra desnuda pronto se derrumba desde que uno de los formidables aguaceros de la estación de lluvias se abate sobre el paisaje. Todo esfuerzo parece vano, todo es un eterno recomenzar; la selva está siempre presta a tragarse, rápidamente, el espacio ganado, provisionalmente, por el hombre. Trabajar tal terreno y en tales condiciones parece obra de titanes. La geografía grandiosa, generosa en exceso, lo es también en dificultades.

El asunto es inmenso, inconmensurable, casi que desmedido para la comprensión y las posibilidades humanas: la creación, por el hombre en el centro de la geografía americana, en regiones tropicales húmedas, del estrecho natural buscado por Cristóbal Colón en el siglo XVI; el control de uno de los principales ejes de transporte marítimo mundial que se abriría aquí; la afirmación del poder geopolítico de la potencia que salga victoriosa en la ardua lucha política y diplomática que termina con la creación, en 1903, de un nuevo Estado por y para la construcción del canal intermarino.

Desde entonces la batalla de las rutas comienza cuyos principales actores, grandes capitalistas, visionarios, estudiosos y cancillerías se agitan febrilmente.⁷⁹⁸ Los estudios y las exploraciones se concentrarán, en el siglo XIX, más bien en las rutas de Nicaragua, Panamá-Chagres, Darién y el Atrato⁷⁹⁹ y tanto los gobiernos de Centroamérica primero y

⁷⁹⁷ Alexander von HUMBOLDT, *Political essays of the Kingdom of New Spain*, vol. I, Londres 1811 y *Voyage aux Régions Equinoxiales du Nouveau Continent*, vol. 3, París 1825.

⁷⁹⁸ Sobre el tema dos obras fundamentales: Gerstle MACK, op. cit., t. I, y Miles P., DUYAL, *Cadiz to Cathay*, Stanford, California, 1947, *Cádiz a Catay*, trad. Editorial Universitaria, Panamá, 1973.

⁷⁹⁹ Sobre los estudios y exploraciones acerca del canal interoceánico, información detallada en Gerstle MACK, op. cit., t. I, y resumen de los mismos en Omar JAÉN SUÁREZ, *Geografía de Panamá*, op. cit., pp. XXXIII-XXXVII.

el de Nicaragua después como los de la Nueva Granada y de la República de Colombia otorgarán concesiones, inútilmente, para la construcción de la gran obra interoceánica. La obsesión por encontrar el valle prodigioso, a algunas decenas de metros sobre el nivel del mar, la abra milagrosa, el collado más bajo persigue a estos científicos exploradores que nos dejaron casi siempre publicado el testimonio de su audacia. Del inglés John Lloyd y el sueco Mauricio Falmarc en 1827-29 a Armand Reclus en 1877-79 se sucede sin descanso legiones de estudiosos, ingenieros y hombres de ciencia armados de brújulas, teodolitos, barómetros, termómetros y el mejor material de investigación de la época, que recorran los inhóspitos y montuosos istmos de Panamá y del Darién. Se destacan los franceses Napoleón Garella y Jacques Courtines en 1843, el irlandés Edward Cullen con el inglés Lionel Gisborne en 1852-53, los franceses H. Burdiol, Mongel Bey, Lucien de Puydt, Jules Flachet y Louis Lacharme y el estadounidense Anthoine Gogorza en la década de 1860 que termina con la gran expedición de la armada de los Estados Unidos al mando de Thomas Selfridge y Edward Lull en la que participa Aniceto Menocal, de origen cubano. Finalmente, la década de 1870 estará dominada por la presencia de dos grandes geógrafos y exploradores franceses: Lucien Napoleón Bonaparte Wyse y Armand Reclus, ya mencionado, con la ayuda del panameño Pedro J. Sosa. Mientras tanto Estados Unidos y Colombia celebran un tratado internacional en 1846 sobre la seguridad del paso transístmico (Mallarino-Bidlack) y Estados Unidos y Gran Bretaña harán lo mismo en 1850 (Clayton-Bulwer) para garantizar la neutralidad de cualquier canal que se construyese en Centroamérica.

Finalmente todos los actores de la batalla de las rutas tendrán que rendirse ante el deseo del constructor del canal de Suez terminado en 1869, obra portentosa, pionera y premonitoria, de éxito indiscutible que se ligará inevitablemente a Panamá. Ferdinand de Lesseps⁸⁰¹ impone la ruta de Panamá en el Congreso de Geografía de París de 1879 que decide que un canal «debe ser construido desde el Golfo de Limón hasta la Bahía de Panamá».⁸⁰² Aunque todavía hasta 1903 algunos traten de revivir la de Nicaragua, después de un ingente esfuerzo de promoción de la ruta panameña en los Estados Unidos por Philippe Bunau Varilla⁸⁰³ el presidente Theodoro Roosevelt,⁸⁰⁴ tal como lo dijo posteriormente, se tomó a Panamá y por allí terminó de construir el canal intermarino. El centro del continente americano será el escenario de la transformación del medio geográfico realizada por el hombre más importante en toda la historia de la humanidad que pone en acción aporte de capitales y de tecnología, de movimientos de hombres y sobre todo de tierra y rocas hasta entonces desconocidos.

