Segundamente, el anticlericalismo y la masonería no irritan en Panamá cuyos comerciantes publican diarios amantes del liberalismo, donde critican, mordazmente, el poder temporal y espiritual de la iglesia católica. En cambio, a la sazón, Bogotá cultiva un catolicismo triunfante, exterior y "supersticioso". (100) Una reacción clerical en detrimento de la masonería germina. (101)

Terceramente, la xenofilia de los comerciantes panameños contrasta, de golpe, con la xenofobia de los bogotanos, cuyas fuentes de riqueza no provienen del comercio exterior. El aislamiento de Bogotá, cortada del mundo por la ausencia de caminos, y situada sobre una meseta a 2,600 metros de altura, muy lejos del mar, la convierte en otro planeta. (102) De hecho, semejante situación topográfica peculiar es susceptible de explicar, en parte, la xenofobia de sus hijos e, incluso, su indiferencia por los asuntos del universo. A los ojos de un historiador lugareño, Bogotá constituye una especie de "tierra prometida" para quienes nazcan allí. (103) En otras palabras, tal ciudad es el centro del orbe. Todas las circunstancias antedichas contribuyen a esclarecer las diferencias, bien nítidas, entre Bogotá y Panamá. La primera no cesa de extrañarse ante los extranjeros, inclusive diplomáticos europeos, tildados de "espías". (104) Teme Bogotá que la religión desaparezca, en Colombia, a su arribo. (105) Entretanto, en Panamá, bañada por ambos mares, los mercaderes son siempre bienvenidos. Si Bogotá es centrípeta, la Ciudad de Panamá es, al revés, centrífuga. Basada está su economía en las relaciones comerciales con las Antillas y con los puertos del Pacífico. Sus lazos económicos con Bogotá no existen. Progresivamente, los comerciantes panameños juzgan las leyes proteccionistas, promulgadas por la capital, perfectamente no-

---

(100) Ver CORDOVEZ MOURE, José María, **Reminiscencias de Santafé y Bogotá,** edición, prólogo y notas de Elisa Mújica, con 87 ilustraciones, Aguilar, Madrid, 1957, p. 64. Sobre las alianzas entre los hacendados de Bogotá y la iglesia católica, ver, con sumo provecho, VILLAMARIN, Juan A., **Haciendas en la sabana de Bogotá, Colombia, en la época colonial, 1539-1810,** XL Congreso internacional de americanistas, II Simposio de historia económica, Roma, 1972.

(101) Ver RESTREPO, José Manuel, **Diario político y militar...,** Tomo I, 1819-1828..., **op. cit.,** p. 277.

(102) Ver CORDOVEZ MOURE, José María, **De la vida de antaño, op. cit.,** p. 103.

(103) **Ibidem,** p. 108.

(104) Ver RESTREPO, José Manuel, **op. cit.,** p. 259.

(105) **Ibidem,** p. 277.

civas. Serían obra de una urbe lejana, andina, ignorante, en efecto, de los problemas materiales y reales del Istmo. De aquello deriva, de hecho, esa suerte de plasticidad que caracteriza los pareceres de los oligarcas urbanos. Su flexibilidad y apertura de espíritu, frente a la modernidad, contrastan con el etnocentrismo y rigidez de Bogotá donde el extranjero encarna un riesgo de subversión para el sistema imperante.

Cuartamente, constatamos, de continuo, el sentido de lo concreto y de lo práctico, bien patente, entre los comerciantes de la Ciudad de Panamá. Por su profesión, están impelidos a manifestar una actitud utilitarista y pragmática en sus negocios. No exageramos al palpar una especie de "utilitarismo autóctono" que invade los espíritus de los tenderos, a despecho de que todos no lean las obras solicitadísimas de BENTHAM. Contrariamente al misoneísmo, esparcido en Bogotá y al horror a lo práctico y a lo concreto, (106) el criollo liberal, capitalino, estima que el cambio no cuajará sino mediante unas reformas materiales y palpables. En efecto, la construcción de un ferrocarril transístmico o de un canal interoceánico es, a sus ojos, el primero de los nortes. Cambio, por consiguiente, inmediato, fugaz y visible, que transformará, a corto plazo, las estructuras del Istmo, e inclusive su topografía. El énfasis puesto en la realización de tamaña obra demuestra el espíritu práctico que anima a los comerciantes panameños. La utopía de la "feria comercial" está basada en la cristalización de semejante idea.

Quintamente, el debate pedagógico, que corroe a Colombia, en punto a la adopción de las obras de BENTHAM, adquiere graves, delicadísimas proporciones en Bogotá. (107) Su "aritmética moral" es criticada, por los ideólogos conservadores colombianos, en tanto que "egoísta". La iglesia católica se opone, naturalmente, a tales enseñanzas. En cambio, las ideas pedagógicas nuevas son bien acogidas en Panamá. Tal, el método lancasteriano es ensalzado por la prensa. BENTHAM no es zaherido sistemáticamente. El deseo imperioso de una "educación industrial", vocada a la mutación efectiva y material de la sociedad, campea bien claramente. Los pensadores de la oligarquía urbana proponen la suspensión de las antiguas

(106) Ver CORDOVEZ MOURE, José María, **De la vida de antaño, op. cit.,** p. 111.

(107) Ver RESTREPO, José Manuel, **op. cit.,** Tomo III, p. 58. Ver, también, ORTIZ, Juan Francisco, **Reminiscencias,** Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, 102, Prensas de la Biblioteca Nacional, Bogotá, 1946, p. 110.

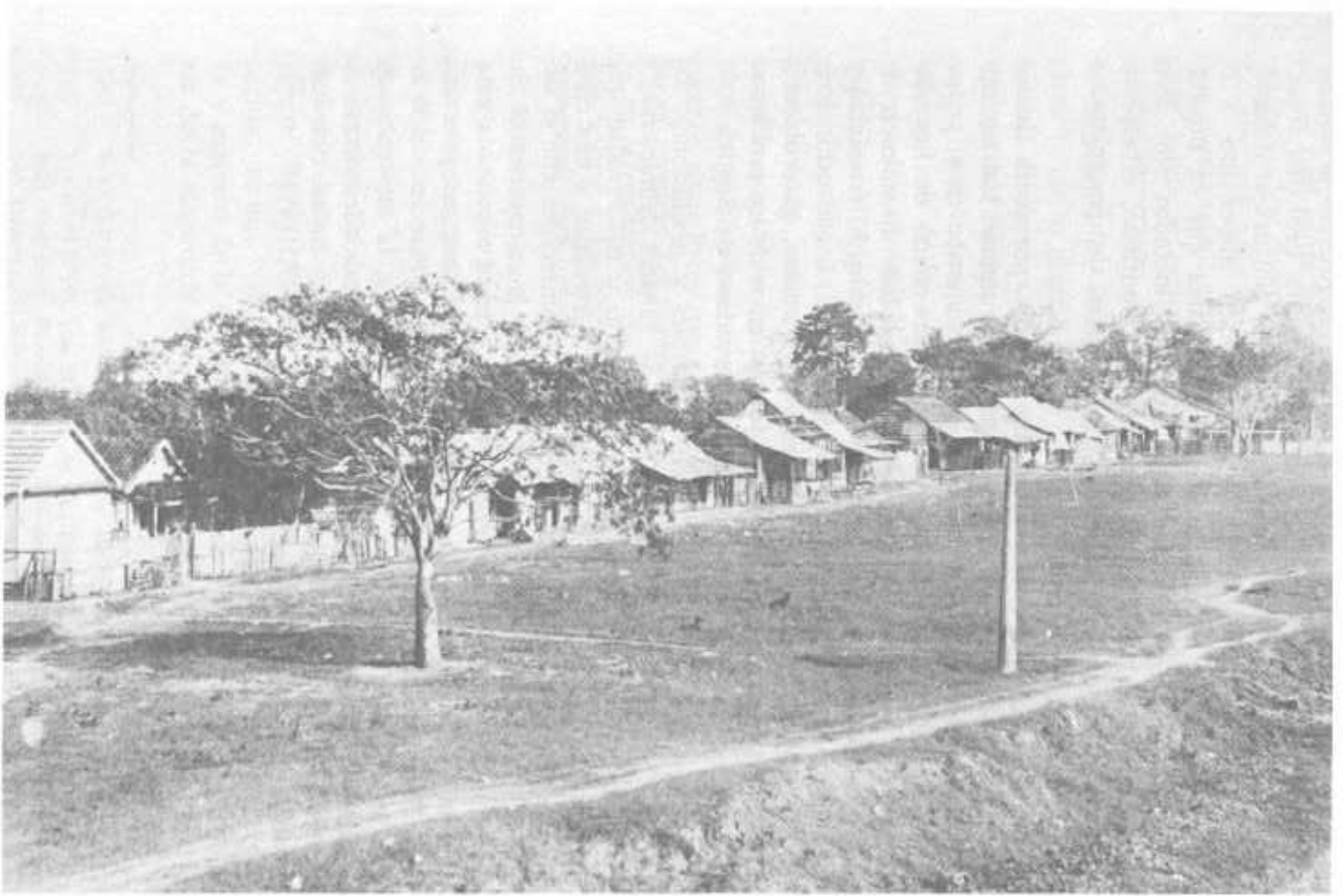
carreras de cuño colonial (teología, derecho) sugiriendo la implantación de inéditas materias (química, agronomía, geología, física) en los programas de los planteles secundarios. Sin desear dictaminar, parécenos innegable que el recibimiento dispensado a la "nueva pedagogía" es más entusiasta en Panamá que en Bogotá, donde los dicterios contra tales inusitados métodos son bien vehementes. (108) Con todo, señalamos, de continuo, el aspecto bastante voluntarista de las reformas propuestas, siempre aplazadas en verdad.

Finalmente, una crítica al medio irrumpe por parte de los ideólogos de la oligarquía urbana de los cuales algunos son auténticos **realistas sociales.** Semejante reflexión se inscribe en el pensamiento hostil al conservadurismo. La enumeración de los obstáculos que impiden el progreso de la sociedad: a) ausencia de comunicación entre la élite ilustrada y el pueblo, b) frivolidad y cinismo de la clase dirigente, c) empleomanía, d) constitución étnica, e) religión, f) falta de capitales y de caminos, g) problemas agrarios, h) clima, supone una toma de conciencia de los problemas sociales escamoteados por los grupos conservadores de Bogotá.

En resumen, pese a sus perennes traspiés y desilusiones, los ideólogos de la oligarquía de la Ciudad de Panamá demuestran, a través de sus exposiciones, mayor dinamismo y modernidad que aquellos de Bogotá. Y es que los primeros pertenecen a una clase cuya prosperidad depende de las relaciones comerciales con el extranjero. Asimilan, de mejor grado, las ideas contemporáneas. Su profesión misma les impide manifestar una actitud misoneísta ante los cambios que acaecen en toda Colombia. En suma, aceptan más las innovaciones que sus homólogos de Bogotá. Parécenos útil incluir estas salvedades que prueban, brevemente, la existencia de profundos antagonismos, a nivel de las mentalidades, entre la Ciudad de Panamá y Bogotá, desde la primera mitad del decimonono.

---

(108) **Ibidem**, p. 73.



El nuevo arrabal "antillano" de Calidonia. Reemplaza a Santa Ana como "barrio exterior" de la creciente Ciudad de Panamá, a fines de la pasada centuria, y es sede del novicio proletariado negro de las islas británicas y francesas del Caribe, que labora en las excavaciones del Canal.

