

Globethics Repository



Transitismo y dependencia [Transitism and dependence]

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository. More information on Globethics see <https://www.globethics.net>. Data and content policy of Globethics Repository see <https://repository.globethics.net/pages/policy>.

Item Type	Article
Authors	Castillero-Calvo, Alfredo
Publisher	Fundación Friedrich Ebert (FES)
Rights	Creative Commons Copyright (CC 2.5)
Download date	2026-09-20 18:56:30
Link to Item	http://hdl.handle.net/20.500.12424/223079

Transitismo y dependencia: El caso del istmo de Panamá

Castillero-Calvo, Alfredo

Alfredo Castillero Calvo: es panameño. Es Catedrático de Historia de Panamá y de América Latina en la Universidad de Panamá. Ha realizado estudios en las universidades de Panamá, Madrid y Sevilla. Participo en el I Congreso Centroamericano de Historia Demográfica, Económica y Social, efectuado en febrero del presente año en el Campus del CEDAL Costa Rica. El presente trabajo del Dr. Castillero Calvo profundiza en el pasado de un tema de viva actualidad para América Latina, hoy.

Introducción

Como viene demostrando, a través de numerosas publicaciones, una lucida y compacta corriente reinterpretativa del pasado y el presente latinoamericanos en base a nuevos tratamientos metodológicos en lo económico, lo social, y lo político sobre todo, nuestro sub-continente ha sido históricamente una zona periférica proveedora de recursos primarios para su aprovechamiento por parte de los centros de poder hegemónico a nivel mundial, sean estos las metrópolis peninsulares durante el colonialismo o bien las metrópolis capitalistas del imperialismo de los siglos XIX y XX, situación ésta determinada por estrechos vínculos de dependencia que han colocado a nuestros pueblos en la posición de áreas explotadas y subyugadas por parte de sus dominadores para su exclusivo beneficio.

Nuestro propósito consiste en analizar, a la luz de ese novedoso enfoque metodológico, el caso panameño, que, como se verá, ofrece variantes específicas que lo diferencian de los restantes países de América Latina.

En contraste con estos, el aparato productivo del Istmo de Panamá no estuvo unilateralmente consagrado a la extracción de materias primas. Su actividad productiva quedó desde un comienzo electivamente especializada en el sector servicios para favorecer las comunicaciones ultramarinas a través de su territorio, primero durante el período galeonista, luego durante el breve auge mercantil pre-independentista de principios del XIX y finalmente durante el "Gold Rush" californiano y la construcción del Ferrocarril Transísmico a mediados del decimonono, que son las tres coyunturas que discutiremos aquí. De la misma manera, el mecanismo de nuestra

dependencia externa funcionó de modo distinto, al imponerse un vínculo de dominación interna en términos de una específica estructura de poder local que, a diferencia de otros países de América Latina, estuvo bajo el control de la clase comerciante, en razón de la hiperespecialización de su aparato productivo en el sector terciario y de su condición de economía extremadamente abierta, - una mayor dependencia externa a los focos metropolitanos ya fuesen colonialistas o imperialistas.

Antes de proceder, sin embargo, al análisis del problema, me permitiré destacar, a manera introductora, las siguientes premisas que constituyen tal vez un compendio demasiado denso y apretado para quien no esté suficientemente familiarizado con la Historia Panameña, pero que son indispensables para ubicar en el contexto adecuado el proceso ulterior de nuestra conformación nacional.

1. Las más remotas referencias arqueológicas sobre la ocupación humana del istmo evidencian su temprana vocación como pasaje geográfico y ruta de contacto entre los pueblos, pero no podríamos sostener que se trata de una función privativa de nuestro istmo porque otros territorios centroamericanos se encuentran en capacidad de alegar idéntica predisposición basada en antecedentes cuando menos muy parecidos.
2. El primer europeo en vislumbrar la condición ístmica de nuestro territorio fue Colón al realizar su cuarto viaje de descubrimiento, siendo la fundación de Belén en 1503, el primer intento de utilizar el Istmo para catapultar la ofensiva expansionista castellana hacia la especiería y utilizarlo como vehículo de comunicación entre Oriente y Occidente.
3. Al descubrirse el carácter continental de América, por Américo Vespucci en su famoso periplo de 1501 a 1502 y obligarse la Corona Española a reorientar su carrera geográfica hacia lo que entonces empieza a conocerse por nuevo Mundo, los datos que aporta Colón en su cuarto viaje al respecto de la condición ístmica de lo que el da a conocer por el nombre de Veragua, convierten a nuestro territorio en objetivo medular de los descubrimientos.
4. La búsqueda del "Paso" en dirección al Istmo por Yáñez Pinzón, Díaz de Solís, Nicuesa y Ojeda constituye una meta de carácter prioritario para la política expansionista castellana y tiene su culminación con la travesía de la ruta por Balboa y subsecuente descubrimiento del Pacífico en septiembre de 1513.

5. El creciente interés de la Corona por el Istmo la induce a romper por vía de excepción la práctica de las capitulaciones con particulares al comprometerse pecuniariamente en la empresa del "Paso" al que rebautiza con el detonante y expresivo nombre de Castilla del Oro. En este momento la Corona avizora con perspicaz lucidez la función del Istmo en la ruta del Moluco al ordenarle a su agente, Pedrarías Dávila, la fundación de ciudades terminales que posibiliten el empleo de Castilla del Oro para extender la expansión hacia Oriente.

6. Si el "Descubrimiento Intelectual" del Istmo es sucedido por una etapa de "Búsqueda del Paso", y ésta, a la vez, por el "Hallazgo del Paso" con el descubrimiento del mar del Sur, la gestión directa de la Corona sobre el Istmo con la presencia de Pedrarías, representante regio con instrucciones muy específicas para la instrumentación del pasaje geográfico, introduce una etapa caracterizada por la *Institucionalización* de la función del Istmo como Zona de Tránsito y de su adscripción al sistema colonial Español.

7. La misión transitista requerida mediante instrucciones reales a Pedrarías no se concretiza sino a partir del momento en que define su programa poblador con las fundaciones de Panamá, Nombre de Dios, y Nata, iniciándose desde ese momento una etapa de sedentarización de la actividad castellana en el Istmo y la irradiación del descubrimiento y la conquista a partir del Istmo, hacia Centroamérica y el Perú.

8. La conquista del Perú por Pizarro va a producir en el Istmo un formidable impacto de doble vertiente: por un lado provoca una vertiginosa sangría demográfica de aborígenes y conquistadores que no tardarán en ser suplantados respectivamente por esclavos africanos y comerciantes, elenco este último que no tardó en asegurar sus posiciones para controlar en lo sucesivo las riendas del poder político, social y económico de la colonia; por otro lado va a definir de modo definitivo la incorporación del Istmo a la política ultramarina castellana, estableciendo institucionalmente con el sistema de ferias y galeones, la función y carácter transitista de nuestro territorio.