Con la intención de construir un canal a nivel del mar los franceses, presididos por de Lesseps, dan la primera palada simbólica del canal el 1 de enero de 1880 en la boca del río Grande en el litoral pacífico panameño,⁸⁰⁵ traen hombres y materiales a Panamá en

⁸⁰⁰ André SIEGFRIED publica **Suez Panama et les routes maritimes mondiales**, París 1940, clásico sobre la geopolítica del transporte oceánico.

⁸⁰¹ Sobre el personaje el hermoso libro de Benoît HEIMERMANN, **Suez & Panama La fabuleuse épopée de Ferdinand de Lesseps**, París 1996.

⁸⁰² Miles P. DUVAL, **Cádiz a Catay**, op. cit., p. 126.

⁸⁰³ J. Plinio COGLEY QUINTERO, **El dinámico e ingenioso Felipe Juan Bunau-Varilla y el Canal por Panamá**, Panamá 1990.

⁸⁰⁴ Sobre el personaje, uno de los tres (junto con Ferdinand de Lesseps y Philippe Bunau-Varilla) que fueron claves en la construcción del canal de Panamá, Edmund MORRIS, **The Rise of Theodore Roosevelt**, Nueva York 1979.

⁸⁰⁵ Sobre el tema número 292 de la revista **Lotería**, Panamá julio de 1980.

1881 pero inician los trabajos realmente en el istmo en enero de 1882. De esa forma se abriría una gran zanja que separaría el continente americano, entre las ciudades de Panamá y Colón, distantes 70 kilómetros aproximadamente, y uniría las aguas del Caribe y del Pacífico. Sin embargo, ya en 1887, en vísperas de su quiebra, la Compagnie Universelle du Canal Interocéanique opta por el sistema de esclusas, es decir, por un canal fluvial en el que el río Chagres que desaguaba en el Caribe naturalmente, mediante represas se haría también desembocar en el Pacífico, solución propuesta, es cierto antes, en el Congreso de Geografía de París, por el ingeniero francés Nicholas Godin de Lepinay. Finalmente, los estadounidenses, en 1904, deciden igualmente el sistema de esclusas que se construyó y se inauguró en 1913. Así, la construcción del canal de Panamá se hace en dos períodos que se distinguen por sus magnitudes, sus actores principales y sus resultados: el del canal francés y el del canal americano, el primero tarea de la empresa privada y el segundo, obra de funcionarios, empresa puramente estatal, casi militar.

Los trabajos del canal francés (1879-1903)

La economía de monoproducción de las actividades transístmicas encuentra su mayor debilidad en la reducida capacidad de hacerle frente a las crisis que afectan el paso entre los dos mares y las actividades vinculadas con el mejoramiento de su productividad. Después del período de depresión de la década de 1870 tiene lugar el auge repentino de la década de 1880 con los trabajos de construcción del canal interoceánico adelantados por empresas francesas. Pero ¿podríamos preguntarnos si la afluencia de dinero y la intensificación de las actividades económicas enriquecen al país o si, por el contrario, el golpe violento y rápido de las coyunturas de auge debilita aún más la estructura económica del Istmo haciéndola más sensible a los efectos indeseables de la dependencia externa? ¿Cuáles efectos en el equilibrio interno del espacio geográfico produce una afluencia masiva de capital y de inversión en el istmo central de Panamá?

Para el intento de dar respuestas a nuestras interrogantes es indispensable considerar algunos indicadores económicos que podrían sugerirnos una base cuantitativa más o menos segura de los principales rasgos de la intensidad de la actividad económica durante el período de 1880 a 1903: pasajeros y carga transportados por el ferrocarril transístmico, fuerza laboral empleada en la construcción del canal interoceánico, presupuesto de rentas y gastos del Estado de Panamá y de la entidad política de menor rango (Departamento) que le sucede en 1886, valores catastrales de la propiedad urbana y renta en la ciudad de Panamá. Los indicadores expresados en términos monetarios colombianos habrán de ser ponderados con el dólar oro americano según la tasa de cambio practicada en la plaza de Panamá.

El anuncio de la construcción del canal interoceánico provoca una expectativa optimista en el Istmo. El gobierno es el primero en tratar de cobrar, por adelantado, los beneficios del auge venidero: en 1880 antes de darse la primera palabra de tierra en las obras canaleras, aumenta en un 25% la contribución comercial y lanza un empréstito por \$50,000 hipotecando por dos años la subvención del ferrocarril de Panamá.⁸⁰⁶ El futuro parece muy prometedor. Cuando comienzan a desarrollarse las actividades de la excavación canalera, se inicia un aumento vertiginoso de la actividad ferrocarrilera. El tonelaje de carga crece sistemáticamente de 168,646 en 1881 a 365,266 cifra tope en 1888. El número de pasajeros

⁸⁰⁶ *Gaceta de Panamá* de 8 de enero de 1880.