CAPITULO SEIS

EL SENTIMIENTO NACIONAL Y LAS "INDEPENDENCIAS" EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

En el capítulo anterior, ilustramos el dinamismo que atestigua la oligarquía urbana por transformar la "mentalidad colonial", si se nos permite utilizar la expresión del filósofo argentino José INGENIEROS. Este entusiasmo —comparado con el letargo manifiesto de los grupos dominantes rurales— la predispone para ejercer, igualmente, un liderazgo político en el Istmo. Velozmente, refrendada la independencia de España, en 1821, plurales intentonas autonomistas cundirán. Cada una reviste singular importancia en la medida en que la oligarquía urbana expresa, a través de los hechos, su vocación "federalista" o su propensión estatal respecto de Colombia.

Los intereses económicos de la oligarquía urbana serán contradictorios, desde un principio, con los de Santa Fe. A lo largo de la primera mitad del decimonono, suplica, al gobierno central, conceda franquicias comerciales, las cuales serán rechazadas hasta en 1849. La construcción de un camino terrestre, de un ferrocarril transístmico o de un canal interoceánico, constituye uno de los temas más obsedentes de la prensa panameña coetánea. La creencia, arraigadísima, en un destino "comercial" es ratificada a través de las sucesivas actas de independencia.

Con antelación, nos interesamos en los firmantes de las diversas declaraciones sin ahondar en su contenido. Intentaremos, ahora, incoar el examen suyo con el objeto de aprehender el sentimiento nacional y autonomista que se perfila.

Son los comerciantes de la Ciudad de Panamá, al finalizar el coloniaje, la clase social más próspera del Istmo, (1) cuya riqueza depende de las relaciones comerciales con el extranjero. Habida cuenta de su opulencia y de su relativa modernidad —contrariamen-

(1) Ver, con provecho, CASTILLERO CALVO, Alfredo, "La independencia de Panamá de España: factores coyunturales y estructurales en la capital y el Interior", en Revista **Lotería**, nº 192, Panamá, noviembre, 1971, p. 10.

te a los grupos dominantes rurales—, logra delinear la más coherente de las "teorías nacionales" que obtempera a sus intereses económicos. De modo que su antonomismo está invariablemente saturado de un cariz liberal y federal. Trataremos de demostrar esta hipótesis analizando los movimientos de 1821, 1826, 1830, 1831 y 1840.

I. LA INDEPENDENCIA DE 1821 O LA APOTEOSIS DE LA OLIGARQUIA URBANA

Ya sabemos que el 28 de noviembre de 1821, la Ciudad de Panamá se independiza de España. Mencionamos el documento al aludir, páginas atrás, a los parentescos de los distintos próceres. Sin embargo, no investigamos su contenido. Contrariamente a las actas, redactadas en los villorrios del hinterland, la capitalina es la más pragmática y la más "económica" de todas. Efectivamente, el pueblo de Los Santos, ubicado a 528 kilómetros al sudoeste de Panamá, e implantado en una región rural minifundista, es el primero en manifestar sus votos de libertad, dieciocho días antes que la primera. Mas, su proclamación está desprovista de toda finalidad económica. (2) La oligarquía urbana, por lo demás, se apresura en criticar tal proceder demasiado apresurado, irregular y deficiente. (3) De hecho, el documento no precisa la forma de gobierno, ni la finalidad exacta de la "transformación política". (4) En consecuencia, define la oligarquía urbana, a los santeños, como meros "novicios". (5) En cambio, Santiago de Veraguas, ciudad localizada a 253 kilómetros al sudoeste de Panamá, y sede de poderoso grupo rector rural, formado por latifundistas, se manifiesta después de la capital. El cuerpo de su acta es extremadamente religioso y pío. (6) Invoca a la divinidad, a la "santa cruz", a los "santos Evangelios", a la "religión católica cristiana" y a la "pureza de la Santísi-

(2) Ver **Fuentes escritas sobre la independencia de Panamá de España. CL Aniversario (1821-1971)**, Instituto Nacional de Cultura y Deportes, Dirección de Patrimonio Histórico, Editora de la Nación, Panamá, noviembre, 1971, pp. 59-61.

(3) Ver AROSEMENA, Mariano, **Apuntamientos históricos (1801-1840)**, **op. cit.**, p. 125.

(4) **Ibidem**, p. 126.

(5) **Idem.**

(6) Ver **Fuentes escritas sobre la independencia de Panamá de España**, **op. cit.**, pp. 64-65.

ma Virgen". La historiografía panameña no permanece insensible a su tono fanático. (7) Efectivamente, incluso la proclamación de Los Santos no está impregnada de religiosidad. En suma, las actas suscritas por esas dos aldeas rurales no poseen finalidad económica precisa. Por una parte, aquella de Los Santos es en extremo prematura y cándida. Por consiguiente, la oligarquía de la Ciudad de Panamá la estigmatiza vehementemente. Por otra, el acta de Santiago de Veraguas —tardía— es casi dictada por la fuerza de los eventos. Su contenido piadoso y su ausencia de definición política chocan.

¿Cuáles son las características del acta de Panamá? Contiene doce artículos de los cuales el primero, el segundo y el noveno importa resaltar. (8)

Llanamente proclama el primero la independencia.

Precisa el segundo que, en efecto, Panamá forma parte de la Gran Colombia (estado constituido por Colombia, por Venezuela y por el Ecuador contemporáneos).

Por último, afirma el noveno, de plano, la autonomía económica y política del Istmo dentro de la Gran Colombia. Serán los representantes istmeños quienes habrán de elaborar los "reglamentos económicos propios a su gobierno interior". (9) Reviste este acápite evidente trascendencia. Está en los orígenes del federalismo panameño. (10) Ninguna otra declaración formula principio semejante. De allí su originalidad. Evidentemente, el autonomismo, preconizado, con frenesí, por la oligarquía urbana, sirve los intereses económicos de los comerciantes citadinos, quienes juzgan, ingenuamente, que, consolidada la independencia, podrán transformar, de inmediato, al Istmo en un emporio, a semejanza de Jamaica. (11)

---

(7) Ver, en este sentido, NICOLAU, Ernesto J., **El grito de la Villa (10-Noviembre-1821)**, Capítulo de historia de Panamá, Imprenta Nacional, Panamá, 1961, p. 82.

(8) Ver **Fuentes escritas sobre la independencia de Panamá de España, op. cit.,** pp. 62-63.

(9) **Ibidem,** p. 63.

(10) Ver con provecho, ARROCHA GRAELL, Catalino, **Historia de la independencia de Panamá, sus antecedentes y sus causas, 1821-1903,** 3a edición, Ediciones Librería Cultural Panameña, Litho-Impresora Panamá, S.A., Panamá, 1973, p. 32.

(11) Sobre la dependencia económica de los negociantes panameños respecto de Jamaica y de Inglaterra, ver, con provecho, HALL, Basil, **Voyage au Chili, au Pérou et au Mexique pendant les années 1820 par le capitaine... officier**

La autonomía expresada dota, además, al grupo dirigente de un poder de decisión considerable a tal grado que mediatiza, de tal suerte, a los grupos dominantes rurales, de obediencia conservadora.

Por lo demás, la oligarquía se jacta de ser el central motor de la independencia panameña de 1821 en virtud de tres razones. Primeramente, el patriciado de la Ciudad de Panamá, amante de las ideas republicanas, instala, hacia 1820, unos "círculos" de patriotas en el Interior: en Portobelo, en La Chorrera, en Penonomé, en Los Santos y en David. (12) Estos, animados por notables rurales, verdaderos agentes (13) de las nuevas ideas, difundirán el "espíritu de libertad". (14) Mas, están, en cierta medida, teleguiados por la oligarquía. En segundo término, ésta organiza tres o cuatro "sociedades patrióticas", en la capital, para popularizar los proyectos de independencia (15) a nivel de los artesanos y del pueblo. (16) Moviliza, así, los grupos marginales urbanos como hizo, anteriormente, con las gentes influyentes del agro. En tercer lugar, son los miembros de la oligarquía quienes "pagan" la independencia por cuanto logran hacer desertar a los soldados de los ejércitos hispanos, acantonados en Panamá, obsequiando denarios. (17)

Con todo, la independencia de 1821 constituye un triunfo cosechado por la oligarquía citadina, en la medida en que dominará, momentáneamente, el evento. Contiene su proclamación, **in ovo**, todo un programa autonomista y federalista, el cual no cesará de enriquecer a lo largo de la primera mitad del decimonono y ulteriormente. (18)

---

de la marine royale; entrepris par ordre du gouvernement anglais, orné de la carte de ces pays, tome second, Arthus Bertrand, libraire, rue Haute-Feuille, nº 23, París, 1825, p. 158.

(12) Ver AROSEMENA, Mariano, **Apuntamientos históricos (1801-1840)**, **op. cit.**, p. 110.

(13) **Idem.**

(14) **Idem.**

(15) **Ibidem**, pp. 126-127.

(16) **Ibidem**, pp. 127-128.

(17) **Ibidem**, p. 127.

(18) Sobre la orientación liberal y comercial de esta independencia, ver HALL, Basil, **op. cit.**, pp. 156-157.

II. LA TENTATIVA DE INDEPENDENCIA DE 1826: URBANA Y ANSEATICA

Estrenada la república, promulga Bogotá unas leyes proteccionistas que limitarán, anchamente, los planes liberales de la oligarquía. (19) En 1823, los comerciantes panameños exhortan, al Congreso, ofrezca franquicias mercuriales al Istmo, habida cuenta de su posición geográfica y de la inopia de su agricultura. (20) Pedirán, asimismo, la construcción de un canal interoceánico. Más tarde, algunos proyectos, relativos a la implantación de un camino o de un ferrocarril transístmico, arribarán a la altiplanicie. Pero no son seriamente considerados allá. Paulatinamente, la oligarquía ve cuestionados sus ideales autonomistas. En efecto, la constitución colombiana de 1821 es rigurosamente centralista. (21) Solamente legislará el Congreso. Los departamentos no tienen sino un carácter escuetamente administrativo y están colocados bajo la férula de un intendente. No existen las asambleas departamentales. Las funciones conferidas a los intendentes ha de definirlas el poder legislativo. Bogotá se intranquiliza, por consiguiente, y teme las tendencias autonomistas que florecen en Panamá. A los ojos de Simón BOLIVAR, Presidente de Colombia, demagogia, anarquía y autonomismo se dan la mano. (22)

Contra el proyecto de constitución centralista, concebido por el libertador caraqueño, la oligarquía reacciona en 1826. Efectivamente, en el cuarto artículo del acta del 13 de septiembre de aquel

---

(19) Ver, a propósito de las leyes proteccionistas colombianas, OSPINA VASQUEZ, Luis, **op. cit.**, pp. 96-98. Ver, además, al particular, GALINDO, Aníbal, **Historia económica i estadística de la hacienda nacional desde la colonia hasta nuestros días**, Imprenta de Nicolás Pontón i Compañía, Bogotá, 1874, p. 38.

(20) Ver CASTILLERO CALVO, Alfredo, "El movimiento anseatista de 1826. La primera tentativa autonomista de los istmeños después de la anexión a Colombia", en **Tareas**, nº 4, Panamá, mayo-julio de 1961, pp. 9-10.