9. Si bien España no era ajena a los principios económicos del mercantilismo no estuvo en capacidad de poner a prueba la eficacia de esa concepción y teoría económica sino cuando: primero, obtuvo su integración geopolítica como estado Nacional; segundo, aseguró el mercado de consumidores virtualmente cautivos de las posesiones indianas; y tercero, inició la explotación de los ubérrimos yacimientos metalíferos de las nuevas colonias. Sólo al verificarse la conjunción de estos factores antes de promediar el siglo XVI fue que España estuvo en condiciones de for-

mular de manera precisa, concreta y definitiva, con el correspondiente aparato institucional, su rol de foco hegemónico colonialista respecto de los dominios americanos asumiendo el poder de decisión sobre el uso de sus recursos, asignándole al Istmo dentro de ese sistema una función primordial como vehículo de intercambio entre la propia metrópoli y el área periférica proveedora por excelencia de metales preciosos, el Perú.

10. La definición del carácter transitista del Istmo de Panamá que se logra institucionalmente mediante la creación del sistema de ferias y galeones, constituye no tanto un reconocimiento a la llamada "Vocación Geográfica" de nuestro territorio como a la voluntad discrecional de un foco hegemónico metropolitano en este caso España, de hacer uso del recurso de una zona periférica en virtud de sus propias necesidades colonialistas. Cuando la explotación de ese recurso dejó de surtir eficacia y a desvalorizarse por efecto de la propia descomposición del centro hegemónico peninsular sencillamente fue suspendida, al igual que cuando fue inaugurada, por los correspondientes instrumentos institucionales, y antes de que promediara el siglo XVIII el sistema de ferias y galeones quedó cancelado, en consecuencia el Istmo de Panamá dejó de ser *La Ruta, o la Zona de Tránsito* por excelencia.

11. Cuando el Istmo de Panamá volvió a ser la ruta de tránsito por excelencia a mediados del siglo XIX con el Gold Rush californiano ello fue posible, una vez más, porque un nuevo centro hegemónico aparecía en el escenario internacional y nuestro territorio se prestaba idealmente para sus designios expansionistas. Quedaba claro así, como se ha demostrado después hasta la saciedad, que históricamente la decantada "Vocación Geográfica" de nuestro país solo podía traducirse en términos de ejercicio transista, cuando un centro hegemónico estuviese dispuesto a asumir el poder de decisión sobre el uso de lo que por tradición se ha considerado nuestro "Principal Recurso Geográfico".

Ferias y Galeones (1543-1748)

Pasemos ahora, en primer término, a considerar la significación del sistema de ferias y galeones y los efectos que ese sistema produjo en la conformación estructural de la economía y la sociedad panameña.

En primer término es preciso destacar que el sistema de ferias y galeones no hubiera tenido lugar de no ser porque se produjo en un contexto histórico que se caracterizó por la existencia, primero, de una metrópoli colonialista; segundo, de un foco proveedor de metales preciosos; tercero, de un aparato institucional basado en el

mercantilismo metálico-comercial - el monopolio galeonista -; y por último, de un istmo insustituible en la ruta de comunicación entre la metrópoli y sus colonias. Fue la conjunción armónica de un foco hegemónico, de una zona periférica proveedora de recursos primarios, de una mentalidad económica específica, y, finalmente, de un recurso geográfico irremplazable, lo que configuró e hizo posible la función transitista de Panamá y en consecuencia la hiperespecialización de su aparato productivo en el sector terciario. Examinemos sumariamente como fueron cobrando forma estos factores.

Es sabido que no es hasta 1529 que la Corona Española renuncia a las Molucas cediéndolas a Portugal por 350000 ducados, abandonando formalmente con ello la carrera hacia Oriente. Sin embargo, no se sabe con la misma precisión en que momento dejó de concebir al Nuevo Mundo como una descomunal valla continental que se interponía en la ruta hacia las especias para empezar a considerarlo como un territorio preñado de ingentes recursos susceptibles de ser grandemente aprovechados por el Imperio. Pero este cambio de actitud no tardó en sobrevenir una vez las posibilidades de explotar la riqueza metalífera del continente americano constituyeron un hecho efectivo.

Prácticamente desde que los conquistadores pusieron pie en nuestro continente surgió el mito áureo, que fue rápidamente cobrando forma con los relatos que surgen por doquier sobre legendarios Dabaibes y Eldorados. Veragua, inmediatamente después del descubrimiento colombino y luego las noticias provenientes del Darién con las cartas de Balboa y las versiones dadas en la Corte por Caisedo y Olmeñares de que en esas tierras "El Oro con Redes se Pescaba" sumadas a los relatos de los indios darienitas de la proximidad de el Dabaibe, constituyen tal vez los primeros y mas efectivos chispazos para encender la fiebre del oro. Esta fiebre de metales debía su origen tanto a las noticias llevadas de Europa por los primeros conquistadores como a la contracción monetaria por que atravesaba el Viejo Continente, contracción ésta motivada por la desviación del oro sudanés por los portugueses y su aplicación al tráfico con los países del Lejano Oriente. Para compensar la escasez multiplicáronse las acuñaciones de plata y aún de cobre, realizadas con el producto de las minas alemanas, cuyo mayor esplendor se produce entre 1470 y 1540. En América la explotación metalífera se inició desde bien temprano, pudiéndose establecer las siguientes etapas sucesivas durante las primeras décadas del siglo XVI, siguiendo el Enjundioso estudio que sobre el tema realizó Earl S. Hamilton. Entre 1503 y 1520, *Lavado de Oro en las Antillas y en el Mar Caribe. Entre 1521 y 1544. Aprovechamiento de la Riqueza Mexicana y Explotación de los Auríferos de Nueva Granada*, industria esta que adquiere su auge hasta 1537 y decae bruscamente en 1544. Sin em-

bargo no es sino a partir de 1545 con el descubrimiento de los fabulosamente ricos yacimientos argentíferos de Potosí que se produce un impacto verdaderamente revolucionario en la economía mundial iniciándose una incesante y prolongada riada de plata hacia el mercado europeo a través de España. En 1564 se descubre la mina de Huancavelica que proporciona la mayor parte del cinabrio empleado en la amalgama de la plata permitiendo un mayor aprovechamiento de los yacimientos, con lo que se inicia la etapa más importante de la explotación metalífera, la cual se va a extender hasta mediados del siglo XVII.

Como ha advertido Celso Furtado, a propósito de la "Formación Económica del Brasil", para el mercantilismo español de los primeros 150 años de colonización hispánica, los cuales coinciden precisamente con la época de esplendor de producción de metales preciosos, la tierra y los recursos naturales no representaban ninguna significación económica de importancia, y ello en gran parte por las condiciones tecnológicas del transporte marítimo que hacía poco rentable el comercio de mercancías de gran peso y de escaso valor unitario. Según esa misma ortodoxia mercantilista, el objetivo económico de la conquista y subsecuente colonización de las Indias consistía en la apropiación de excedentes en forma de metales preciosos que pudiesen ser transferidos para su acumulación en la metrópoli. Por ello, como ha advertido el chileno Alvaro Jara, en muy expresivos gráficos, la exportación de mercaderías como cuero, azúcar, productos medicinales y tintóreos, etc., ocuparon al menos durante esos primeros 150 años un volumen irrelevante si lo comparamos con la masa de metales preciosos que en el mismo período fue remitido a España. Durante ese tiempo la producción hispanoamericana fue predominantemente minera y lo que las Indias dieron a España y en consecuencia a Europa fueron fundamentalmente metales preciosos, ocupando los restantes productos coloniales de muy escasa significación en el conjunto de las exportaciones.