transportados sube de 52,113 en 1881 a 1,283,753 en 1888. El punto de ruptura se sitúa, sobre todo, de 1881 a 1883 cuando el aumento bienal alcanza un 490% en los pasajeros. Pero ello no es más que un reflejo de la intensidad de las actividades de excavación y del movimiento de obreros y empleados transportados en el trayecto que sigue el trazado del Canal. En efecto, la nómina de empleados sube de cero en 1880 a 967 de promedio en 1881, para luego dar un salto vertiginoso a 6,941 en 1883 y 17,436 en 1884, la mayor parte importados de las Antillas.⁸⁰⁷ El aumento repentino de la fuerza laboral en la región del paso transístmico en donde la población total no superaba los 35,000 habitantes en 1880 crea graves desequilibrios y tensiones en la economía. La demanda crece más rápido que la oferta lo cual provoca una inflación despiadada que ataca duramente la estabilidad económica. La confusión monetaria es inmensa. «La situación de intercambio contribuyó a traer la depresión en las condiciones del trueque»⁸⁰⁸ afirma un cronista de la época quien añade: «la moneda corriente del Istmo era la plata; y cuando un comerciante estaba obligado a vender sus bienes por dinero que valía menos de la mitad de lo que invertía, en otras palabras cuando pagaba más (algunas veces mucho más) que 100% en oro o por intercambio para hacer sus remesas, era notable lo difícil que era prosperar. Se puede decir que el comerciante necesitaba doblar los precios o sumar lo que quería al costo de sus bienes, para cubrir este enorme gasto».⁸⁰⁹ De tal forma se comprende que la inversión en activos fijos, en actividades productivas que comiencen a rendir en el mediano plazo se desprecian en provecho de una especulación creciente sobre los productos que se importan para el consumo corriente. Las inversiones de las empresas que construyen el canal se limitan, en el istmo, a oficinas administrativas, hospitales, mejoras en el ferrocarril y facilidades portuarias esencialmente.

Al principio se toman algunas medias para establecer estructuras más sólidas como la apertura del Banco Nacional en 1881⁸¹⁰ y del efímero Banco de Depósito, Descuento y Emisión por Napoleón Bonaparte Wyse en Colón,⁸¹¹ poco después de que el Banco de Circulación i Descuento de Pérez i Planas de 1860, luego de un éxito inicial, periclitara en 1868. Al mismo tiempo, el Estado otorga la concesión para la construcción del ferrocarril urbano⁸¹² y se inicia la construcción de la línea telefónica que une a Panamá y Colón con el interior rural.⁸¹³ Pero el Estado, aún más que la empresa privada, es rápidamente víctima de un auge efímero. Su debilidad para enfrentar con éxito el incremento en el gasto público se revela una vez más con la solicitud constante de préstamos y la emisión de papel moneda. Los ingresos presupuestados de contribuciones comerciales llegan a cubrir, en la década de 1880, el 53% del total de ingresos, mientras que los gastos de fuerza pública aumentan debido al crecimiento de una población aventurera e inestable y los desórdenes políticos internos, desde 18% de los gastos presupuestados en 1880 hasta 51% en 1886, año de encarnizada guerra civil. El déficit fiscal asciende, en los años de mayor actividad económica, desde un 35% hasta un 77% (1883 a 1886) de lo presupuestado y el servicio de la deuda alcanza el 10% de promedio anual.

Pero así como se inició el período de auge, con una gran llamarada de actividad, habrá de terminar bruscamente, en 1889, con el cese de los trabajos de construcción del canal

⁸⁰⁷ Gerstle MACK, op. cit., t. II p. 74.

⁸⁰⁸ Tracy ROBINSON, op. cit., trad. p. 52.

⁸⁰⁹ Ibidem.

⁸¹⁰ *Gaceta de Panamá* de 3 de febrero de 1881.

⁸¹¹ *Gaceta de Panamá* de 25 de noviembre de 1881.

⁸¹² *Gaceta de Panamá* de 3 de febrero de 1881.

⁸¹³ *Gaceta de Panamá* de 25 de noviembre de 1881.

interoceánico. El volumen del tráfico del ferrocarril se desploma: de 1,283,753 pasajeros transportados en 1888 pasamos a 290,664 al año siguiente y a 64,652 en 1890. La fuerza laboral desciende también de 13,993 empleados de promedio en 1888 a 1,838 en 1899 y a sólo 913 en 1890. Se produce como consecuencia de la contracción brutal de la demanda una ligera deflación monetaria cuando la tendencia de la depreciación de la moneda colombiana frente al dólar oro americano se invierte ligeramente pasándose de 49.50 pesos por un dólar en 1889 a 46.91 en 1890. Pero el mal es muy profundo y la depreciación continúa sistemáticamente para llegar, en 1896, a 129.08 pesos por un dólar oro americano. La degradación monetaria y el debilitamiento de la burguesías criollas, principales propietarias de bienes inmuebles en las ciudades terminales, será uno de los resultados más notorios de las coyunturas altas de la época de construcción del canal francés.

En efecto, el valor global de las propiedades catastrales de la ciudad de Panamá en dólares oro americano desciende del índice 100 en 1880 al índice 58 en 1895, a pesar de un aumento en el número y en la importancia de las mismas. Ello se debe a un descenso en el valor promedio por propiedad que cae a un tercio solamente al pasar del índice 100 en 1880 al índice 33 en 1895. El descenso de la renta promedio será aún más acentuado, llegándose en 1885 al índice 25, después de un aumento efímero en los años de mayor auge alrededor de 1885 cuando alcanza el índice 233 en relación con el índice 100 en 1880. En general, después de un período de intensa actividad en la economía transistmica durante la década de 1880, llegamos a la década de 1890 cuando los propietarios catastrales de la ciudad de Panamá son mucho más débiles frente a los poseedores de divisas fuertes —dólar oro americano— que en la década de depresión de 1870.