(21) Ver GIBSON, William Marion, **The Constitutions of Colombia**, Duke University Press, Durham, North Carolina, 1948, p. 37. Ver, asimismo, DE LA VEGA, José, **La federación en Colombia (1810-1912)**, Biblioteca de Ciencias Políticas y Sociales, Editorial-América, Madrid, 1916, p. 103.

(22) Ver PERU de LACROIX, Luis, **Diario de Bucaramanga o vida pública y privada del Libertador Simón Bolívar**, Edición del Centenario de Ayacucho, Biblioteca de autores célebres, Editorial-América, Madrid, 1924, pp. 214-215.

año, queda expresado que el Istmo se convertirá en un "país anseático". (23)

¿Qué significado conferiremos a ese adjetivo? Proviene de la acepción **ansa** que equivale a decir asociación de ciudades comerciales. Consolidando una especie de confederación, protegida por las grandes potencias, el Istmo cumplirá, fácilmente, su misión mercantil. Semejante fórmula es, evidentemente, de cuño autonomista en la medida en que Panamá no obtempera a las leyes proteccionistas ni al centralismo a ultranza de Bogotá. Con singular ímpetu reafirma su derecho a la autonomía, consignado en el artículo noveno del acta de 1821. No obstante, el auxilio por parte de las grandes potencias (de hecho, Inglaterra) es considerado como una medida que posibilitaría la modalidad anhelada.

Acaudalados mercaderes, partidarios del modelo anseático, engendran el acta de 1826 (Mariano AROSEMENA, Juan Bautista FERAUD, Domingo de OBALDIA, Pedro de OBARRIO). Este experimento de "independencia" lo acuerpan, fundamentalmente, los negociantes citadinos. Una vez más, atisbamos un conato provisto de un contenido de clase bien preciso, a semejanza de 1821. Contrariamente a la secesión de 1830, el pueblo no interviene. Sin embargo, la autoridad de Bogotá es, en cierta medida, cuestionada por Panamá. La toma de conciencia de los particularismos emerge, con celeridad, dentro de la oligarquía, la cual habrá de pronunciarse, en el mismo sentido, varias veces en el transcurso de la primera mitad del decimonono. Organiza, verbigracia, la sociedad **Gran Círculo Istmeño**, encargada de difundir las ideas liberales en todas las capas de la población. Resumiendo, esta asociación política divulga los pensares y sentires de autonomía. De plano, Bogotá rechaza la eclosión de tales instituciones lugareñas que se mofan, abiertamente, del poder central.

Con todo, los militares leales a BOLIVAR logran obtener, a la fuerza, en 1826, la aceptación por la oligarquía al regimen dictatorial del Libertador.

---

(23) Ver CASTILLERO CALVO, Alfredo, "El movimiento anseatista de 1826. La primera tentativa autonomista de los istmeños después de la anexión a Colombia", **op. cit.**, p. 5.

III. LA INDEPENDENCIA DE 1830: ARRABALERA Y POPULISTA

En 1830, tanto Venezuela como el Ecuador se desmiembran de la Gran Colombia.

El General José Domingo ESPINAR, Comandante General del Istmo y satélite de BOLIVAR, de quien fuera secretario privado, proclama la independencia de Panamá con el apoyo y beneplácito del arrabal. Este caudillo precisa, en efecto, que su patria no será reintegrada a la república sino cuando el primero se encargue de su gobierno. Mas, como vimos, a la oligarquía irrita el centralismo auspiciado por el Libertador. Civilista, le repugnan, asimismo, los tiranuelos castrenses. En cambio, el pueblo del extramuros no esconde su simpatía y empatía por el estadista de Caracas y por el mulato ESPINAR, hijo del barrio exterior, quien conoce la quimera, acariciada por algunos negociantes citadinos, de desvincular el Istmo de la Gran Colombia, merced al concurso brindado por el Almirante de Jamaica. (24)

Contiene el acta de 1830 unos argumentos que explican la separación cristalizada.

En primer término, el Istmo no tiene relaciones comerciales con los departamentos del centro de la Gran Colombia, es decir, con la actual República de Colombia. (25)

Una segunda causal: los departamentos del sur de la Gran Colombia (Venezuela y el Ecuador) no aceptan comerciar con Panamá al que tratan como estado extranjero. Además, el Istmo no dispone de compromisos particulares con la Nueva Granada. (26)

En tercer lugar, anhela Panamá evitar la hecatombe que despedaza a la Gran Colombia. (27)

Pues bien, ESPINAR obra contra la oligarquía movilizando, por vez primera en la historia panameña, a las masas desposeídas. Es fama que la clase dirigente juega tal papel en 1821 cuando anima unas "sociedades patrióticas" destinadas a convencer a los negros y

(24) Ver AROSEMENA, Mariano, **op. cit.**, p. 202.

(25) Ver ARROCHA GRAELL, Catalino, **op. cit.**, p. 41.

(26) **Idem.**

(27) **Idem.**

a los mulatos de la legitimidad de la gesta. En desquite, el caso contrario ocurre en 1830. Los firmantes del acta son, casi en su totalidad, incondicionales a BOLIVAR y empleados públicos. (28) A los oligarcas obliga ESPINAR a suscribir el pliego. Y condena al ostracismo a varios ciudadanos decididamente liberales. Colecciona impuestos caprichosamente. Se apodera de las rentas eclesiásticas. Otorga grados militares superiores. Finalmente, invade la Provincia de Veraguas, gobernada por el General José de FABREGA, famoso latifundista, quien no adhiere al movimiento espinariano. Señor de la tierra y militar harto conservador, a FABREGA aterra la hegemonía política de su contrincante, refractario a la "clase blanca".

Cuatro consideraciones se imponen en torno a 1830. Para comenzar, es factura de un caudillo de cuartel quien logra manejar, con atino, las masas arrabaleras. Segunda salvedad: trátase de una independencia **anti-oligárquica** en la medida en que ESPINAR —aliado al centralismo bolivariano— da al traste con las tesis autonomistas y federalistas defendidas por los negociantes liberales y anglófilos de Panamá. En tercer lugar, ESPINAR sabe que debe dominar el hinterland —y, ante todo, la Provincia de Veraguas— si desea mantener su hegemonía en el Istmo. Sospecha la posibilidad de una alianza provisoria entre la oligarquía urbana y los latifundistas del Interior. Por oposición a las independencias de 1821 y de 1826, los eventos de 1830 deben ser comprendidos a la luz del caudillismo militar. Los notables, urbanos y rurales, no participan de buen grado. En cuarto término, el desmembramiento de la Gran Colombia y la anarquía concomitante favorecen el interregno de los caudillos que descreen de la legitimidad de los grupos dominantes locales, de ancestro hispano, apoyándose en el pueblo para conservar su poder. El acta de 1830 da fe del caos que cunde en la antigua República de la Gran Colombia. Y comprueba la falta de comunicación de Panamá respecto de aquella entidad.

IV. LA INDEPENDENCIA DE 1831: URBANA Y OLIGÁRQUICA

ESPINAR es derrocado por el Coronel venezolano ALZURU. Al principio, éste último recibirá el apoyo de la oligarquía. El autonomismo civilista marca, pues, el acta de 1831, documento más explícito y elaborado que la precedente proclamación. Concre-

(28) **Ibidem**, p. 40.

tamente, defiende unas tesis desarrolladas por los negociantes liberales de Panamá.

En un primer artículo, afírmase que el Istmo no debiera reintegrarse a la Nueva Granada con la cual no tiene relaciones comerciales, siendo imposible que existan. (29)

Luego, en el segundo, evócase la creación reciente de tres estados, antaño integrantes de la Gran Colombia (Venezuela, el Ecuador, Nueva Granada). Habida cuenta de su posición geográfica "importante", fuerza es que el Istmo imite a los otros antiguos departamentos de la Gran Colombia constituyéndose en estado independiente a fin de obtener los bienes inmensos a los cuales está destinado por la "naturaleza" y por la "sociedad". (30) He aquí una manifestación del mito geográfico que liga el bienestar del Istmo al comercio universal.

Más pragmático es el tercero. Asigna una misión específica a Panamá si la Gran Colombia fuera reconstituida mediante el modelo federal. Se convertirá el país en el centro del "comercio lucrativo" que atravesará la zona de tránsito cuando un camino transitorio sea trazado por una "compañía de capitalistas". (31) En resumen, la oligarquía proyecta realizar, en breve, su utopía anheladísima: la "feria comercial". Sin embargo, la cristalización del proyecto dependerá, ineluctablemente, de la construcción de una vía transístmica, inclusive extranjera de factura.

Comporta una defensa del federalismo como sistema gubernamental el cuarto acápite. Obedece a una idea-fuerza de la oligarquía urbana: el autonomismo y el rechazo del miope centralismo.

Aparece el liberalismo en el quinto párrafo. Desea el Istmo establecer el comercio libre ("relaciones francas") con todos los países del orbe, (32) a los cuales invita a cruzar su territorio, bañado por ambos mares, franja que une a Europa, América y el Asia. Finalmente, sugiere a la "nueva confederación colombiana" cambie las leyes proteccionistas, en Panamá, en atención a su "situación topográfica".

---

(29) **Ibidem**, p. 50.

(30) **Idem.**

(31) Ver AROSEMENA, Mariano, **op. cit.**, p. 216.

(32) **Idem.**

Por último, el sexto artículo menciona la soberanía reconquistada por el Istmo al desmembrarse la Gran Colombia. (33) Por su virtud, los panameños pueden tener un gobierno particular ("administración propia") en el seno de la renovada entidad.

Sin duda, la independencia de 1831 —contrariamente a la de 1830— favorecerá los intereses económicos de la oligarquía. Liberalismo, federalismo y autonomismo reclama, vivamente, el patriciado. Merced al **laissez-faire,** el Istmo pasará a ser, según ALZURU, el centro comercial del continente ("el emporio de la América"). (34) Teme, pues, Bogotá semejante ardid "anseático" por pavor a que las otras provincias colombianas lo emulen. (35)

Con todo, el Coronel ALZURU, a semejanza del General ESPINAR, incoa, ulteriormente, una campaña contra los notables locales. Destierra a multitud de autoridades civiles y castrenses y deviene, al entender de los liberales urbanos, un perfecto "tirano". (36) Una vez más, el General latifundista José de FABREGA —exilado por ALZURU— organiza, en Santiago de Veraguas, un ejército con el certero aval de los oligarcas citadinos. Para rematar, al venezolano se le fusilará a fines de 1831.

Es significativo el que la Provincia de Veraguas, regida por FABREGA, se haya opuesto a las dos independencias proclamadas por ESPINAR y ALZURU. Unas rivalidades múltiples surgen entre esos jefes militares denominados **supremos** en Colombia. Cada uno pretende gobernar y no acepta la ingerencia de terceros hostiles. Generalmente, son los **supremos** veteranos oficiales quienes basan su nombradía en las hazañas que efectúan con ocasión de las guerras de independencia. Estudiaremos tres ejemplos bien saltantes. José de FABREGA, criollo, hijo de peninsular, **landlord** veragüense y firmante del instrumento de 1821, desempeñará funciones de cuartel en el tramonto del coloniaje. Encarna el espíritu del oficial aristocrático.

---

(33) **Idem.**

(34) Ver ARROCHA GRAELL, Catalino, **op. cit.,** p. 54.

(35) Ver RESTREPO, José Manuel, **Diario político y militar. Memorias sobre los sucesos importantes de la época para servir a la historia de la revolución de Colombia y de la Nueva Granada, desde 1819 para adelante,** Tomo II, Comprende el tiempo corrido desde 10 de enero de 1829 hasta fin de 1834, Biblioteca de la Presidencia de Colombia, Imprenta Nacional, Bogotá, 1954, p. 209.