Esta sobrevalorización de los metales preciosos determinada por el fetiche del mercantilismo metálico-comercial vigente, basado en un principio monopolístico por parte del foco metropolitano, induce a la Corona, tan pronto se revelan las posibilidades sudamericanas, a imponer un rígido instrumento de control mercantil bajo estricta fiscalización del gobierno para lo cual crea el sistema de flotas y galeones, y sus correspondientes mecanismos periféricos que lo hagan más efectivo: en Perú, constituye el Virreinato, y en Panamá, y no por casualidad las fechas coinciden casi exactamente con la aparición de los yacimientos, a partir del 1543 implanta régimen de ferias, y en 1563 instituye la Audiencia. La aparición de los ingentes yacimientos metalíferos americanos confirmó de esta manera la idea de que las Indias constituían un patrimonio de la Corona y de que su economía solo podía ser com-

plementaria de la metrópoli, definiéndose formalmente desde entonces el papel de España como centro hegemónico y contralor discrecional de los recursos de las colonias, y la dependencia de estas respecto de la metrópoli como zonas periféricas proveedoras de recursos primarios. En este momento, a la vez, se inaugura la colonización efectiva del Nuevo Mundo y se constituye el complejo económico Hispanoamericano según el esquema eufemísticamente se ha dado en llamar "Pacto Colonial".

El sistema de flotas y galeones se apoyaba como se ha dicho en una concepción monopolística y en el esquema subyacente de la división geográfica del trabajo, por lo que establecía que el flujo mercantil entre la metrópoli y la colonia debía hacerse a través de puertos privilegiados en ambos extremos: así, Sevilla primero y mucho después Cádiz, controlaban todos los navíos con destino o procedentes de América, haciendo lo propio en el Nuevo Mundo los puertos de Veracruz, Cartagena y Nombre de Dios-Portobelo, excluyendo a terceros países de toda participación en el negocio, en base, como es sabido, a los privilegios papales otorgados por las Bulas de Partición de 1493.

Desde que en 1479 se derogó el monopolio colombino, el estado español intentó el monopolio absoluto de la carrera de las Indias, a través de la Casa de Contratación con sede en Sevilla y creada en 1503. Sin embargo, el sistema no adquirió la forma de monopolio - o más bien oligopolio - Andaluz de modo definitivo hasta 1563 cuando el flujo de metales preciosos provenientes de América obligó a controlar estrechamente su circulación y los comerciantes sevillanos lograron organizarse en un consulado según el modelo burgalés y mostrar la eficacia de su acometividad corporativa. Lo ocurrido antes de esa fecha puede considerarse por tanto como una fase experimental. Según los estudios de Pierre Chaunu, el tonelaje de los barcos había sido más bien pequeño hasta 1560, alcanzando un promedio de 100 toneladas. Pero a partir de 1563 los barcos empiezan a desplazar 300 toneladas lo que indica un brusco ascenso en la coyuntura económica de España, América y Europa. Desde esa fecha, sino en la práctica al menos teóricamente, cada año debían partir dos convoyes de Andalucía, uno rumbo a Nueva España y otro a tierra firme. La flota con destino a Veracruz en el Golfo de México debía zarpar hacia marzo o abril. En julio debían salir los galeones con rumbo a Nombre de Dios hasta 1596 y desde el año siguiente a Portobelo. Este convoy, conocido por el nombre colectivo de galeones debido a su escolta de seis u ocho navíos de guerra en razón del mayor volumen de metales preciosos provenientes del Perú que conducían sus naves mercantes, debía regresar del Istmo de Panamá en agosto para recoger a su paso las naves zarpadas de los puertos de la costa septentrional de Sudamérica, ambas

flotas debían reunirse en febrero en la Habana, desde donde, a mediados de junio regresaban a España.

Según las cuidadosas pesquisas del economista Earl S. Hamilton, quien manejó los registros de la Casa de Contratación Sevillana, en el período de esplendor de las exportaciones metalíferas comprendido entre 1503 y 1660, llegaron a Sevilla a 185.000 kilos de oro y 16.886.000 kilos de plata. Se calcula que más de un 65 % de esa ingente carga pasó por los puertos de Nombre de Dios, Portobelo y Panamá. Se ha estimado, por otra parte, que entre 1574 y 1702, esto es, durante 128 años, fueron enviados a Panamá 45 flotas de galeones que produjeron más de 1.300 millones de pesos, esto es, un promedio de 10 1/2 millones al año. Todavía en 1708 los galeones transportaron cerca de 40 millones de pesos. Y en la feria de 1724 un observador calculó que se habían hecho transacciones por 30 millones.

En el estado actual de la investigación es prematuro intentar, por falta de datos cuantitativos, evaluar el impacto económico que en nuestro ámbito colonial pudo haber producido el amontonamiento ocasional de barras de plata y de mercancías en los depósitos y aduanas de nuestras ciudades terminales con ocasión de las ferias. Sin embargo, en razón de la conformación estructural que impone a nuestro aparato productivo la función de tipo terciario de la actividad transitista, podemos suponer con escaso margen de error que aquel episódico aluvión metalífero, como suele ocurrir con tal tipo monocultor de economía, solo dejó benéficos tangenciales, rozando a su paso de provechos pasajeros a comerciantes, almacenistas, transportistas y en muy segundo término a otros sectores sociales que directa o indirectamente tomaban participación en la prestación de servicios al transitismo.

Más bien el análisis de dicho mecanismo productivo especializado en la prestación de servicios a la actividad mercantil transitista, lo que nos brinda la posibilidad de comprender los alcances que tuvo el sistema de ferias y galeones en la estructuración de nuestro mundo colonial y no tan solo en lo económico sino también en los restantes aspectos de la vida humana.

La documentación conocida revela que el comercio transísmico dependía de una exuberante reserva de mano de obra - en su gran mayoría esclava -, de abundantes recuas de mulas para el transporte, y de casas depósitos para alquiler en las ciudades terminales, a remolque de esta trilogía básica de servicios, subsistían otros sectores productivos subordinados a la función transitista: una pequeña actividad agrícola a base sobre todo de granos de maíz y arroz invariablemente deficitaria; una actividad ganadera mucho más importante y suficiente para las demandas del

mercado local; y finalmente una precaria y ocasional actividad armadora, capaz de producir eventualmente barcos de pequeño tonelaje para la navegación sudamericana.

La exuberancia tanto mulera como de mano de obra era una exigencia propia del sistema para su utilización óptima durante las ferias; sin embargo su nivel de ocupación bajaba a extremos ínfimos en el llamado "tiempo muerto" o de inactividad galeonista, el cual solía durar 11 meses durante el esplendor del sistema si bien en los años de decadencia era mucho más prolongado. Lo propio ocurría con las casas depósitos de los comerciantes por las que se demandaban elevados alquileres en tiempos de ferias y que el resto del año permanecían desocupadas. La subutilización y desempleo crónico del antedicho sector productivo era tanto más grave cuanto que constituía una oferta latente de servicios que el país no podía absorber internamente.

La absorción estacional y episódica de tales recursos no difería mucho por tanto de la exhibida por las economías agrícolas monocultoras - piénsese en las zafras azucareras - con el agravante de que la estacionalidad o periodicidad del transitismo fue mucho más fluctuante e insegura, todo lo cual contribuyó a agravar aún más los índices de desocupación del sector productivo, hacer más costosas y por tanto menos rentables las actividades productivas - casas - negros - mulas -, y finalmente, determinó la configuración de una mentalidad colectiva atormentada por la permanente amenaza de la contingencia.