Después del colapso financiero de la «Compagnie Universelle du Canal Interocéanique» de Ferdinand de Lesseps en 1889 en París y el consiguiente desmoronamiento

valorizada de su territorio transístmico, incluyendo parte de la ciudad de Panamá, lo cual provoca un fuerte desarticulamiento del espacio geográfico nacional y agudiza los defectos indeseables de la dependencia externa. Los franceses dejan un enorme tajo en medio del istmo, el corte de Culebra, en donde hay que rebanar una montaña de dura roca de 177 metros de altitud (Cerro de Oro), y canales de navegación en ambas entradas del canal. Han removido, por excavación y dragado, 60,253,500 m³ de material, construido puentes, líneas férreas, poblados, puertos y hospitales. Han abandonado, al final, talleres y un ingente material compuesto de dragas, excavadoras, vagones de ferrocarril, etc. El medio natural del istmo central de Panamá y su estructura urbana, que habían sufrido estas alteraciones con los trabajos del canal francés padecerán, en el período siguiente, un trauma profundo, transformaciones descomunales como no se habían visto en tan poco tiempo en otra parte del mundo. Todo eso se acompaña de un cambio radical de la geografía política de esa parte del territorio panameño y del país entero, el mayor de los últimos siglos de su historia, al crearse la república con, además, jurisdicción extraña en parte de su suelo.

Los trabajos del Canal de Panamá (1904-1920)

La continuación de los trabajos de construcción de un canal interoceánico emprendida por el gobierno de los Estados Unidos desde 1904 abre, dentro del amplio período dominado por las tecnologías del transporte transístmico ferrocarrilero, un nuevo ciclo económico en el istmo de Panamá, caracterizado por las coyunturas altas, las mayores del período. En este ciclo tendremos que reconocer nuevamente dos fases: la primera, de incremento en los trabajos de la construcción del canal de esclusas, de 1905 a 1914; y luego, la segunda fase, de recesión, que se extiende desde 1915 hasta 1920, fecha de apertura definitiva del canal interoceánico a la navegación comercial.

De la misma manera que al inicio de los trabajos de construcción del canal francés a fines del siglo XIX, con la reapertura de los trabajos realizada por los norteamericanos a principios del siglo XX la estructura económica y demográfica del Istmo central de Panamá, poco preparada para soportar e integrar sin dificultades el rápido crecimiento de las actividades laborales, habrá de recibir un violento golpe de desorganización de su economía tradicional y de su poblamiento cuyos resultados exhibirán magnitudes aún superiores a las observadas en la década de 1880. La actividad del ferrocarril, fiel reflejo del ritmo de las actividades transístmicas, se intensifica vertiginosamente: la carga transportada aumenta de 357,377 toneladas cortas en 1900 a 414,649 en 1904 para luego elevarse progresivamente y llegar a su punto culminante de 2,026, 852 toneladas cortas en 1913. Al mismo tiempo el número de pasajeros transportados por el ferrocarril de Panamá se eleva progresivamente de 83,232 en 1900 a 113,790 en 1904 para alcanzar, en 1914, la cifra tope de 3,124,974 pasajeros transportados de un océano a otro, y, sobre todo, en trayectos más cortos a lo largo de la vía férrea. Pasajeros que habrán de ser reclutados, en su mayor parte, entre la mano de obra empleada en los trabajos de construcción del canal interoceánico la cual también se eleva rápidamente de 3,500 hombres en noviembre de 1904 a 19,500 empleados de promedio al año siguiente. Luego observamos aumentos anuales sistemáticos hasta llegar a cifras comprendidas entre 50,000 y 56,000 hombres de promedio anual de 1910 a 1913, año de máximo empleo en las nóminas del canal con 56,654 trabajadores.⁸¹⁸ Todo ello como resultado de una intensidad excepcional de los

⁸¹⁸ James SIMMONS y otros, op. cit., p. 92, cuadro 26.

fenómenos de población: las migraciones internas y externas alcanzan magnitudes hasta entonces desconocidas y en la región del paso transísmico se producen perturbaciones demográficas y de poblamiento territorial de gran amplitud.