(36) Ver AROSEMENA, Mariano, **op. cit.,** p. 222.

En cambio, ESPINAR, mulato, es guerrero cuya fama proviene, sin más, de las contiendas de independencia. Finalmente, con ALZURU acaece lo mismo. En suma, el primer supremo es un militar propietario, a tiempo que tanto el segundo como el tercero son solamente hombres de sable desposeídos quienes ansían capturar el poder. Tal fenómeno debe correlacionarse con la dificultad que sufre el débil poder central (Bogotá) de imponer sus designios. Mal que empeora cuando la Gran Colombia periclita en 1830.

V. LA INDEPENDENCIA DE 1840: URBANA Y OLIGARQUICA

De 1831 a 1840, existen dos proyectos separatistas bien definidos. Concebido por Mariano AROSEMENA, el primero propugna por la anexión al Ecuador cuyas relaciones comerciales con Panamá son más fáciles. El segundo, urdido por el político José de OBALDIA, excita a la creación de un estado independiente bajo la protección de las grandes potencias, a saber, Inglaterra, Francia y los Estados Unidos del Norte. (37)

Desde 1832, Panamá forma parte de la Nueva Granada (la actual Colombia). La constitución del antedicho año es más bien centralista. Suplica la oligarquía urbana, con esmero, el obsequio de franquicias comerciales y la construcción de una vía transístmica al gobierno de Bogotá, el cual avanza intransigente política proteccionista. (38) Examinando la prensa panameña, publicada de 1830 a 1840, localizable en la Biblioteca Nacional de Colombia, en Bogotá, las tematizaciones del **laissez-faire** y de la vía transístmica atiborran incontables columnas. Los títulos mismos de los diarios istmeños (**Comercio Libre,** verbigracia) indican los sentires prácticos que inflaman a los oligarcas urbanos. (39)

No pocas producciones líricas remiten, al Congreso santafereño, los negociantes panameños, quienes piden amplias franquicias. El

(37) Ver MARTINEZ DELGADO, Luis, **Panamá. Su independencia de España. Su incorporación a la Gran Colombia. Su separación de Colombia. El canal interoceánico,** Ediciones Lerner, Bogotá, 1972, p. 60.

(38) Ver, con provecho, AROSEMENA, Mariano, **op. cit.,** p. 240.

(39) Ver MIRO, Rodrigo, **La literatura panameña (origen y proceso), op. cit.,** p. 106.

soneto titulado "Al Comercio Libre", salido a la luz en 1834 e impreso en el tabloide **Comercio Libre,** probará el aserto: (40)

Quiera el sabio Congreso del Estado
a nuestra petición dar acogida,
haciendo la provincia más florida
de este país desvalido, abandonado.

A su munificencia es reservado
prestarle nuevo ser, o nueva vida,
al expedir la ley apetecida
y que el **comercio libre** sea planteado.

Este es la llave de oro venturosa
que de Ceres el templo nos abriera
la riqueza fijando presurosa.

¡Quién el ancho camino lograr viera!
Objeto suspirando, obra famosa,
que la dicha del Istmo todo hiciera.

Varios temas cultivan los versos consignados. Primeramente: la fe en la libertad comercial a cuyo influjo el Istmo "desvalido" se convertirá en un provincia "más florida". Mas la realización de ese ensueño, idolatrado por los negociantes autóctonos, dependerá, a la postre, de la sabiduría del Congreso colombiano. Mediante su esplendidez potencial, el Istmo renacerá, figurativamente, en virtud de una ley que sancione el **laissez-faire.** En segundo término, el **leit-motiv** de la especificidad regional está claramente formulado, esencialmente en los dos primeros cuartetos del soneto. En efecto, una lejana provincia invoca al poder legislativo a fin de mejorar su suerte. Aun cuando reconozca, gentilmente, las cualidades que exornan al Congreso colombiano, no cesa el poema de recordar la miseria en que yace esa región, causada por las leyes proteccionistas, promulgadas por Bogotá. Por una parte, aflora una súplica cortés, dulçísima. De otra, percibimos enojo, descontento y desencanto ante la indolencia de Bogotá. Terceramente, el tema de la construcción de un camino o de un ferrocarril transístmico, o bien de un canal interoceánico, se perfila. Ciertamente, la vía aportará ri-

(40) Ver **Comercio Libre,** número 11, Panamá, domingo 23 de febrero de 1834, p. 4, columna 2.

queza y bienandanza al Istmo. El poema aludido sale a la luz después de las "independencias" de 1821, de 1826, de 1830 y 1831. Condensa las esperanzas de los comerciantes panameños quienes se ofuscan por la testarudez de la capital colombiana. Ellos no obliteran sus intenciones autonomistas y separatistas. La independencia de 1840 habrá de reiterar, nuevamente, sus quereres.

Por lo demás, el epígrafe del diario **Comercio Libre,** en el que figura el soneto analizado, vehicula el mismo programa. Y es factura del comerciante Mariano AROSEMENA: (41)

Salve, patria amada,
tierra peregrina,
por do se camina
de uno al otro mar:
plegue que en tu seno
vea el mundo reunidos
sus frutos, tejidos,
cuanto hay comercial.

Y entonces gozando
de lo que natura
brindó con usura
a tu posición:
extiende tus manos
francas, tolerantes,
a los traficantes
de toda nación.

La posición geográfica del Istmo, región de tránsito ("peregrina") y patria amadísima, humedecida por ambos océanos, merece ser explotada convenientemente. Merced al **laissez-faire,** Panamá será una radiante "feria comercial". Aquí, el mensaje es más directo, menos elíptico que en la composición precedente. No obstante, esos dos textos revelan, a las claras, los temas del sentimiento nacional y del liberalismo e insisten en las diferencias profundas que existen entre la situación "marítima" de Panamá y aquella, tan distinta, de la altiplanicie.

(41) **Ibidem,** p. 1.

Además, quede claro de que, en Colombia, hay individuos que temen ocurra una nueva independencia istmeña de no modificar Bogotá su política antiliberal. (42)

En 1839, estalla una guerra civil en la Nueva Granada. El 18 de noviembre de 1840 proclama Panamá su independencia, la cual dura un año. Disuelta la república, Panamá considera, que las obligaciones contraídas con la Nueva Granada finiquitan. (43) He aquí, pues, el contenido del primer artículo del acta de 1840.

En el segundo, afírmase que Panamá habrá de ser un "estado soberano" compuesto por las provincias de Panamá y de Veraguas. (44)

Constituye el federalismo condición sin la cual Panamá no adheriría a la Nueva Granada. Formúlase tal voto en el tercer artículo del instrumento.

¿Cuáles causas se invocan para justificar la gesta? Resumiendo plurales mensajes, debidos a la pluma del General Tomás HERRERA, Jefe del Estado del Istmo (1840-1841), emergen varios motivos.

Primeramente, existen causas **geográficas.** La falta de comunicación con el hinterland de la Nueva Granada (y, sobre todo, con Bogotá, capital andina) es la primera razón alegada por el caudillo blanco de la oligarquía urbana. En efecto, Panamá tiene más relaciones con otras ciudades, ubicadas en los "dos hemisferios" que con Bogotá. (46) Las relaciones postales entre Panamá y la capital colombiana demoran tres meses. Tales argumentos geográficos serán invocados, por los diversos teóricos separatistas, hasta 1903. Así, posteriormente, en los albores del siglo XX, el jurisconsulto Pablo AROSEMENA insiste en la ausencia de comunicación terrestre entre Panamá y Colombia para justificar la última y definitiva independencia. Constata la existencia de un mero nexo "moral" que

(42) En 1824, el senador colombiano Francisco SOTO manifiesta tal aprensión. Ver ARROCHA GRAELL, Catalino, **op. cit.**, p. 60.

(43) **Ibidem,** p. 61.

(44) **Idem.**

(45) **Idem.**

(46) **Ibidem,** p. 73.

liga su patria a los otros departamentos de la república colombiana. (47)

Segundamente, existen causas **comerciales.** Tomás HERRERA amplía el tema de la misión providencial del Istmo, destinado a ser el "emporio del comercio de toda la tierra". (48) Ya, en 1831, el Coronel ALZURU sostiene que Panamá habría de convertirse en el centro comercial del continente. Según HERRERA, tal destino es frenado, por una parte, por el gobierno español y, de otra, por el desdén del Congreso grancolombiano y neogranadino, el cual legislará a favor del proteccionismo. La suerte del Istmo no cambiaría, durante siglos, si permaneciese atado a la Nueva Granada. Privilegiado por la "divinidad", (49) Panamá se mutará en una vasta factoría abierta a todas las naciones al construirse una vía transístmica.

Terceramente, alude a causas **políticas.** Diluida la república, Panamá recupera su soberanía: argumento presente en el acta de 1831. Desea el Istmo una forma de gobierno de inspiración federalista. Y es ya hostil al centralismo bogotano. Merced al federalismo, Panamá obtendrá una adecuada legislación capaz de resolver sus problemas particulares. De resto, Tomás HERRERA evoca las independencias de Venezuela y del Ecuador, antiguas provincias grancolombianas. Estas quisieron escapar al centralismo de Bogotá constituyendo estados libres. Panamá calcará sus voluntades.

Un cuarto argumento: la historia. Durante parte del coloniaje, Panamá es una capitanía general dotada de una Audiencia, a semejanza de Venezuela y de Quito. Puesto que, ahora, tanto Venezuela como el Ecuador forman estados independientes, posee Panamá el derecho histórico de separarse de la Nueva Granada. (50)

Por oposición a las efímeras independencias de 1830 y de 1831, el conato de 1840 durará un año (1840-1841). Una repúbli-

---

(47) Ver AROSEMENA, Pablo, "La secesión de Panamá y sus causas", en CASTILLERO REYES, Ernesto Jesús (editor), **Documentos históricos sobre la independencia del Istmo de Panamá,** Publicaciones del Instituto Nacional de Panamá, Imprenta Nacional, Panamá, 1930, p. 242.

(48) Ver ARROCHA GRAELL, Catalino, **op. cit.,** p. 73. Sobre el tema de la "misión providencial" en los diversos nacionalismos, ver, con provecho, DOOB, Leonard W., **Patriotism and Nationalism. Their Psychological Foundations,** Yale University Press, New Haven and London, 1964, pp. 163-164.

(49) Ver ARROCHA GRAELL, Catalino, **ibidem,** p. 85.

(50) **Ibidem,** p. 87.

ca libre —el Estado del Istmo— cuaja. El 1° de marzo de 1841, la Asamblea Constituyente reúnese en Panamá. La mayoría de los diputados —a veces, inclusive, los de los cantones rurales— se reclutan en el seno de la oligarquía urbana. Tal, el médico Mariano AROSEMENA QUESADA es uno de los representantes del Cantón del Darién. José GARCIA DE PAREDES, burgués, funge como personero del Cantón (rural) de Parita. Y Ramón VALLARINO, comerciante urbanizado, es uno de los diputados del Cantón (rural) de Portobelo. Finalmente, los negociantes citadinos Bernardo ARCE MATA y Juan Bautista FERAUD asisten al cónclave como diputados por el Cantón (también bucólico) de La Chorrera. La asamblea declarará, en efecto, que el Istmo no será reintegrado a la Nueva Granada bajo la égida centralista. (51)

De añadidura, el General Tomás HERRERA, adalid de la nueva entidad e hijo de un prócer de 1821, nombra al comerciante José Agustín ARANGO como Ministro de Estado y designa, a Mariano AROSEMENA, Ministro de Relaciones Exteriores y Económicas. Ambos pertenecen, por cierto, a la oligarquía.