Por el hecho de que la economía mercantil transitista determinó una hiperespecialización del sector productivo en la prestación de servicios, otras actividades productivas internas no tardaron en verse duramente frenadas, quedando de este modo entorpecida la capacidad de autoabastecimiento del país, lo que provocaría frecuentes alzas violentas en los precios de los bienes de consumo, generando a la vez un empeoramiento crónico del nivel de vida de la población menesterosa. Al mismo tiempo que el desarrollo desproporcionado y unilateral del sector servicios frustró toda esperanza de desarrollo de actividades productivas como la agricultura o la industria, contribuyó al establecimiento de las bases futuras de nuestro característico desequilibrio regional, concentrando la población y las fuerzas dinámicas de la economía en la zona de tránsito a expensas de los restantes territorios del país.

Debido al carácter extremadamente abierto de nuestra economía, por otra parte, nuestros mercaderes, agentes de los peruleros peruanos o de los monopolistas de

Sevilla, se limitaron a servir de intermediarios o distribuidores en el magno negocio transitista, quedando aquí sólo una muy pequeña porción de los beneficios pues la mayoría del dinero que llegaba procedente de las minas sudamericanas o bien seguía su curso para ejercer su poder de compra en Europa, o era destinado para la adquisición de insumos en el extranjero, bien sea para la subsistencia - como la harina, el trigo, el vino del Perú - o para renovar los instrumentos necesarios al mecanismo de tránsito - como negros importados de Africa o mulas traídas de Nicaragua y Costa Rica, la propia actividad mercantil, efímera e incierta, generó en nuestros grupos dominantes un estado mental de provisionalidad, de precariedad, lo que determinó que su permanencia fuese siempre transitoria y que tan pronto hiciesen fortuna abandonasen la tierra, fenómeno este que no vino a modificarse hasta fines del XVII cuando empezó a cobrar forma social el criollismo.

Condicionado por una economía cuya principal actividad dimanaba de modo tan exclusivo y unilateral del comercio y a la vez condenado por una especialización desmedida en su capacidad productiva, el istmo evidenció desde un comienzo en grado extremo su hipersensibilidad a los cambios externos. Cada contracción o alteración del comercio atlántico repercutía en el istmo en forma dramática paralizando literalmente su existencia, resultando particular y selectivamente vulnerable al irse manifestando la descomposición del sistema galeonista y más aún cuando este cesó por completo. Cuando esto ocurrió, antes de que promediara el siglo XVIII, las reservas de capital acumulado por los mercaderes criollos, desaparecida la ocasión de las ferias o del siempre provechoso contrabando, fueron invertidas en la adquisición de vastas y baratas extensiones de tierras situadas en el interior del país, el negociante hasta entonces urbano se ruraliza y el mercader se transforma en rentista, en terrateniente, generando este efímero interregno agrarista una grave recesión en nuestra economía de cuyo estancamiento no se levantará sino hasta el momento en que el "Pacto Colonial" se declara insubsistente.

Es posible que la sedentarización y consecuente *criollización* de la clase mercantil estuviese directamente relacionada con el auge del contrabando cuyas manifestaciones empezaron a ser alarmantes a fines del XVII y fueron la nota predominante en las transacciones comerciales de la primera mitad del siglo XVIII. El contrabando se produce al conjugarse los siguientes factores: primero, cuando los mecanismos de control metropolitano sobre la ruta oficial del tránsito empiezan a fallar, lo que parece tener lugar una vez que cambió la coyuntura a mediados del XVII y cesó de fluir como antaño la plata peruana iniciándose consecuentemente la decadencia del sistema de ferias y galeones; segundo, cuando las crecientes y extensas demandas del mercado americano como resultado de lo anterior empiezan a des-

bordar todas las posibilidades de abastecimiento mediante el sistema monopolista, imponiéndose otras prácticas extra-legales como la recurrencia a nuevas y prohibidas fuentes de oferta, práctica esta a la que se prestaba con frecuencia la usualmente corrupta administración; y tercero, cuando la piratería es liquidada primero formalmente con el tratado de Riswick y luego de hecho y las potencias enemigas con bases seguras en el Caribe substituyen las viejas formas de agresión por formas menos violentas de intercambio.

Siendo el istmo el pasaje insubstituible para penetrar los mercados sudamericanos no tardó en convertirse en la ruta natural para las introducciones ilícitas que luego eran canalizadas hacia los insaciables mercados del sur. Parece ser que la situación del mercado sureño se agravó con la interrupción de las ferias una vez que estalló la guerra de sucesión en 1700, lo que contribuyó a extender las prácticas contrabandistas en el istmo. Entre 1711 y 1747, aproximadamente, fue cobrando forma y consistencia una ruta de tránsito transísmico paralela a la oficial y situada a escasos kilómetros al Oeste, que, entrando por el río Cocle del Norte, atravesaba la cordillera central en donde los contrabandistas tenían diversas postas y fortines, para desembocar en Nata, especie de cuartel general y luego dirigirse por mar hacia los ávidos mercados sudamericanos. Los contrabandistas, que obtenían sus mercancías de los mercaderes británicos de Jamaica sobre todo, se asociaron en agrupaciones de nombres engañosamente píos como el "Sacro Apostolado" y "La Santa Familia" a los que al parecer estaban vinculados los más notables comerciantes de la capital. Su fin les llegó cuando el último Presidente de la Audiencia, Dionisio de Alsedo y Herrera, les declaró la guerra total, lo que logró con éxito, al dismantelar sus centros de operaciones y apresar y dar muerte a varios de sus agentes. Es posible, sin embargo que la desaparición del contrabando en Panamá o al menos su fuerte declinación a partir de este momento - 1747 - se debiese, más que a la acción punitiva del celoso presidente, al hecho de que al suprimirse el sistema de ferias galeones por el istmo, primero de hecho en 1736 y luego de derecho en 1748 e irse abriendo lentamente otros puertos americanos al comercio, merced a la política de liberalización comercial iniciada por Carlos III, nuestra ruta fuese paulatinamente abandonada, desviándose la actividad contrabandista hacia puertos recientemente habilitados.

Mientras el sistema galeonista se mantuvo próspero, esto es, hasta mediados del siglo XVII tardaron los otros factores antes señalados en manifestarse. El comerciante peninsular prefirió permanecer en el istmo sólo durante el tiempo que fuese necesario para hacer fortuna. Aunque aún faltan investigaciones pertinentes, es probable que algunos fijasen su residencia sólo durante unas cuantas ferias. La estacio-

nalidad de las ferias, esto es, su relativa regularidad, les permitía calcular prudentemente el riesgo, lo que fue desapareciendo al hacerse cada vez más irregulares y espaciadas. Pero al darse las circunstancias mencionadas atrás, al fin del siglo, debió optar por un radical cambio de actitud. Debido al intenso volumen de negocios las ferias podían producir espectaculares ganancias en pocos días, y esto explica la precariedad de su afincamiento a la tierra. El contrabando probablemente no permitía esos golpes de mano clamorosos y fugaces pero en cambio significaba un ejercicio persistente y sistemático, susceptible de ser practicado en cualquier momento. Tal vez en este hecho radique la prolongación del afincamiento de los comerciantes-contrabandistas y su radicación definitiva en nuestra tierra, para dar lugar a la futura formación del criollismo, pudiéndose destacar como hechos notables de lo que venimos señalando los casos concretos de los Echevers, Subiza, Urriola, Calvo y Arosemena, cuyos nombres aparecen por primera vez en la documentación finisecular del XVII asociados a estos menesteres extra-legales y van a constituir, junto con otros de aparecimiento posterior, las copas más preclaras del criollismo dieciochesco.