La población residente en el área de la actual Zona del Canal aumenta de 21,416 habitantes estimados en 1896⁸¹⁹ a 23,463 habitantes censados en 1905, para luego elevarse rápidamente y alcanzar su punto culminante en 1911 con 90,435 habitantes.⁸²⁰ La red urbana del área se transforma totalmente. Los viejos poblados transísmicos como Gorgona, Nuevo Emperador y Cruces desaparecen sumergidos bajo las aguas de los lagos artificiales, mientras que se crean otros pueblos y ciudades: algunos no son más que simples campamentos de trabajadores, de vida efímera, mientras que otros, como Gamboa, Rainbow City, Los Ríos, etc., que tendrán una vida más permanente, se añaden a antiguos barrios de las ciudades de Panamá y Colón, como Cristóbal y La Boca, este último ampliado y rebautizado con el nombre de Balboa, los cuales serán dotados de estructuras urbanas más desarrolladas. Al mismo tiempo, la población de las ciudades de Panamá y Colón crecerá vertiginosamente duplicándose en el término de sólo seis años, gracias a una vigorosa inmigración del interior y del exterior, pasando de 33,160 habitantes en 1905 a 66,502 habitantes en 1911 para luego llegar hasta 89,704 habitantes en 1915.⁸²¹ La exigencia de servicios urbanos de las nuevas poblaciones de las ciudades terminales del canal intermarino crece constantemente siguiendo el ritmo de intensificación de las obras transísmicas. La naciente república, con recursos limitados, deberá aceptar responsabilidades cada vez más aplastantes y destinar gran parte de los ingresos de las concesiones cana-leras a la realización de importantes obras de infraestructura urbana y de saneamiento ambiental entre las que sobresalen el acueducto, el alcantarillado, la pavimentación de calles y el servicio de sanidad.⁸²² A pesar de la solvencia inicial del Estado panameño,⁸²³ la enorme y creciente deuda de los trabajos urbanos en Panamá y Colón absorberá, durante largos años, parte importante de los ingresos estatales. Ingresos que por cierto no siguen la misma progresión que el aumento de la población de las ciudades terminales de Panamá y Colón que consumen la mayor parte de ellos. Desde 1905 hasta 1914, período durante el cual el poder adquisitivo del balboa se mantiene relativamente estable, los ingresos presupuestados por el Estado aumentan poco:⁸²⁴ de B/. 2,519,440 presupuestado en 1906 pasamos a B/. 2,525,152 en 1910 y a B/. 3,841,214 en 1914. El presupuesto de gastos sigue también una progresión semejante, de equilibrio contable.⁸²⁵ Sin embargo, a pesar de que los ingresos percibidos⁸²⁶ son de costumbre mayores que los presupuestados, las previsiones del gasto real son ampliamente superadas y el déficit fiscal se convierte en un fenómeno cada vez más común. De 1904 a 1916, el déficit en los gastos del Estado alcanza un

⁸¹⁹ Población de los distritos de Nuevo Emperador, Gorgona, Chagres y Gatún, según Francisco POSADA, op. cit. p. 19 cuadro.

⁸²⁰ James SIMMONS y otros, op. cit. p. 87, cuadro 23.

⁸²¹ Según los datos de James SIMMONS y otros, op. cit. p. 28 cuadro 4 (Panamá) y p. 31, cuadro 5 (Colón).

⁸²² Gerstle MACK, op. cit., t. II, pp. 293-296.

⁸²³ Se trata de los 10 millones de dólares oro pagados por el gobierno norteamericano el primer año, de los cuales 6 millones son invertidos en primeras hipotecas sobre inmuebles en Nueva York, sobre los cuales recibe dividendos anuales. Los otros 4 millones de dólares oro han pasado a los gastos corrientes del estado. George E. ROBERTS, *Investigación Económica de la República de Panamá*, Panamá 1929, pp. 268-269.

⁸²⁴ Según *Panamá 50 años de República*, Panamá 1953, p. 578, cuadro.

⁸²⁵ *Ibidem*, p. 585 cuadro.

⁸²⁶ *Ibidem*.

18.6% de promedio anual, variando el mismo entre un 7% y un 35% durante nueve de los doce años del período en los cuales se producen déficit fiscales.⁸²⁷ La deuda pública habrá así de alcanzar niveles considerables: en 1916 la deuda interna de B/. 3,698,678⁸²⁸ y la externa de B/.3,259,111⁸²⁹ superan en un 99% los ingresos percibidos por el Estado durante ese año.⁸³⁰ Para hacer frente a las crecientes obligaciones financieras, el Estado no encuentra, fuera de los renglones tradicionales, nuevas fuentes de ingresos: de 1904 a 1915 los ingresos derivados de las concesiones canaleras representan un 24.5% y los de contribuciones comerciales un 65.0% del total presupuestado,⁸³¹ puesto que ni los sectores primario y secundario susceptibles de producir nuevos ingresos fiscales directos o indirectos logran desarrollarse significativamente. Pero también había otros obstáculos que limitan la capacidad de ingresos del Estado panameño y de un desarrollo económico más sólido y vigoroso.

El carácter temporal de los trabajos del canal y una estructura de abastecimientos creada por los norteamericanos en la Zona del Canal de Panamá casi enteramente dependiente del exterior y sobre todo de los Estados Unidos, no estimulan el establecimiento, en Panamá, de actividades productivas que rindan a mediano o largo plazo. La Compañía del Canal compraba en suministros alrededor de \$12,000,000 anuales, de los cuales, en promedio, sólo el 17% provenían de Panamá:⁸³² sobre todo carbón, hielo, suministros a hoteles y pago de las estampillas. Pero Panamá tiene que comprar a la Zona los servicios de sanidad, la electricidad, la pavimentación de calles y hasta el agua potable.⁸³³ Al mismo tiempo, los norteamericanos establecen una amplia y sólida estructura de actividades del sector terciario, de venta de bienes y servicios profesionales y comerciales exentos de impuestos que hacen una ruinoso competencia al comercio de las ciudades terminales de Panamá y Colón.