Reconocido estado soberano por Costa Rica, el gobierno panameño manda un agente confidencial, a Wáshington, con el objeto de que obtenga el reconocimiento de los Estados Unidos, relativo a la neutralización del primero. (52)

En punto a economía, modifícanse las tarifas aduaneras. La única escuela secundaria existente —el Colegio del Istmo— deviene universidad en 1841.

Todas estas medidas apuntan hacia el autonomismo. La vocación estatal de la oligarquía se manifiesta con peculiar brillo a la sazón. Por vez primera, después de 1821, Panamá es reconocido como estado independiente por otras repúblicas. Una Asamblea Constituyente logra instaurar los basamentos del Estado del Istmo. Nunca como entonces los comerciantes panameños realizarán, en la práctica, sus más entrañables votos. El sentimiento nacional se apoya en fundamentos geográficos, históricos, económicos y políticos bien determinados. El General Tomás HERRERA —citadino y oligarca, por oposición a ESPINAR y ALZURU-expondrá sus principios en varias alocuciones.

(51) **Ibidem**, p. 66.

(52) **Ibidem**, p. 70.

Mas, en 1842, Panamá adhiere a la Nueva Granada, la cual adopta, desde 1843, una constitución fuertemente centralista. Los ensueños federales, caros a los comerciantes panameños, se disiparán de nuevo. Pero hay algo más. Desea conservar la Nueva Granada su hegemonía en Panamá. Le horroriza el excesivo separatismo istmeño y el imperialismo británico, muy actuante por América Central y alrededores. En efecto, las grandes potencias ansían, vivamente, construir una vía interoceánica y transístmica. Y codician los países centroamericanos cuya posición geográfica es bien interesante (Panamá, Nicaragua). Por ende, la Nueva Granada tratará de asegurarse la propiedad y neutralidad de Panamá.

El 12 de diciembre de 1846 fírmase, en Bogotá, el tratado MALLARINO-BIDLACK, por el Ministro de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada, Manuel María MALLARINO, y Benjamín A. BIDLACK, encargado de negocios de los Estados Unidos. Según el artículo 35 del convenio, la Nueva Granada otorga, a los Estados Unidos, el derecho de libre tránsito por el Istmo a condición de que éstos aseguren la neutralidad con miras a que el libre tránsito no sea interrumpido. A su turno, los Estados Unidos reconocen la soberanía y la propiedad de la Nueva Granada respecto de Panamá. (53)

En virtud del tratado MALLARINO-BIDLACK, el gobierno y los habitantes de los Estados Unidos están exentos de pagar tarifas aduaneras al atravesar el Istmo. Es una limitación importante al proteccionismo colombiano. Geopolíticamente, los Estados Unidos necesitan semejante acuerdo por cuanto desean obviar las apetencias expansionistas de la Gran Bretaña en la América Central. Por lo demás, ya conocen las riquezas minerales californianas. Para poblar aquel territorio del Pacífico, los inmigrantes, provenientes del Este de los Estados Unidos, cruzarán el Istmo arribando, luego, al Oeste. Cosa curiosa, la promulgación del tratado, en 1848, coincide con el descubrimiento del oro en California. De golpe, beneficia a los Estados Unidos, los cuales realizarán, **mutatis mutandis,** su poblamiento del Oeste por Panamá hasta 1869.

---

(53) Ver REBOLLEDO, Alvaro, **Reseña histórico-política de la comunicación interoceánica, con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia,** Editorial Hispano-América, San Francisco, California, 1930, pp. 101-102.

Mas, el convenio mencionado reviste no poca importancia para los panameños. En efecto, asegura la soberanía colombiana en el Istmo merced a la protección estadounidense. No obstante, es un precedente que podrá ser utilizado, por los istmeños, cuando querrán proclamar su independencia con el auxilio brindado por la norteña nación. (54)

VI. ALGUNAS CONCLUSIONES

Desde la primera mitad del decimonono, el sentimiento nacional panameño existe.

Los ideólogos del nacionalismo se reclutan en el seno de la oligarquía urbana. Las "independencias" de 1821, 1826, 1830, 1831 y 1840, son, todas, refrendadas, prácticamente, en la Ciudad de Panamá. Desde el principio, es decir, a partir de 1821, la oligarquía citadina redacta la declaración dotada del más explícito contenido económico. Y clama por un gobierno autónomo en el seno de la Gran Colombia.

El conato de independencia de 1826 es una respuesta diseñada por la oligarquía al centralismo de Bogotá. Constituye, asimismo, el génesis de la idea anseática según la cual el Istmo habrá de convertirse en protectorado, reconocido por las grandes potencias (sobre todo Inglaterra). De hecho, tal fórmula autonomista supone la ingerencia de un tercero que promueva su fulguración.

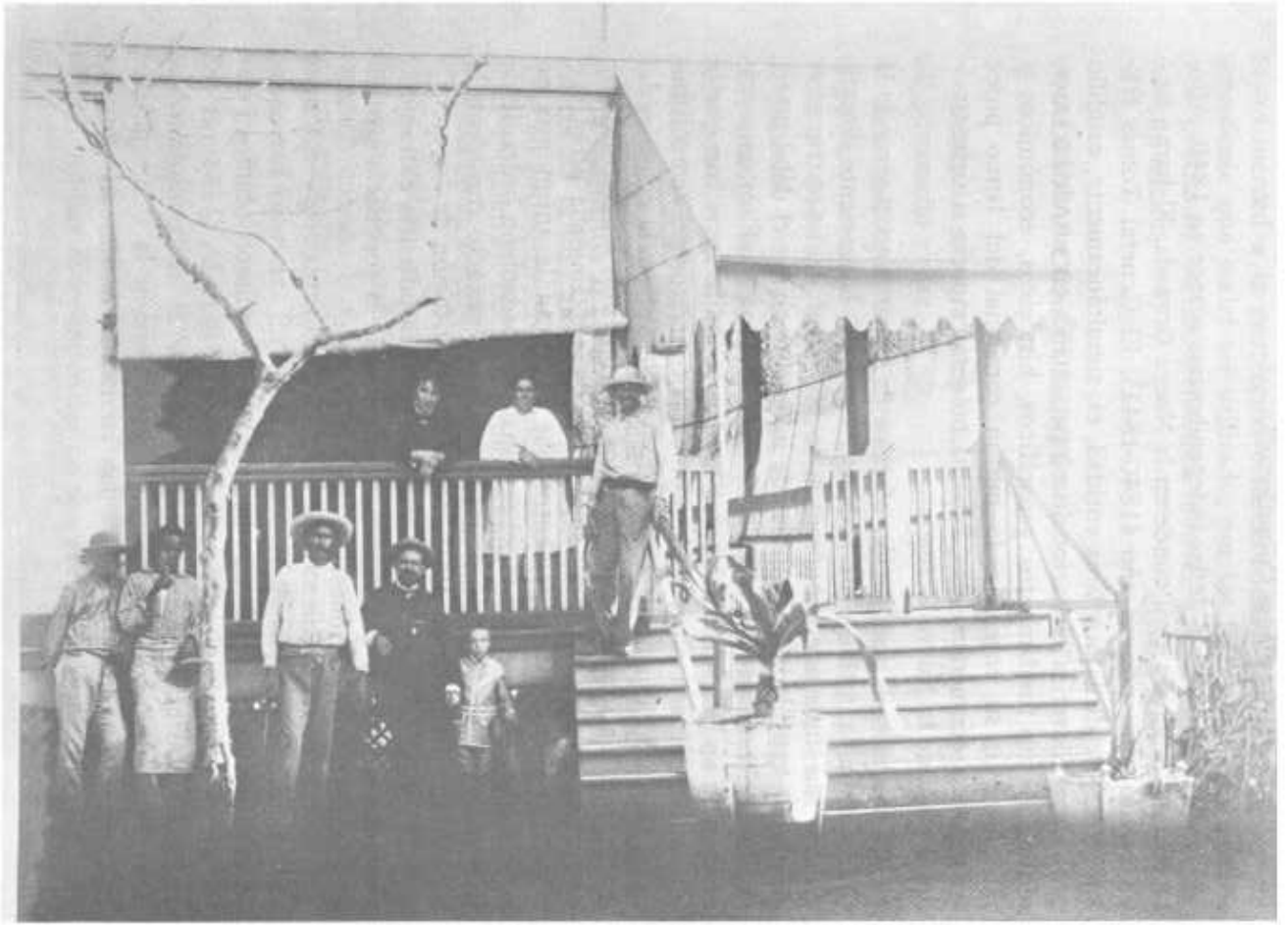
En cambio, las independencias de 1830 y de 1831 son pronunciadas por dos caudillos militares, nacidos fuera de la oligarquía. Ocurren cuando la Gran Colombia principia a desmembrarse. Con todo, los negociantes urbanos participan en dichas efemérides estampando sus rúbricas. En 1830, ESPINAR moviliza el pueblo arrabalero logrando dominar, momentáneamente, el núcleo dirigente criollo. En 1831, ALZURU, inicialmente, asciende al poder merced a la connivencia de la oligarquía. A la sazón, el autonomismo, el federalismo y el liberalismo son exigidos, con bastante ardor, por Panamá. La misión comercial del Istmo es memorada insistentemente. Ambas independencias no son aceptadas por la Provincia de

(54) Ver, al respecto, ARROCHA GRAELL, Catalino, op. cit., p. 108.

Veraguas, gobernada por el general latifundista José de FABREGA. Este último desconoce la autoridad de los supremos militares, habida cuenta de sus planes "populistas".

La más prolongada de las independencias acaece en 1840. Aflora cuando la guerra civil cunde en la Nueva Granada. El Istmo será un estado libre por un año (1840-1841). El General Tomás HERRERA, jefe de la novísima entidad, es, simultáneamente, caudillo y oligarca. Sintetiza el nacionalismo panameño, en sus alocuciones, señalando sus fundamentos geográficos, históricos, económicos y políticos. En su entender, la misión comercial del Istmo posee envergadura ecuménica. Mas, Panamá no será emporio si sigue uncido al yugo de la Nueva Granada.

La ausencia de integración efectiva de Panamá en el seno de la Gran Colombia, y luego de la Nueva Granada, la creciente disparidad de sus intereses económicos, la fragilidad de las estructuras políticas —canceladas las guerras de independencia—, el débil poder de Bogotá comparado con aquel ejercido por los caudillos comarcanos y por los grupos dominantes locales, la indiferencia con que la capital colombiana observa los problemas concretos del remotísimo Istmo: he aquí unas causas susceptibles de explicar la eclosión del sentimiento nacional panameño y los movimientos separatistas que jalonan la primera parte del siglo XIX. Cada examinada proclamación suministra unos argumentos que justifican la autonomía en vano suplicada. En resumen, el nacionalismo panameño brota desde la primera mitad del siglo de las luces. Sería inexacto considerar la república, instaurada en 1903, como una institución de "opereta", forjada **ex nihilo** por el mero capricho de una potencia extranjera. Los antecedentes, a que aludimos, demuestran la superficialidad de semejantes interpretaciones.