Los Mecanismos de Dominación de la Colonia

Si es cierto que básicamente las estructuras económicas de la colonia estuvieron conformadas por el régimen de producción terciario en razón de la actividad transitista, muchas de cuyas secuelas siguen palpándose en nuestros días, es necesario considerar siquiera sea someramente otras expresiones del mecanismo de dominación española en el istmo para comprender con un mayor grado de aproximación cuál es la verdadera significación de nuestra herencia colonial. Para asegurar la eficacia colonialista, la Corona estableció en el istmo dos categorías de mecanismos institucionales mutuamente interrelacionados y complementarios. Al mismo tiempo que impuso aquellas instituciones que podía controlar, generar y sostener directamente desde la metrópoli para adaptar el uso de los recursos del istmo a la medida de sus apetencias colonialistas, fue también implantando una estructuración económica, social, política y administrativa, sustentada también institucionalmente, que se exhibiese capaz de conjugarse con aquellos instrumentos de dominación externa y servir de garante e instrumento local para la consumación de dichas apetencias. Estos mecanismos de dominación exógena y endógena estuvieron dialectalmente relacionados entre sí, adaptándose según la marcha de las circunstancias coloniales, demostrando con ello flexibilidad, adecuación y eficacia para la satisfacción de los intereses recíprocos de la metrópoli y de los grupos de poder locales constituidos por nuestros comerciantes.

Como instituciones de dominación exógena, así denominadas en razón de su subordinación directa a la metrópoli por haber sido generadas, sustentadas e impuestas por ella unilateralmente, podemos mencionar: primero, el propio régimen de ferias y galeones; segundo, la audiencia, que si bien no es exclusiva de Panamá, existió aquí, no obstante la exigüidad de la población, en razón de la importancia creciente de su actividad económica, y que desapareció una vez cesó ésta, y finalmente, el sistema de defensas con castillos-fortalezas, baterías, trincheras, casas fuertes y murallas, en Portobelo, en las riberas del Chagre y en la propia capital, con miras a dar protección militar al trasiego mercantil. De no haber sido por la función transitista asignada al istmo por la metrópoli es casi seguro que ninguna de estas instituciones habría existido en nuestro territorio. No se habrían celebrado ferias en Nombre de Dios o Portobelo. En lugar de audiencia habríamos tenido Gobernación, como cualesquiera otras provincias menores y habríamos en fin estado desprovistos del ostentoso complejo defensivo Portobelo-Chagre-Panamá, o a lo sumo habríamos tenido fortificaciones más modestas como es el caso de Honduras o Guatemala con sus San Fernando de Omoa y San Felipe, respectivamente.

Los mecanismos de dominación endógena estaban determinados por una estructuración de poder local en la cual dominaba un grupo social con funciones hegemónicas en lo interno, pero cuyo ascendiente y capacidad de dominación dependían de los intereses prevalecientes en la metrópoli. Este grupo de poder subordinado - que no era otro que el grupo mercantil -, en su condición de agente interno de la metrópoli recibía de este su sanción institucional como grupo de privilegio y era por tanto el vínculo o la relación que hacía posible al centro hegemónico metropolitano al "Pacto Colonial" con la zona periférica, representada esta por el istmo de Panamá. Es en esta relación o vinculación de dependencia interna y externa, mantenida durante tres siglos de ejercicio transitista, donde debemos buscar la fuerza con que arraigó la estructura de poder local y en definitiva la razón histórica de su supervivencia durante el siglo XIX y aún hasta nuestros días.

La estructura de poder local cubría una amplia constelación de factores interrelacionados entre sí que incidían sobre los más variados aspectos de nuestra vida social de modo que sólo podríamos comprenderlos a través de sucesivas aproximaciones realizadas en distintos niveles de análisis... Bástenos por esta ocasión decir que al poner la Corona en manos de los grupos de poder los más variados instrumentos institucionales de explotación social y económica, como fueron las encomiendas, al régimen esclavista y estratificación social basada en la división de la sociedad en castas étnicas, introdujo profundos factores de distorsión social favoreciendo a minorías que desde entonces detentaron privativamente todas las fuentes

de riqueza y de dominación social. A estos instrumentos de dominación interna se agregaron otros en los planos políticos, administrativo y cultural como las instituciones de poblamiento urbano, el Cabildo, el sistema burocrático y finalmente la Iglesia.

La fundación de ciudades y su instrumento de control local, el Cabildo, crearon las bases para extender y diversificar la existencia del grupo de poder local a lo largo de nuestro territorio; el Cabildo, originalmente democrático, se convierte a partir de los años 70 del siglo XVI en instrumento plutocrático al implantarse el sistema de ventas de cargos públicos y renunciabiles por Felipe II. Con objeto de recabar mayores ingresos para el real patrimonio los cargos municipales serán en lo sucesivo vendidos en remate público al mejor postor. Reservado por leyes el Cabildo privativamente a la población blanca, no tarda, con la innovación filipina, en contribuir a una mayor diferenciación social y afianzar el poder público en manos de familias blancas adineradas. Esto es particularmente cierto en la capital donde el Cabildo pasa a ser posesión del grupo económicamente dominante - los mercaderes - convirtiéndose en instrumento efectivo y casi siempre triunfal de sus apetencias de grupo.

La reforma filipina de las ventas de cargos públicos y renunciabiles es aplicada también al sistema burocrático, lo que va a determinar igualmente el control de los cargos políticos por los más afortunados, si bien que no siempre por los más competentes.

Habría que agregar a estos mecanismos de poder local la institución eclesiástica, la cual desempeñó el papel homogenizador cultural de la población dentro de un esquema de valores acordes a los intereses colonialistas y por tanto fue el factor ideológico determinante para el mantenimiento del *Status Quo*.

Todos estos instrumentos institucionales, destinados a favorecer exclusivamente al grupo peninsular radicado en nuestro territorio, fueron sentando firmemente las bases para una estructuración de poder y control interno. Adquiriendo en la capital, donde se concentraban las principales energías vitales y el mayor dinamismo económico del país, su máximo ascendiente y eficacia. La circunstancia de que el elenco comerciante se viese desde un principio más favorecido por el mecanismo colonialista que los restantes sub-grupos de poder como los encomendaderos o los colonos blancos rurales y en razón asimismo de su propia actividad profesional el comercio - que los ligaba más estrechamente a la componente peninsular, determi-

nó que constituyesen el verdadero y más firme vínculo de dependencia y dominación local de la metrópoli.