Las actividades de construcción del Canal de Panamá exigen un gran aporte repentino de mano de obra que supera ampliamente las capacidades internas y desorganiza la estructura laboral de la región transistmica. A pesar de la importación de trabajadores y empleados del extranjero, se produce una transferencia masiva de mano de obra ocupada en actividades rurales en el próximo hinterland urbano hacia las obras canaleras que ofrecen salarios más elevados. Se produce un virtual abandono del campo en la región transistmica y también una emigración de obreros y empleados en otros sectores productivos en las ciudades terminales de Panamá y Colón hacia los empleos de las obras del canal.

Al mismo tiempo, el rápido aumento de población en las ciudades terminales provoca también un incremento de la demanda que a falta de una estructura productiva sufi-

⁸²⁷ *Gaceta Oficial* de 17 de julio de 1904; de 27 de julio de 1907; de 8 de marzo de 1909; de 27 de marzo de 1911; de 12 de marzo de 1913; de 10 marzo de 1915.

⁸²⁸ Incluyendo las deudas con el «gobierno» de la Zona del Canal de Panamá para la realización de obras públicas de las ciudades de Panamá y Colón que alcanzan, en 1919, \$2.024.00 y un saldo de \$696.000 del empréstito obtenido con la United Fruit Co., para obras públicas en Bocas del Toro. George E. ROBERTS, op. cit., p. 177.

⁸²⁹ Se trata de los primeros empréstitos obtenidos en el extranjero por la reciente República: uno en 1914, de \$2.250.000 para construir el Ferrocarril de Chiriquí y otro, en 1915, de \$1.200.000 para consolidar deudas internas. *Ibidem*.

⁸³⁰ Panamá 50 años de República, op. cit., p. 588, cuadro.

⁸³¹ *Gaceta Oficial* de 7 de julio de 1904; de 27 de julio de 1907; de 8 de marzo de 1909; de 27 de marzo de 1911; de 12 marzo de 1913; de 10 de marzo de 1915.

⁸³² *Annual Report of the Isthmian Canal Commission*, (1910 a 1914) y *Annual Report of the Governor of the Panama Canal* (1915 a 1920).

ciente, tiene que ser satisfecha con importaciones del exterior, lo que trae como consecuencia una balanza comercial ampliamente deficitaria para la República de Panamá. Las importaciones son, en promedio, durante el período de 1908 a 1921, 3.5 veces superiores a las exportaciones alcanzando este coeficiente de cobertura negativo hasta el 5.84 y 5.64 en 1909 y 1910 respectivamente.⁸³⁴

El déficit comercial que se eleva, de 1908 a 1921 a \$95,700,000⁸³⁵ será cubierto, con dificultades, mediante las divisas provenientes de la venta de bienes, pero sobre todo de servicios personales prestados por residentes en las ciudades de Panamá y Colón a la Zona del Canal de Panamá.

La importancia de la dependencia frente al exterior, inclusive para la vida cotidiana de la población de las ciudades terminales del canal interoceánico con una estructura de consumo en gran medida tributaria de productos extranjeros, aparece en las cifras de importaciones de alimentos y bebidas que representan, en valor, entre un tercio y un cuarto de todas las importaciones de la República de Panamá a principios del siglo XX. A pesar de una disminución porcentual ocurrida entre 1908 y 1913, el valor de estas importaciones aumenta de \$2,747,000 a \$3,380,000 en la última fecha.⁸³⁶ La estructura geográfica de la dependencia sufre también una transformación desfavorable para Panamá con la polarización aún más vigorosa hacia los Estados Unidos, desde el inicio de la primera guerra mundial. Antes del conflicto bélico, las importaciones provenientes de los Estados Unidos formaban cerca del 55% del total, las de Inglaterra un 20% y las de Alemania un 10%, pero desde 1915 los Estados Unidos van a suministrar un 75% de las importaciones de la República de Panamá, Inglaterra un 10% aproximadamente y Alemania casi nada. La estructura cada vez más polarizada del comercio exterior con un vendedor principal, los Estados Unidos, se completa con el lugar esencial que ocupa esta potencia de 1908 a 1916 en el destino de más de 90% de las exportaciones de bienes de Panamá, principalmente bananos que representan cerca del 65% de su valor. Aparece aquí otro de los rasgos importantes de la dependencia cada vez más exclusiva de la República de Panamá frente a los Estados Unidos.

A la fase de auge, de rápido aumento de las actividades transístmicas sucede, prontamente a partir de 1914, el inicio de una fase de aguda depresión vinculada con la terminación de los trabajos de construcción del canal interoceánico y la primera guerra mundial. La mano de obra necesaria se reduce drásticamente y, durante el período de hostilidades bélicas en Europa, tampoco se produce el esperado auge del comercio marítimo entre los continentes distantes que debería favorecer la apertura del canal interoceánico. La depresión es sorpresiva: en el bienio fiscal de 1915-1916 las rentas sólo alcanzan el 67% de lo presupuestado.⁸³⁷ La nómina de empleados de las obras canaleras disminuye de tal modo que en 1915 sólo se emplea el 62% (34,785 hombres) de la mano de obra de 1913 y este porcentaje desciende a sólo 25% en 1921 con 14,389 empleados de promedio. Sin embargo, la población de las ciudades terminales aumenta entre 1913 y

⁸³³ **Annual Report of the Governor of the Panama Canal**, Washington 1920, p. 90, cuadro de la renta anual por suministro de agua a las ciudades de Panamá y Colón de 1911 a 1929. *Ibidem*, pp. 160-161.