Grupo doméstico de inmigrantes galos: la "misión civilizadora" de Francia.

SEGUNDA PARTE

(1849 - 1903)

INTRODUCCION GENERAL

En la primera parte de este trabajo, ninguna mutación brusca e irreversible de la sociedad panameña fue tratada ni evocada. Nos ceñimos a abordar algunos aspectos de la estructura social del Istmo —oligarquía urbana, grupos marginales urbanos, poder local, regional y nacional de la élite, mentalidades y, finalmente, el aflorar del sentimiento nacional panameño, a la luz de las tentativas de "independencia" que jalonan la primera mitad del decimonono. De plano, lo que podría captar la atención del lector, en esa primera parte, es la extremada estabilidad de una sociedad tradicional cuyo ritmo de crecimiento permanece, ciertamente, colonial. En efecto, la independencia política formal no está acompañada de una real autonomía o de un creciente desarrollo. De 1821 a 1849, la sociedad panameña pareciera estar estancada en todos sus niveles (económico, social, político, demográfico, técnico, sanitario). Pese a la vitalidad y al entusiasmo, demostrados por la minúscula burguesía comercial, avecindada en la Ciudad de Panamá, ese período, de casi treinta años, marca la evaporación de multitud de fortunas de origen colonial y clausura, por supuesto, una década particularmente halagüeña en materia comercial (1810-1820).

Paradójicamente, la recesión económica surge cuando la independencia política es proclamada. Los primeros treinta años del período republicano no aportan la riqueza inmediata, tanto soñada por los negociantes panameños, ni la paz social.

A despecho de tan funestas circunstancias, y, quizás, a causa de todos esos problemas, la oligarquía urbana se aísla y enclaustra, refuerza su cohesión, ya sólida a finales del coloniaje, multiplica su propensión a la endogamia (transformando los matrimonios entre primos en moneda corriente), adquiere conciencia, progresiva y lúcidamente, de los particularismos propios de la zona donde reside, a

saber, el pasillo transístmico. Los teóricos del nacionalismo provienen de esa clase, formada, principalmente, por comerciantes criollos cuya desconfianza al centralismo y al proteccionismo, ensalzados por Bogotá, aumenta. Ellos claman, con reiterado empeño, por un estatuto particular de **self-government** que favorezca a su provincia natal, llamada por la "divinidad", por la "geografía", por la "historia" y por el "comercio", a jugar un papel preponderante en el mundo. La miopía de Bogotá exacerba ese nacionalismo embrionario, expresado por los conatos de independencia de 1821, 1826, 1830, 1831 y 1840.

Ante tamaña fiebre separatista, los grupos dominantes rurales, en extremo esparcidos por la campiña panameña, encarcelados en el seno de sus latifundios enormes (frecuentemente baldíos), son incapaces de proponer una "teoría nacional" coherente y viven, consuetudinariamente, en una realidad parroquial lugareña y autárquica. En suma, el hecho nacional no cala en aquellos señores de la tierra, divorciados del mundo exterior.

Son los negociantes criollos urbanos, xenófilos, liberales y dependientes de la relaciones comerciales con el extranjero, quienes conciben la posibilidad de un régimen autónomo (en el seno de Colombia o fuera de ella) que beneficie al Istmo. Desde el principio, sus intereses materiales son contradictorios con los de Bogotá. En la prensa liberal panameña, destilan, con amplio frenesí, sus votos de autonomía, aplaudiendo, en veces candorosamente, todos los proyectos relativos a la construcción de un camino transístmico de tierra o de hierro, o a la excavación de un canal interoceánico. La mera utopía de la "feria" depende del acto antedicho. A lo largo de la primera mitad del decimonono, los ideólogos de la oligarquía urbana ligan la noción de bienestar a la realización de una vía transístmica que comunique el Atlántico con el Pacífico. Estiman, asimismo, que, merced al transporte de mercancías e individuos, a través de esa estrecha franja de 80 kilómetros, el Istmo se enriquecería mecánicamente, engrosando su población y su "civilización". En breve, pareciera como si ignoraran los peligros de semejante empresa, habida cuenta de que sería factura de capitalistas extranjeros. Tal eventualidad no signa sus escritos, decididamente optimistas y quiméricos. Veremos, luego, cómo, la utopía de la "feria comercial" finge cristalizarse, varias veces, durante la segunda mitad del siglo XIX, mas sin que produzca, por tanto, la bienandanza calculada.

Dos cambios capitales revolucionan el Istmo en 1849. El primero, de orden interno: el obsequio de franquicias comerciales por Bogotá y el triunfo del partido liberal. Exógeno el segundo: la llegada multitudinaria de los primeros inmigrantes que atraviesan la zona de tránsito rumbo a California. Ambos hechos históricos- triunfo del liberalismo, en Colombia, y descubrimiento del oro californiano- inauguran una era de "prosperidad falaz" (1849-1869), si se nos permite utilizar la expresión del historiador peruano Jorge BASADRE, lapso en el cual la anciana utopía de la "feria comercial" cuaja.

Luego de tres décadas de angustiosa recesión económica, habrá veinte años de intenso auge mercantil. En su transcurso, una compañía norteamericana construye el ferrocarril transístmico (terminado en 1855), el primero del mundo que permite viajar del Atlántico al Pacífico, o viceversa, en algunas horas. El largo de la vía es de 80 kilómetros. Esta nueva coyuntura (1849-1869) integra el Istmo, al mercado capitalista mundial, como país proveedor de servicios, en vez de región agroexportadora.

La posición geográfica excepcional de Panamá será explotada por las potencias metropolitanas (los Estados Unidos, Inglaterra y Francia). Desde el inicio de la coyuntura, los intereses norteamericanos no cesan de multiplicarse en Panamá. Con todo, la presencia comercial francesa no disminuye. En adelante, la dependencia del Istmo, respecto de los Estados Unidos, crecerá anchamente en la medida en que el ferrocarril panameño es construido con capitales provenientes de Nueva York.

Resumiendo, Panamá se transformará en el istmo de Nueva York y cesará de ser el istmo de Jamaica.

El proceso de americanización no cala, ciertamente, sino en la zona de tránsito. En efecto, la ciudad portuaria de Colón (llamada, en un principio, Aspinwall, por los americanos) es fundada por los directores de la compañía norteamericana, encargada de erigir el ferrocarril. En segundo lugar, el dólar y el oro americanos reemplazan la moneda colombiana en infinidad de transacciones comerciales. En tercer término, no pocos negociantes, norteamericanos de origen, se establecen en Panamá y aprovechan, más que sus homólogos panameños, la coyuntura californiana. En cuarto lugar, plurales diarios de lengua inglesa aparecen, a la sazón, en las ciudades terminales. Defienden, naturalmente, intereses norteños y critican, en ocasiones, con

saña, a las autoridades colombianas y panameñas o vilipendian las gacetas locales redactadas en castellano.

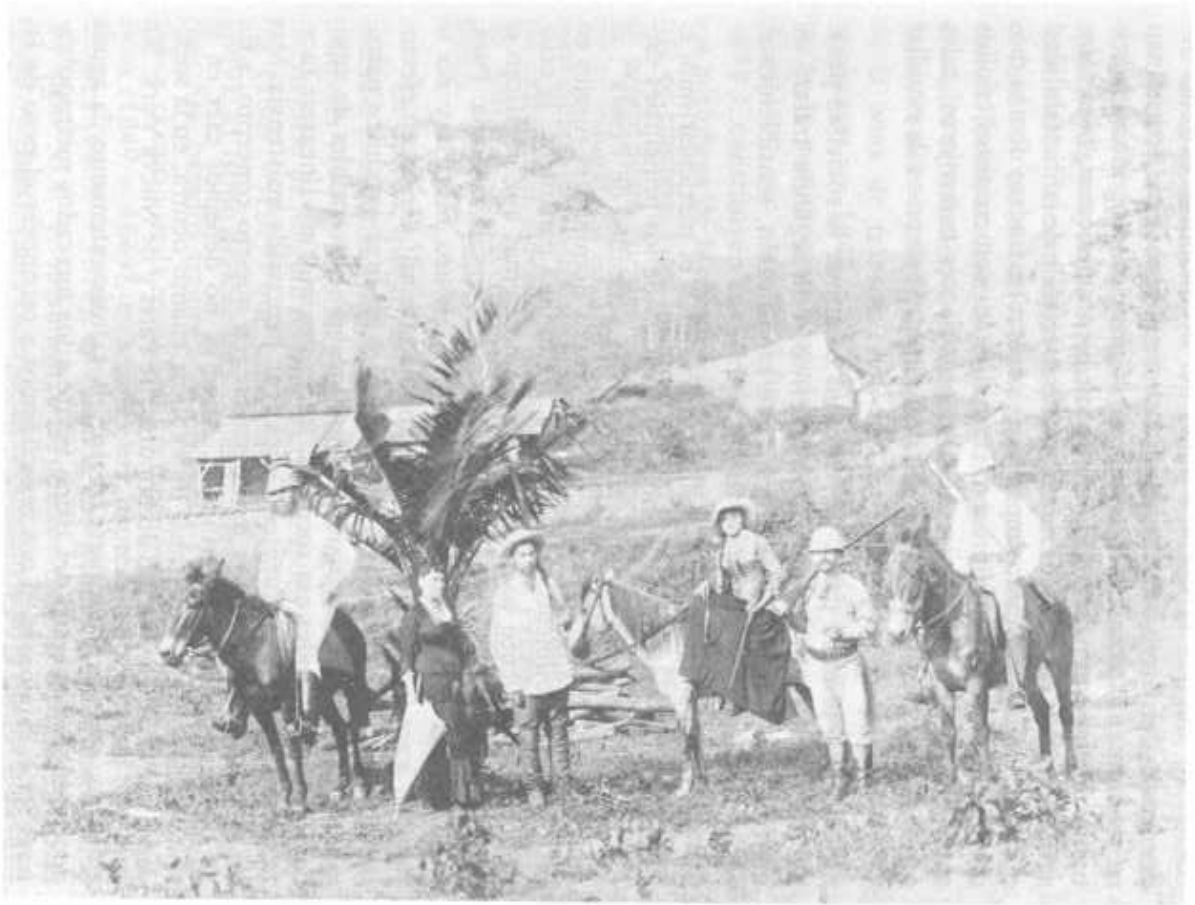
Construido el ferrocarril, la zona de tránsito deviene el punto más codiciado de aquella porción de la Nueva Granada. En las ciudades marinas las mayores fortunas se aglutinan. Los espacios del hinterland sufren desequilibrios notorios respecto del pasillo transístmico, el cual sale enriquecido, demográficamente, merced a la ola de poblaciones foráneas diversas que se arraigan allá. El inflamiento de las ciudades terminales, a lo largo de esos cuatro lustros particularmente fastos (1849 — 1869), transforma, en efecto, las estructuras urbanas de la zona de tránsito. Así, la Ciudad de Panamá pasa de 4,897 habitantes, en 1843, a 13,311 almas, en 1864. El comercio, el transporte de pasajeros, su hospedaje y sustento (principalmente durante el período que precede al funcionamiento de la vía férrea: 1849 — 1855), constituyen fuentes de enriquecimiento tangible en favor de los miembros de la oligarquía urbana. A pesar de su ausencia de espíritu de empresa, éstos últimos parecen explotar esa etapa excepcional de prosperidad. Por desgracia, el ferrocarril transcontinental americano es inaugurado en 1869. De inmediato quiebran multitud de comerciantes nacionales y foráneos. Un apreciable número de capitalistas extranjeros, fincados, provisoriamente, en Panamá, con el objeto de disfrutar de la coyuntura californiana, abandona, de plano, el Istmo.