Para hacer más rico el centro de dominación peninsular y favorecer los agentes internos de dicha dominación, se establecieron pues estas relaciones interligadas de dependencia y dominación, deformando desde su nacimiento, por un lado, la estructura de nuestra sociedad y por otro, la estructura de nuestro aparato productivo en razón de la hipertrofia del sector servicios. Dicho de otro modo, al incorporarse históricamente el istmo de Panamá a los intereses hegemónicos de la metrópoli y quedar envuelto y dominado por el proceso de expansión de la península como territorio dependiente, fue estructurado social y económicamente no para sí mismo, sino para servir a los intereses y designios de sus dominadores. Todas estas circunstancias como luego se verá, incapacitarán a nuestra sociedad para superar las distorsiones estructurales heredadas empujándolas cada vez más a reforzar los vínculos externos de dependencia, pudiéndose decir que el legado colonial, en razón de la misma rigidez e inelasticidad de las estructuras heredadas, nos precipitó fatalmente a las nuevas relaciones de dependencia surgidas con la división internacional del trabajo y el apareamiento de nuevos centros hegemónicos durante el siglo XIX.

El Siglo XIX

En razón de los factores antes señalados y al hecho de que en la década anterior a 1821 se produjera una importante reactivación de la actividad comercial, el grupo comerciante capitalino no encontró dificultades en recabar para sí la dirección del movimiento separatista en los términos que más le favorecían, apartando de toda participación en el mismo a los restantes sectores sociales del país.

Condenado por una actitud mental heredada de sus abuelos y reforzada por la fugaz y provechosa experiencia mercantil preindependentista, tan pronto alcanza el poder y, asumiendo que sus intereses de grupo representan los intereses de la embrionaria "Nación" según el espíritu del naciente liberalismo, el elenco comerciante no hace sino readaptar las estructuras coloniales. Convencido de que nuestro único recurso aprovechable es el geográfico, se dispone a defender ante los senados y Cámaras de representantes colombianos la apertura de la ruta y la liberalización del comercio transísmico a través de leyes librecambistas, doble objetivo que se convierte en el *Leit Motiv* obediente y reiterativo de sus luchas decimonónicas. Estremecido por la emoción que le produce la fraseología romántica y visionaria de Bolívar, que imagina al istmo convertido en una moderna Bizancio, retorna al viejo esque-

ma productivo basado en la hiperespecialización del sector- terciario - para que el istmo sea una vez más, como lo fue antaño y lo requiere su destino, "Puente del Mundo y Corazón del Universo" - y a la obstinada renuncia al desarrollo de la agricultura y la industria, esto es al aprovechamiento armónico e integral de los restantes recursos del país.

Intacta la estructura de poder tradicional y en consecuencia una mentalidad proclive a entender el destino del país atado a un exclusivo horizonte productivo, pervive así el viejo espíritu aún cuando formalmente ha sido liquidado el "Pacto Colonial".

Al conservarse la estructura de poder heredada de la colonia y subsistir el esclerosamiento de los elencos directivos tradicionales estos no tardaron en intentar la consolidación de sus instrumentos de dominación incorporando o manteniendo formas institucionales que garantizaran en su beneficio, primero, la subordinación de la mano de obra ya sea a través de la conscripción esclavista o salarial o cualquier otra, y segundo, los vínculos externos que permitiesen la explotación económica del recurso geográfico del istmo. No fue otro el propósito del reglamento de comercio libre suscrito a raíz de la independencia, o la defensa de los preceptos constitucionales que santificaban la esclavitud y el sufragio censatario.

En ese contexto también se sitúan, el "Anseatismo" y el autonomismo característico de las luchas decimonónicas del grupo dirigente que evidenciaban la supediación del ideal separatista al usufructo de la ruta. La defensa de tales objetivos convirtió la independencia de 1821 en una mascarada por que mantuvo la rigidez de la estructuración social heredada de la colonia y preparó las condiciones para entregar al istmo a un nuevo régimen de dependencia bajo la subordinación de nuevas metrópolis hegemónicas a nivel mundial.

Casi al mismo tiempo que el imperio español se desmorona en América, empieza a evidenciarse la convergencia hacia el istmo de poderosos intereses multinacionales antitéticos entre sí y amenazantes para los intereses panameños. Las diferencias derivadas de la discordancia ecológica y geopolítica entre el istmo y Colombia habían hecho aparición casi a raíz de la anexión de 1821, generando entre los dirigentes istmeños, esto es, entre los comerciantes blancos capitalinos, una temprana vocación autonomista respecto de los centros de poder colombianos.

La constitución llamada vitalicia o boliviana que el Libertador quiso imponer a las repúblicas bajo su influencia y que desató fuertes resistencias y fue a la postre re-

chazada en todos los países en donde se quiso implantar, encontró en el istmo una reacción autonomista entre los sectores dirigentes, expresada en la fórmula "anseática" orientada a procurar la protección y tutelaje del istmo por parte de una o varias potencias marítimas mundiales que sustituyeran a Colombia como nación protectora. Tal protección militar constituiría el mejor garante para asegurar el establecimiento en nuestro territorio de un centro de libre comercio. De esta manera el movimiento "Anseatista" de 1826, constituye el primer esfuerzo consistente por parte de la dirigencia mercantil panameña para aprovechar las contradicciones que los intereses multinacionales extranjeros tenían entre sí, con, objeto de alinearlos con los intereses "Nacionales" entendiéndose por éstos los que convenían a dichos grupos dirigentes. Sin embargo, la fórmula anseatista no llegó a la prueba de fuego por las medidas que inmediatamente tomaron las autoridades militares de los centros colombianos para disolver el movimiento.

El separatismo del grupo mercantil capitalino constituyó una tendencia constante a lo largo del decimonono, aunque sus distintas gestiones en ese sentido estuvieran condicionadas por muy diversas circunstancias. Sin embargo, desde un principio, la fórmula separatista estuvo estrechamente emparentada con la idea de dependencia, amparo, auspicio o tutelaje mercantil del istmo por parte de grandes potencias, como Estados Unidos, Gran Bretaña, Francia, etc. Evidentemente, el ideal separatista estaba subordinado al aprovechamiento de la ruta. Esta misma supeditación en el orden de finalidades se refleja en el desenlace de los distintos movimientos emancipistas de ese siglo, como fueron los de 1826, 1830, 1840 y 1861, invariablemente provocados como respuesta a un estado de crisis política de la unión colombiana, de cuyos avatares querían apartarse los dirigentes istmeños para evitar un empeoramiento de la situación transitista del istmo.

Todos estos factores se acentúan y se aglutinan a medida que avanza la década del 40. En el plano internacional tenemos dos series paralelas de hechos de la mayor entidad. Por un lado, las crecientes intervenciones británicas en distintos puntos del continente que provocan las primeras alarmas serias en Colombia. Como son las realizadas por los agentes de aquel gobierno insular en las costas venezolanas, frente a Argentina, en el interior de México son pretexto de laboreo de minas, en Ecuador para auspiciar un movimiento golpista y encumbrar al General Flores, y finalmente, la creación de Belice en el corazón de Centroamérica en 1840, y consecuente imposición del rey mosquito, en 1845. Por otro lado, el galopante proceso de expansión territorial estadounidense hacia el oeste, que trae la anexión de Texas en 1845 y la inmediata guerra con México, culmina con el tratado Guadalupe-Hi-

dalgo de 1848, deparando aquella nación norteña dos descomunales fachadas marítimas que inmediatamente plantean la perentoriedad de su conexión.