⁸³⁴ **El Libro Azul de Panamá 1916 - 1917**, Panamá 1917, p. 62 También la serie de comercio exterior en **Panamá 50 años de República**, op. cit., p. 611, cuadro.

⁸³⁵ *Ibidem*, op. cit. p. 62.

⁸³⁶ Pablo ABAD, **Análisis y Crítica del Arancel de Importación de la República de Panamá, 1904 - 1939**, Universidad de Panamá, T.G., 1941.

⁸³⁷ George E. ROBERTS, op. cit., p. 270.

1915 en un 32% para luego mantenerse alrededor de los 85,000 a 89,000 habitantes hasta 1921. La desocupación se extiende en Panamá y Colón puesto que los desempleados de la Zona del Canal de Panamá tienen que salir del área bajo control norteamericano y una parte notable de los trabajadores importados de las Antillas decide permanecer en el Istmo.⁸³⁸ Los precios de los bienes y servicios suben considerablemente, aumentando el costo de la vida en la Zona del Canal de Panamá para los empleados antillanos en un 7.4% de 1914 a 1920,⁸³⁹ al tiempo que la actividad comercial de Panamá se estanca. El Estado tendrá que echar mano de un endeudamiento cada vez más intenso para adelantar las operaciones emprendidas recientemente de desenclavamiento regional con la construcción de la primera red de carreteras, caminos y ferrocarriles que une a la capital de la república con las regiones rurales del interior rural y que abre a la explotación agrícola ricas tierras de labranza en la provincia de Chiriquí.⁸⁴⁰ En 1919 la deuda pública alcanza \$7,081,536⁸⁴¹ que representan el 131% de los ingresos percibidos durante ese año. El gobierno se salva del colapso financiero cuando se produce una pequeña prosperidad relativa en el período de la postguerra, desde fines de 1918 hasta mediados de 1921.⁸⁴³

A los fenómenos de desorganización económica y demográfica que acompaña el período de construcción del Canal de Panamá y que debilitan la estructura nacional tenemos que añadir los importantes fenómenos de desarticulamiento espacial del territorio de la República de Panamá causados por la presencia de tipo colonial de la potencia norteamericana desde 1904.

A fines de 1903 los Estados Unidos obtienen por medios controvertidos,⁸⁴⁴ la concesión del área más importante del Istmo para los fines de construcción, operación, mantenimiento, saneamiento y protección de un canal interoceánico. La naciente república será así privada del control práctico de una faja de tierra de 10 millas de ancho de un océano a otro incluyendo algunos barrios de su capital y de los puertos terminales del ferrocarril transistmico, en Panamá y Colón, además de algunas islas de la bahía de Panamá. La creación de la Zona del Canal de Panamá por los Estados Unidos en 1904 bajo las modalidades de los enclaves geográficos coloniales que parte al país en dos secciones, obstaculiza las comunicaciones entre las ciudades terminales y el interior del país activo y sustrae la red urbana de la región del paso transistmico a la capacidad de organización del espacio nacional constituye, sin duda, el mayor fenómeno de desarticulamiento espacial en los últimos cinco siglos de la historia del Istmo de Panamá. Sin embargo, el fenómeno no se produce de una manera

Unidos van creando una estructura administrativa, política, económica, demográfica y cultural dependiente directamente de su territorio continental y del gobierno norteamericano.⁸⁴⁵ La apropiación privada de la tierra, la vivienda y los medios de producción desaparece prácticamente en provecho de agencias del Gobierno de los Estados Unidos. La Zona del Canal de Panamá tiende cada vez más a disminuir hasta el mínimo sus relaciones con el resto del territorio, la población y la economía de Panamá. Se importa lo esencial de la mano de obra y casi todos los suministros. Se crean empresas de propiedad del Gobierno norteamericano de tipo industrial, de tipo comercial y de prestación de servicios profesionales como zapaterías, hoteles, restaurantes, bancos, seguros, etc.⁸⁴⁶ Se establecen servicios comunales independientes de la estructura panameña como escuelas, correos, dispensarios, hospitales y cortes de justicia.⁸⁴⁷ Se organiza una estructura funcional totalmente desconectada del resto del Istmo de Panamá. En 1911 se cortan los últimos vínculos demográficos cuando se lanza la orden de despoblación que concierne a la población autóctona la cual debe abandonar la Zona del Canal de Panamá para relocalizarse en el resto del territorio panameño⁸⁴⁸ o abandonar el país. Desde entonces se establece una estructura de poblamiento controlada íntegramente por el Gobierno de los Estados Unidos de manera que los fenómenos demográficos naturales no tendrán ninguna influencia significativa en la evolución de la población de la Zona del Canal de Panamá la cual funcionará como una población estacionaria cuyo volumen y composición por sexo y edades regulará una agencia estatal norteamericana. Desde el punto de vista de la función geográfica, el año de 1911⁸⁴⁹ marca el inicio de la transformación del territorio transístmico en una sucesión de poderosas bases militares para la defensa del territorio continental de los Estados Unidos desde el territorio panameño. Los primeros contingentes de tropas llegan en 1911 y luego van ampliándose hasta alcanzar cerca de 10,000 a 15,000 hombres de promedio en tiempos de paz y hasta 50,000 hombres en tiempos de guerra, excepcionalmente hasta 68,000. Las nuevas funciones militares establecidas en la Zona del Canal de Panamá al restringir hasta un estricto mínimo la posibilidad de comunicación física en el territorio del Istmo central de Panamá, agudizan el desarticulamiento espacial de la república.