La década, que transcurre de 1869 a 1879, está signada por una recesión profunda. Mas, los trabajos de excavación, iniciados por los franceses (1880), reaniman la economía de la zona de tránsito. Ese nuevo ciclo de holgura relativa arranca después de diez años calamitosos (1869 — 1879) que cancelan la bonanza californiana (1849 — 1869). El Istmo deviene más y más vulnerable a las coyunturas externas. Así, pasados treinta años de inopia (1821 — 1849), que acompañan el inicio de la república, irrumpen veinte de prosperidad artificiosa (1849 — 1869), en seguida una depresión económica, más bien efímera (1869 — 1879), en relación con aquella de la primera mitad del siglo XIX, y, finalmente, la primera euforia del canal francés (1880 — 1888). Cada ciclo de florecimiento acentúa la preeminencia de la estrecha franja de tránsito (de hecho, las urbes portuarias de Panamá y de Colón) sobre todo el territorio panameño, en la medida en que el ferrocarril y, ulteriormente, los trabajos del canal interoceánico, tienen lugar dentro de dicha región.

Aceleración de los ciclos económicos favorables y desfavorables, realización, en cierto modo decepcionante, de la utopía de la "feria comercial" durante la segunda mitad del decimonono, extrema dependencia del Istmo respecto de factores exógenos que determinan su economía, explotación creciente de su posición geográfica insustituible por las compañías concesionarias, bien americanas, bien francesas, recrudescencia de los movimientos sociales y de la inestabilidad política, intervencionismo imperialista constante, fracaso de una modernización integral, aun urbana, laxitud de los comerciantes criollos ante el fulgurante dinamismo de los negociantes extranjeros: tales son las características saltantes del período que habremos de estudiar (1849 – 1903).

Si, en la primera parte, pretendimos examinar la sociedad panameña, más bien desde miradores internos, esta segunda tratará de dilucidar los mecanismos externos que modificarán, sensiblemente, sus estructuras.

La cohesión familiar, la lógica matrimonial, el particularismo, el sistemático nepotismo, el monopolio efectivo de los principales cargos públicos por una minúscula élite, las actitudes de "casta", el incuestionado control ejercido por los grupos dominantes rurales en los espacios débilmente poblados de la campiña panameña, la eclosión del sentimiento nacional: he aquí unos temas que justifican el escogimiento de un enfoque interno de la sociedad asediada. Pues, inclusive, las sociedades "periféricas" poseen una historia y no se reducen a ser fiel reflejo de las metrópolis. De allí deriva, en efecto, la importancia de que dotamos a las fuentes inéditas —archivos parroquiales, protocolos notariales, diarios locales— susceptibles de auxiliarnos a comprender esa sociedad. Reconstruimos sus líneas de fuerza recurriendo a tales fuentes. Quizá con demasiada insistencia. Mas tal abundancia de datos es indispensable, en nuestro concepto, a fin de obviar peticiones de principio. Además, no debemos caer en la tentación, hoy frecuentísima, de explicar cuanto ocurra, en la sociedad panameña, en función de Londres, de París y de Nueva York. Sin embargo, en la primera parte, registramos, insistentemente, la aguda dependencia comercial del Istmo frente a los mercados metropolitanos. Sería candoroso si nos resistiésemos a reconocer el peso de las influencias externas. Estas tienden a adelantar en el transcurso de la segunda mitad del siglo XIX.



Técnicos e ingenieros franceses y colegas panameños a caballo (alrededor de 1880). Civilización y barbarie.

CAPITULO SEPTIMO

EL IMPACTO DE LA FIEBRE DEL ORO CALIFORNIANO, LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL Y LA OLIGARQUIA URBANA (1849 – 1869).

En este primer capítulo de la segunda parte, trataremos de aprehender las transformaciones que sufre la oligarquía urbana con ocasión de la fiebre del oro en California, evento por cierto imprevisto e inesperado, cuyas consecuencias son a la vez positivas y funestas.

En efecto, el descubrimiento fortuito del metal provoca, en seguida, un movimiento migratorio considerable. Infinidad de inmigrantes provenientes del Este y del Sur de los Estados Unidos, no pocos europeos —irlandeses, ingleses, franceses, belgas, alemanes, suizos, austríacos, escandinavos, italianos, españoles y portugueses—— atraviesan la zona transístmica panameña con objeto de pisar pronto la tierra prometida. Además, aun sudamericanos —ante todo chilenos, peruanos y ecuatorianos— residen en Panamá, humedecida por el Pacífico, antes de que arriben a ese territorio aurífero del Oeste norteamericano. Como ocurre antaño, la privilegiada posición geográfica de este istmo centroamericano es vendimiada por los países metropolitanos.

De hecho, cuatro rutas principales pueden ser elegidas por los viandantes europeos o norteamericanos que anhelan llegar a California. La primera es la del Cabo de Hornos, la cual supone descender toda la América del Sur, por el Océano Atlántico, y subir, luego, por el Pacífico hasta la región septentrional del Nuevo Mundo. Para el viajero europeo, dicha ruta marítima es la más segura, pero también la más larga y costosa. La segunda es la de México cuyo hinterland se impone cruzar. Mas este derrotero resulta asaz largo y peligroso a la postre. El tercero y cuarto itinerarios incluyen el tránsito por la América Central (Nicaragua o Panamá). Ambas alternativas son, evi-

dentemente, las más rentables y las menos caras fundamentalmente para los americanos que viven en el noreste y en el sudeste de los Estados Unidos. Ellos constituyen el grueso de los inmigrantes durante el período considerado (1849 – 1869), circunstancia en nada extraordinaria. El fortuito descubrimiento del oro californiano precipita el poblamiento de aquella región, por los estadounidenses, los cuales la convierten en nuevo estado de la Unión (1850). El expansionismo de esa "república imperial" (si utilizamos el lenguaje del sabio Raymond ARON) es fortísimo. (1) Desde 1845, Tejas es incorporada a los Estados Unidos, nación que ansía tener costas en el Pacífico. Mas, el poblamiento de California no puede efectuarse, directamente, por los habitantes norteños, en la medida en que no existen vías de comunicación que liguen el Este al **Far West.** Además, el periplo luce en extremo penoso, por una parte, en virtud de la ardua geografía del Oeste norteamericano, y, de otra, en razón de la hostilidad manifestada por las tribus indígenas que moran en esa porción del continente. Puestas así las cosas, las dos posibilidades restantes son: el cruce por Nicaragua o por Panamá, a saber, dos istmos centroamericanos. Ahorrarían, de tal suerte, tiempo (factor importante para los buscadores de oro) y dinero (contrariamente a la ruta del Cabo de Hornos). Desde los inicios de la coyuntura, unas compañías marítimas norteamericanas triunfan en monopolizar el transporte de pasajeros por Nicaragua y Panamá. Empero, antes de la inauguración del ferrocarril transístmico (1855), los viajeros deben atravesar esa franja estrecha utilizando, para su consecución, canoas, gracias a las cuales suben por el río Chagres, y, luego, alquilan mulas o caminan a pie hasta la Ciudad de Panamá, donde aguardan la llegada del barco, propiedad de la compañía americana, que les conduciría a California.

La elección de la ruta panameña no tiene absolutamente nada de filantrópico en el ánimo de los veloces inmigrantes. Es, por tanto, una decisión de lo más práctica y utilitarista. Atisbar a California en el acto: he allí su lema. Recorriendo el más estrecho istmo centroamericano economizarían bastante. La construcción del ferrocarril, iniciativa perfeccionada por una compañía de Nueva York, obedece, ciertamente, a tan pragmático designio. La tecnología norteamericana es, a la sazón, capaz de construir la vía férrea. En verdad, el extraordinario atraso técnico y tecnológico de Colombia imposibilita la feliz terminación de semejante empresa.

(1) Ver, al particular, DE LA PEÑA, Sergio, **El antidesarrollo de América Latina,** 3ª edición, Economía y Demografía, Siglo veintiuno editores, México, 1974, p. 146.

Evocamos, al final de la primera parte, la trascendencia del Tratado MALLARINO – BIDLACK, firmado en Bogotá, el 12 de diciembre de 1846, por Manuel María MALLARINO, Ministro de Relaciones Exteriores de la Nueva Granada, y Benjamín A. BIDLACK, encargado de negocios de los Estados Unidos.

Temiendo el fortalecimiento del imperialismo británico en la América Central, la Nueva Granada ansía conservar para sí la garganta ístmica. Sus relaciones con Inglaterra no son del todo dichosas. En efecto, Londres reconoce el reino indio de Mosquitia (en Nicaragua) a guisa de estado soberano. Entonces, Bogotá suscribe un tratado con Wáshington, en el que la Nueva Granada se compromete a abolir las tarifas diferenciales, impuestas a los Estados Unidos. Ofrece, al gobierno y a los sujetos americanos, el derecho de libre tránsito por el Istmo. Tales medidas violan y mitigan el rígido proteccionismo colombiano. Empero, los Estados Unidos deben garantizar los derechos de soberanía y de propiedad de la Nueva Granada sobre el Istmo. La nación anglosajona debe, por último, asegurar la neutralidad de Panamá y velar por el libre tránsito interoceánico.

Merced a tal tratado, la Nueva Granada piensa limitar las tendencias expansionistas inglesas. Mas, por lo visto, los Estados Unidos obtienen ostensibles ventajas.

Aprobado hacia 1848, el Tratado MALLARINO–BIDLACK coincide con el descubrimiento del oro en California. En otras palabras, el pacto bilateral parece en exceso favorable a los Estados Unidos, los cuales pueden, desde un principio, conquistar a California, por Panamá, sin pagar derechos de aduana.

Triunfo indiscutible de la diplomacia washingtoniana en la América Central, tal acuerdo, concluido entre los Estados Unidos y la actual Colombia, es seguido por el Tratado CLAYTON–BULWER, firmado, en 1850, por John M. CLAYTON, Secretario de Estado americano, y Henry Lytton BULWER, representante de la Gran Bretaña. En efecto, los Estados Unidos temen el espectro del imperialismo británico en la América Central, sumamente vivaz principalmente en Nicaragua. En síntesis, las dos potencias se comprometen a no disfrutar, individualmente, de la propiedad exclusiva del canal que excavarían en Centroamérica. Aquí, los Estados Unidos tratan, por procedimientos diplomáticos, de frenar y mediatizar el expansionismo inglés en aquella región.

Ambos tratados —MALLARINO—BIDLACK (1846) y CLAYTON—BULWER (1850)— encarnan, a todas luces, dos victorias ganadas por los Estados Unidos. La primera es debida, ciertamente, a la desigualdad que separa una nación en ciernes, paupérrima e impotente de la América Latina (la actual Colombia) de los Estados Unidos del Norte, en vías de industrialización y ya inquietamente absorbentes. Comparativamente, salta a la vista que éstos últimos aprovechan ese convenio más que Colombia. La segunda victoria diplomática, de los Estados Unidos, prestos a tomarse a California, es haber aplacado el imperialismo británico en la América Central. Aquí, vemos un acuerdo refrendado entre dos potencias rivales. Mientras tanto, el primero lo rubrican dos países intrínsecamente desiguales. En nuestro humilde concepto, los dos pactos evocados revisten singular trascendencia para comprender, cabalmente, el período apodado "californiano" de la historia panameña (1849 — 1869) y con vistas a explicar las múltiples intervenciones norteamericanas en el Istmo.