Como resultado de esta situación, los centros colombianos de poder buscaron una doble solución del problema dando los pasos siguientes; primero, y esto se consideraba de necesidad urgente, mediante una fórmula diplomática que garantizase la protección y aseguramiento del istmo como territorio soberano de Colombia; segundo, y esto se alcanzó después de superar tenaces resistencias políticas internas, mediante la concesión de una autonomía local de neutralizar las inclinaciones separatistas istmeñas. Lo primero se alcanzó con el tratado Mallarino Bidiack de 1846. Lo segundo, con el Estado Federal de Panamá, de 1855.

Todo ese período se caracteriza además por la desatención de que son objeto por parte de Colombia los requiebros transitistas de nuestros repúblicos. Por lo que se refiere a las disposiciones librecambistas, el reglamento de comercio libre de los revolucionarios de 1821 pronto pasa a ser letra muerta. La ley colombiana del 28 de septiembre de 1822, relativa a comercio libre, había sido derrocada por la del 2 de agosto de 1823; esta por la de 15 de marzo de 1826, que a su vez sería abolida por el decreto del 9 de marzo de 1828, adicionando después por el de 3 de marzo de 1829. Pero si este fue el destino de las soñadas franquicias, no sería mejor el del camino transístmico. Desde que entre 1822 y 1823 el Coronel William Duane visitó Bogotá con el intento de constituir una compañía para excavar "el Estrecho de Panamá", hasta que se firmó el tratado Stephens Paredes para la construcción del ferrocarril, esto es durante una treintena de años, se hicieron no menos de 10 intentos, concesiones o contratos con diversos individuos y compañías extranjeras, para estudiar las posibilidades de utilizar la ruta transístmica, bien fuera abriendo un camino de macadam, un canal o utilizando un ferrocarril. D'Evereux y Cochrane en 1824, Hislop en 1825 Lloyd y Falmarc en 1827, el pintoresco Barón De Thierry en 1833, Biddie en 1835, Salomón y Joly de Sabla en 1838, Garell en 1843, y Klein en 1847, desfilan para representar los intereses capitalistas de Estados Unidos, Francia o Gran Bretaña o para representarse a sí mismos, sin que se logre el menor resultado. Colombia carece de recursos propios para acometer la empresa del istmo, pero tampoco actúa con resolución y consistencia ante el desfile de pseudocientíficos, aventureros, hombres de negocios y diplomáticos que reclaman para sí, o para sus respectivos países, el privilegio de explotar la ruta apreciándose en la actitud colombiana más bien la tendencia a manejar los destinos del istmo como si se tratara de un enclave colonialista, negociando el recurso geográfico con miras a extraer el máximo provecho sin demasiados miramientos para con los intereses locales.

Colombia evidenciaba pues su escasa vocación como foco hegemónico metropolitano y su incapacidad para establecer firmes vínculos de dependencia con Panamá al aire de la caduca metrópoli peninsular.

Ante la sensación de desamparo que provoca la actitud colombiana surgen desde el comienzo los amagos de ruptura, acompañados de una prematura proclividad xenofílica por parte de nuestros repúblicos como lo evidencia la fórmula anseática del 26. El istmo es ofrecido luego por nuestros patricios reiteradas veces a Inglaterra como un delicado platillo para su voracidad imperialista, desatada entonces con increíble pujanza a tenor de su creciente poderío industrial. Pero la isla está demasiado entretenida en sus mercados de Oriente y la ruta ultramarina que la conecta con viejos mercados americanos - Brasil, Uruguay, Argentina - pasa a mucha distancia de Panamá. Es un orden de prioridades, la ruta del istmo carece entonces de interés para John Bull. La fantasía patersoniana del XVII de colonizar el Darién para dominar la ruta hacia Oriente ha sido ya superada por los avances en la tecnología naval y por el uso cada vez más frecuente del cabo de Buena Esperanza para el periplo asiático.

Será preciso entonces que una nueva potencia haga aparición en el horizonte histórico para que el recurso geográfico vuelva a ser valorizado y satisfaga la exigencia transitista de los primeros repúblicos. Cuando los Estados Unidos cierran su ciclo de expansión territorial hacia el oeste alcanzando las costas del Pacífico y se revela el Caribe como "Mare Nostrum" de la nueva potencia, el istmo adquiere una renovada relevancia en el comercio internacional. Es en razón de esas exigencias geopolíticas que el istmo vuelve a ser la zona de tránsito por excelencia y el centro del comercio marítimo de un nuevo foco hegemónico metropolitano, fue en ese momento, que tiene lugar cuando llegan las primeras compañías de vapores a nuestras costas Atlánticas y Pacíficas, se inicia la construcción del ferrocarril y casi simultáneamente se produce la avalancha de la California, que el istmo entró en la órbita imperialista del naciente foco hegemónico norteamericano. La ausencia de verdadera autonomía no tan sólo del istmo y sus dirigentes sino también de Colombia para decidir a voluntad sobre el uso del recurso geográfico había por tanto impedido que los devaneos transitistas constituyesen un hecho efectivo. En esto diferían de Inglaterra o Estados Unidos cuyas condiciones de focos hegemónicos en razón de su capacidad económica por el dominio de adecuadas y eficientes tecnológicas, les permitían valorizar discrecionalmente un recurso a incorporar nuevas zonas periféricas a su dominio para subyugarlas y explotarlas en su exclusivo provecho.

Sin embargo, la inserción del istmo en la órbita hegemónica norteamericana no se produjo como la de otros países periféricos que lentamente fueron incorporándose a los nuevos focos metropolitanos. La vinculación de los demás países periféricos con el mercado - internacional se produjo al convertirse estos en áreas productoras de materias primas y alimentos. Pero, de la misma manera que durante los años del "Pacto Colonial" el istmo se mantuvo dependiente de la metrópoli peninsular no como país proveedor de recursos primarios sino en función de su actividad transitista desplegada a través de la prestación de servicios, así también se construyó el ferrocarril norteamericano y se desató el "Gold Rush" californiano, no se incorporó a la nueva órbita hegemónica como área agro - extractiva sino como dispensador de servicios, lo que iba a dar por resultado que la experiencia colonial volviera a repetirse solo que aún con más crudeza.

La combinación de tres circunstancias va a dar inicio a la coyuntura: primero, la llegada desde 1848 de los primeros vapores al istmo por el Atlántico y el Pacífico para conectar por la ruta transísmica el oeste con el este americanos, lo que fue posible por la existencia de una poderosa firma naviera neoyorkina; segundo, el comienzo de las obras del ferrocarril con el financiamiento de la misma firma naviera y como un complemento a sus actividades económicas; y finalmente, el descubrimiento de ricos yacimientos auríferos en California a partir del molino del colono John Sutter, factor este último que vino a desbordar velozmente, todas las previsiones sobre la rentabilidad de las inversiones navieras y ferrocarriles, imprimiendo a la ruta una poderosa inyección dinamizadora.