Durante casi cuarenta años de trabajos en el istmo central de Panamá se producen los cambios del ambiente natural más profundos en toda la historia del país. La alteración notable del paisaje geográfico se realiza mediante el desvío del río Chagres, la creación del lago Gatún de 423 kilómetros cuadrados y del pequeño lago Miraflores, la edificación de represas y esclusas, la remoción de centenares de millones de metros cúbicos de tierra y roca del futuro cauce canalero (238,059,366 m³ exactamente), especialmente en los cortes Culebra y Obispo, el relleno de extensas áreas en Colón y sobre todo en Panamá alrededor de Balboa y Amador, el drenaje de inmensos pantanos, y la supresión del río Grande en la entrada del Pacífico del Canal de Panamá. Cambian la topografía y hasta los microclimas en el área, se sanea el espacio y se hace más habitable para el hombre; se logra, enfín, una gran obra de ingeniería que en su época constituyó el mayor esfuerzo del hombre a lo largo de la historia de la humanidad para transformar, en tan poco tiempo, una parte de la superficie terrestre de semejante extensión.

⁸⁴⁵ Ver en particular los exhaustivos informes anuales de la Comisión Istmica del Canal de Panamá de 1904 a 1920.

⁸⁴⁶ *Ibidem*. Además ver Gerstle MACK, op. cit., t. II, Cap. LXIV.

⁸⁴⁷ *Ibidem*.

⁸⁴⁸ Gerstle MACK, op. cit., T. II, p. 309.

⁸⁴⁹ James SIMMONS y otros, op. cit.

A lo largo de tres siglos, del XVI al XIX dominarán, en Panamá, lo que hemos llamado economías que dependen de tecnologías coloniales, arcaicas, de antes de la revolución industrial, tanto en la explotación del campo, en la minería, como en la prestación de servicios al mercado internacional, de transporte y de comercio principalmente. El paso intermarino, tanto activo como pasivo (impedir, por las armas, que otros usen el istmo) dominará el conjunto. Paso de metales, de oro primero y de plata; paso de otras mercancías, productos tropicales americanos y manufacturas europeas, de negros esclavos africanos; paso de hombres en fin, de inmigrantes, viajeros, funcionarios coloniales y militares. Pero entre ellos, además de las barras de plata del Perú, el esclavo es la mercancía por excelencia en esta suerte de zona libre anticipada para la reexportación en el área latinoamericana que se instala entre Panamá y Nombre de Dios/Portobelo y en las rutas del contrabando, ya sea en el istmo central panameño o en Coclé. Todo cambia, productos y magnitudes y también mercados y dependencias, a partir de mediados del siglo XIX, con las tecnologías modernas. De tal manera algunos elementos estructurales de las economías de dependencia colonial del período de las tecnologías coloniales como la estructura económica de la región del paso transístmico poco diversificada y por lo tanto muy dependiente del exterior y una participación mayoritaria del sector terciario y de la venta de bienes y servicios al tránsito que cubren el déficit crónico de la balanza comercial, se mantienen vivaces y hasta se manifiestan con mayor intensidad dentro del nuevo período de tecnologías modernas. No obstante otras estructuras dominantes e inéditas se establecen en esta segunda época que se inicia entre 1840 y 1855 y termina en la década de 1920. Período durante el cual la dependencia externa desde el punto de vista político y económico frente a las potencias del Norte se intensifica notablemente al tiempo que se produce un mayor desarticulamiento espacial en el istmo de Panamá y aparecen nuevos desequilibrios regionales de gran amplitud. La capacidad interna de las poblaciones de Panamá para organizar su espacio geográfico y explotar sus recursos naturales se debilita de tal manera que tiende a ampliarse la brecha que separa los espacios urbanos transístmicos y los espacios rurales derivados o marginales. Sin embargo, al mismo tiempo se prepara el istmo panameño para servir, gracias a inmensos trabajos de construcción adelantados durante casi cuarenta años, en el mayor esfuerzo de ingeniería del mundo, para participar en la prestación de un servicio de transporte y comunicación entre los océanos y los continentes a una escala nunca vista hasta entonces y que transformó, además de la geografía física, humana y política ístmica, la geografía del transporte internacional.⁸⁵⁰

⁸⁵⁰ André SIEGFRIED, op. cit.