El ferrocarril cuya explotación fue concedida por el gobierno de Nueva Granada al capitalista neoyorkino, Willian Aspinwall por un período de 49 años, puede pasar a la historia como una de las más lucrativas empresas del siglo XIX. El capital inicial de la compañía, de un millón de dólares, se multiplicó por más de 100. Durante los doce años que siguieron a su inauguración, el ferrocarril transportó oro en polvo y en pepitas y oro y plata en monedas por más de 750 millones de - dólares cobrando un cuarto del uno por ciento del valor de cada embarque. Sus acciones se convirtieron en las de más alta cotización en la bolsa de Nueva York y, en 1868, pagaron a los accionistas dividendos del 44 por ciento. Durante la primera década, había transportado ya cerca de 400.000 pasajeros.

Esta prosperidad inusitada llegó sin embargo a su fin cuando en 1869 la Unión *Pacific Railroad* colocó la última traviesa del ferrocarril Transcontinental que unía las costas Atlánticas y Pacíficas de los Estados Unidos. Los efectos sobre la línea panameña fueron desastrosos. Las entradas de un total aproximado de cuatro millones

de dólares en 1868, se redujeron a cerca de un millón en 1871; los dividendos bajaron del 26 al 3 por ciento. La merma en el negocio y el alto costo del convenio con Colombia hizo que se desalentaran muchos accionistas y los valores acción se depreciaran bajando de 200 dólares a solo 80.

La corta aunque clamorosa prosperidad del ferrocarril transísmico vino a demostrar dos cosas de cuya enseñanza parece, sin embargo, que no se hubieran querido aprovechar ni Panamá ni Colombia: primero, la dependencia y en consecuencia vulnerabilidad total de la ruta al nuevo eje metropolitano como se demostró con la apertura transcontinental; segundo, la pasividad extrema del país proveedor del recurso por lo que se refiere a la participación en el negocio en sus múltiples aspectos, o dicho de otro modo, la insuficiencia y disfuncionalidad estructural del istmo para aprovecharse adecuadamente de los efectos tanto directos como indirectos producidos por el tránsito.

De esta manera, no obstante la ingenua euforia del primer momento, el istmo repitió una historia que debía serle ya muy familiar. El oro californiano paso del mismo modo que el tesoro del Potosí, sin producir mayores efectos benéficos, con el agravante de que una vez inaugurado el ferrocarril en 1855 y cesar las restantes actividades transportistas, todo el tránsito y en consecuencia sus beneficios quedaron absorbidos en su casi totalidad por la *Panama Railroad Company*, esto es que los beneficios derivados del usufructo del recurso geográfico se filtraron como por un canal sin desagües para ir a desembocar casi intactos a manos de los capitalistas neoyorquinos.

La documentación conocida indica la presencia de capitalistas extranjeros que se instalan en Panamá y Colón, una vez despunta la coyuntura, para invertir en los negocios más lucrativos; recuas de mulas y establos de caballos para el transporte transísmico; bancos; establecimientos de juego y diversiones; comercio; periódicos; hoteles; restaurantes; etc. Se desconoce sin embargo, qué grado de participación tuvo la vieja élite comerciante panameña en estos negocios. Si debilitada económicamente por los 30 años de postración que había vivido el país desde 1821 hasta el comienzo de la coyuntura, se había encontrado incapacitada para financiar empresas competitivas con las de los recién inmigrados; si valiéndose de su prestigio social logra asociarse con ellos; o como parece muy verosímil, adaptó sus propiedades urbanas para hoteles y pensiones; abrió, como sus abuelos, tiendas para el comercio al menudeo, y empleó caballos de sus anémicos fundos interioranos para el transporte hasta Cruces.

En cualquier caso se sabe que al terminarse las obras del ferrocarril y comprobarse que, gracias a las mejoras en los horarios y servicios, los viajeros no tenían que permanecer durante tanto tiempo como antes en el istmo, empezaron a quebrar todos aquellos negocios que como el transporte; el hospedaje, las comidas, las diversiones, etc., dispensaban servicios a los transeúntes con destino a California. Hay evidencias de que la crisis afectó por igual a los comerciantes tanto extranjeros como nativos de la capital y Colón, así como a los boteros del Chagre a los ganaderos y agricultores del interior y seguramente también a los que transportaban mercancías y productos alimenticios entre la capital y los puertos Aguadulce, Chitre, Mensabe y Tonosí.

La conclusión de las obras dejó cesante además a una importante cantidad de trabajadores del ferrocarril en su casi totalidad extranjeros procedentes de las más diversas partes del mundo, lo que agravó extremadamente a situación. La cesantía de los nativos que hasta 1855 habían estado dedicados a diversas facetas del tránsito, como boteros o chateros del Chagre, o arrieros en la ruta de Cruces o a otras actividades, sumada a la cesantía de los inmigrantes extranjeros debió gravitar onerosamente sobre la urbe capitalina pudiéndose conjeturar, y creo que con el necesario fundamento, que el estallido del 16 de abril de 1856 conocido con el nombre de *La Tajada de Sandía* fue una causa directa del malestar social provocado por la paralización de las obras.

Sin embargo, uno de los efectos más importantes de la coyuntura parece haber sido el conflicto sangriento entre latifundistas y parvifundistas de la región centro-oeste del istmo. Los datos que han logrado espigarse, todavía muy incompletos, permiten suponer que al producirse el aluvión californiano acompañado por el inicio de las obras del ferrocarril y crearse un amplio y creciente mercado en la zona de tránsito, la ganadería interiorana de Coclé, Azuero y Veraguas, siempre exuberante desde los remotos tiempos coloniales, consideró abierto un extenso campo de posibilidades.

La tenencia de la tierra exhibía una doble estructura en la zona: el latifundio, predominante en Coclé y Veraguas y el minifundio, característico de Azuero desde que en 1558 su suprimió prematuramente en la región la encomienda indígena y la hereda empezó a ser trabajada por el mismo propietario. La circunstancia de que en 1850, esto es al inicio de la coyuntura, se establecieran legislaturas provinciales con relativa autonomía, determinó que los titulares de los escaños legislativos, representantes en su mayoría de los intereses latifundistas, legislasen en favor de su clase, impulsados por el propósito de extender las propiedades a costa del mini-

fundista azuereño para de esa manera acaparar el mercado de la carne. La pretensión latifundista tuvo efectos trágicos. En abril de 1854 hizo crisis el conflicto en sucesivos combates entre los campesinos parvifundistas del área santeña y las fuerzas combinadas de varios grandes propietarios de apellidos Chiari, Baraya, De La Guardia y Fábrega. En Parita los dos pequeños ejércitos contendientes libraron la batalla final que tuvo consecuencias fatales para los terratenientes cuyas haciendas y casas fueron destruidas motivando la emigración de algunos al extranjero.

La supuesta opulencia que había traído el aluvión californiano con sus cientos de miles de emigrantes, con su ferrocarril, con el oro en polvo y en pepitas traído del oeste, a solo seis años de haber comenzado, no dejaba en Panamá sino desocupación, quiebras, guerras intestinas, y un oneroso compromiso internacional provocado por las reclamaciones de indemnización norteamericanas a propósito del incidente de la Tajada de Sandía.

El retorno a una economía urbana y de servicios y su debut en el nuevo orden económico mundial no produjeron pues en el país los efectos positivos que todos esperaban, dejando más bien un saldo en extremo oneroso para nuestra frágil economía. Como la historia demostrara después, esta triste experiencia fue pronto olvidada y como los pueblos desmemoriados del Filósofo Santallana, volvimos varias veces a repetirla cada vez con peores resultados.