Aparte de los acuerdos citados, cabe anotar, en efecto, que el gobierno colombiano firma un contrato con un grupo de capitalistas estadounidenses, dirigido por William A. ASPINWALL, hacia 1848, en Wáshington. Ratificado por Bogotá, en 1850, el Contrato STEPHENS—PAREDES otorga, a esa compañía, el privilegio exclusivo de trazar un ferrocarril, a través del Istmo, durante cuarenta y nueve años. El gobierno colombiano podría comprarlo de nuevo, después de veinte años, mediante la suma de 5,000,000 de dólares; transcurridos treinta, gracias a 4,000,000, y, en fin, pasados cuarenta, por sólo 2,000,000. Al finalizar el lapso dispensado por el gobierno colombiano, éste se convertiría en el propietario de la obra con todos sus efectos.

Mas, Colombia hace demasiadas concesiones a la compañía norteamericana. Le da las tierras indispensables al establecimiento del ferrocarril y los puertos marítimos y fluviales, amén de los baldíos de la isla de Manzanillo, punto terminal de la vía férrea en el Atlántico. (2) Ofrece, gratis y a perpetuidad, 150,000 fanegadas, o sea, 300,000 acres, a la compañía, la cual puede tomar esas tierras en las provincias de Panamá y de Veraguas o en otras provincias colombia-

(2) Ver, al respecto, ORTEGA, Alfredo, **Ferrocarriles colombianos. Resumen histórico**, Tomo II, Biblioteca de Historia Nacional, Volumen XXVI, Imprenta Nacional, Bogotá, 1923, p. 156.

nas. Bogotá no recibiría sino el 3% de los beneficios netos cosechados por la compañía. (3)

Antes de continuar, precisaremos una cosa. Los precedentes proyectos, relativos a la construcción de un ferrocarril transístmico, fracasan. Hay, en efecto, tentativas inglesas y francesas anteriores a 1848. Así, por 1847, Mateo KLEIN, representante de banqueros y de comerciantes del Hexágono, concluye un contrato, con el gobierno colombiano, a fin de ensamblar una vía férrea por Panamá. Los privilegios y las concesiones son en extremo ventajosos para la compañía gala, lo cual provoca la turbación de Bogotá. Con todo, habida cuenta de las dificultades y del costo considerable de semejante obra, la compañía no materializa su proyecto. (4) Malogrado el sueño de KLEIN, los intereses franceses, atinentes a la vía transístmica, parecen decaer hasta 1880. Cabe agregar, antes de rematar este párrafo, que Francia se interesa, bien temprano, en la construcción de un canal ístmico. En efecto, la Compañía SALOMON (animada por el banquero del mismo apellido y por los hermanos JOLY de SABLA, oriundos de Guadalupe) obtiene, hacia 1838, el privilegio de abrir un canal por Panamá. Esa entidad cuenta con el apoyo del Ministro GUIZOT y desea conquistar la ayuda del rey Luis Felipe para finiquitar dicha empresa. (5)

Finalmente, algunos proyectos de excavación, ingleses, franceses, holandeses y norteamericanos, periclitan en la primera mitad del decimonono.

Enumeremos, brevemente, a quienes intentan construir una vía transístmica, por Panamá, en el transcurso de la primera mitad del siglo XIX: D'EVEREUX y COCHRANE en 1824; HISLOP en 1825; LLOYD y FALMARC en 1827; el Baron de THIERRY en 1833; BIDDLE en 1835; SALOMON y JOLY de SABLA en 1838; GARELLA en 1843; y KLEIN en 1847. (6)

---

(3) Sobre dicho contrato, ver, con provecho, REBOLLEDO, Alvaro, **Reseña histórico-política de la comunicación inter-oceánica - con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia, op. cit.**, pp. 122-123.

(4) **Ibidem**, pp. 121-122.

(5) **Ibidem**, p. 68.

(6) En torno a ese asunto, ver, con provecho, CASTILLERO CALVO, Alfredo, "El oro de California en la vida panameña", en **Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos**, Volumen 3, Biblioteca Nuevo Panamá, Ministerio de Educa-

El acotamiento de todos esos proyectos no obedece a móviles llanamente eruditos. Tales fracasos, británicos, franceses, holandeses, incluso norteamericanos, prueban el interés que demuestran las metrópolis por el alzamiento de una vía transístmica. De tantas tentativas, la de los Estados Unidos plasma.

Sumamente favorecidos en virtud de la conclusión de dos tratados internacionales y de un contrato, que les autoriza plantar un ferrocarril, los Estados Unidos jugarán un papel preponderante, en Panamá, a partir de esas calendas.

Tal circunstancia es muy saltante en la medida en que la utopía de la "feria comercial" supone, para su efectiva realización, que un ferrocarril o un canal sean edificados. Después de tantas expectativas vanas, la obra anheladísima será realizada por una compañía de Nueva York.

En verdad, su construcción es ardua. Primeramente, a causa de la falta de obreros panameños. En efecto, la fiebre del oro californiano suscita una demanda, sin cesar creciente, de bogas, muleros y cargadores, los cuales conducen los pasajeros del Atlántico al Pacífico y viceversa. Sus salarios aumentan en seguida de modo exorbitante y los adjudicatarios deciden no emplear obreros panameños. Se ven obligados a invitar, en un principio, a naturales de Jamaica, Cartagena y los Estados Unidos, (7) luego a irlandeses, **coolies** de la India, chinos, ingleses, franceses, alemanes y austríacos. (8) En suma, la compañía del ferrocarril importa más de 7,000 extranjeros. Desgraciadamente, la mayoría —sobre todo los de origen europeo— no resisten las inclemencias del temple panameño ni se adaptan. Son expatriados por la Compañía, la cual introduce 1,000 chinos. Con todo, 800 perecen pasado un mes. No toleran las condiciones de trabajo ni

---

ción, Imprenta de la Universidad de Panamá, Panamá, 1973, p. 124. Ver, asimismo, LEMAITRE, Eduardo, **Panamá y su separación de Colombia: una historia que parece novela**, Prólogo por Abelardo Forero Benavides, Biblioteca Banco Popular, Editorial Kelly, Bogotá, 1971, pp. 41-46. Ver, por último, SIEGFRIED, André, **Suez, Panama et les routes maritimes mondiales,** avec 33 cartes et graphiques, nouvelle édition revue et augmentée, Librairie Armand Colin, París, 1948, pp. 167-168.

(7) Ver, al respecto, OTIS, Fessenden Nott, **Illustrated History of the Panama Railroad; together with a traveler's guide and business man's handbook for the Panama Railroad and its connections with Europe, the United States, the North and South Atlantic and Pacific Coasts, China, Australia and Japan, by sail and steam,** Second Edition, Revised and Enlarged, Harper & Brothers, Publishers, New York, 1862, p. 31.

(8) **Ibidem**, p. 35.

soportan con suceso el clima tórrido del Istmo. Muchos se suicidan. (9) En fin, la Compañía reemplaza los remotos obreros con trabajadores de cuna jamaicana o cartagenera, capaces de superar los rigores del clima istmeño. (10)

Así las cosas, solamente en 1853, la Compañía importa alrededor de 2,000 varones negros de Jamaica a fin de adelantar las obras.(11) Por 1854, continúa el ingreso de los obreros antillanos exacerbándose la tendencia. Mas, estrenado en ferrocarril, casi todos se reintegran a su ínsula natal. (12)

En síntesis, la Compañía resuelve, con indudable fortuna, el problema de la escasez de mano de obra autóctona utilizando brazos provenientes de las Antillas inglesas y de las regiones costaneras de Colombia. Barata mano de obra, formada por antiguos esclavos liberados. Esa población flotante, de proletarios antillanos, mal integrados a la sociedad panameña, engendra un alza de la criminalidad y de la patología social en la zona de tránsito, principalmente cuando lidia con los hoscos buscadores de oro norteamericanos que cruzan el Istmo. (13) Tales tensiones crecientes son captadas por viajeros que transitan por Panamá. (14)

---

(9) Para una interpretación psicoanalítica y culturalista de esos suicidios, ver, con provecho, COHEN, Lucy M., "The Chinese of the Panama Railroad: Preliminary Notes on the Migrants of 1854 Who "Failed"",en la revista **Etnohistory**, Volume 18, Number 4, American Society for Etnohistory, Tucson, Arizona, Fall 1971, p. 317.

(10) Ver OTIS, Fessenden Nott, **op. cit.**, p. 36.

(11) Ver, con provecho, EISNER, Gisela, **Jamaica, 1830-1930. A Study in Economic Growth**, Manchester University Press, Manchester, 1961, p. 147.

(12) Al respecto, ver **ibidem**, pp. 147-148.

(13) Por lo que respecta al tema de la patología social a la sazón, ver SCHOTT, Joseph L., **Rails Across Panama. The Story of the Building of the Panama Railroad, 1849-1855**, The Bobbs-Merrill Company, Inc., A Subsidiary of Howard W. Sams & C°., Inc., Publishers, Indianapolis, New York, Kansas City, 1967, p. 58.

(14) Ver, al particular, HOLINSKI, Alexandre, **La Californie et les routes interocéaniques**, 2^{e} édition, A. Labroue et Compagnie, imprimeurs, Bruxelles, 1855, p. 47. Ver, seguidamente, CASTILLERO REYES, Ernesto de Jesús, **El ferrocarril de Panamá y su historia**, Investigaciones Históricas, Serie Primera, Imprenta Nacional, Panamá, 1932, p. 12; y BIESANZ, John y Mavis, **Panamá y su pueblo**, versión al español de Victorino Pérez, primera edición en español, Editorial Letras, S.A., México, D.F., 1961, p. 28.

Exceptuada la falta de mano de obra nativa, la Compañía confronta otros obstáculos (topográficos, sanitarios, climatológicos). Mas, el ferrocarril funciona desde 1855.

Aun antes de su definitiva apertura, la compañía neoyorquina comienza a recibir dineros. Efectivamente, hacia 1853, 34.5 kilómetros (23 millas) de la ruta son ya utilizables y 32,111 pasajeros recurren al tren. En 1854, 46.5 kilómetros (31 millas) están terminados, y la Compañía transporta 30,108 pasajeros. Instaurado el ferrocarril, hacia 1855, ya gana más de un millón de dólares. En 1859, el total de los ingresos supera los 8,000,000. (15)

El ferrocarril, hechura de la Panamá Railroad Company, es una de las empresas más prósperas del orbe. Aun cuando cueste casi 8,000,000 de dólares, o sea, aproximadamente 169,000 dólares por milla (una milla equivale a un kilómetro y medio), resulta sumamente rentable desde sus orígenes. Sus tarifas son las más elevadas e inmódicas del universo (para un trayecto de 80 kilómetros). En verdad, el boleto de cada pasajero cuesta 25 dólares. Los infantes menores de seis años no pagan sino la mitad de dicha suma. Hay que proporcionar diez centavos por el transporte de cada kilo de efectos personales y 1.80 dólares por cada pie cúbico de bulto expreso (un pie equivale a 0.324 metros).

Por lo que respecta a los dividendos anuales de la Panama Railroad Company, de 1856 a 1870, son siempre superiores al 12% y ascienden hasta el 44% en 1868. La Compañía distribuye, en total, 37,798,840 dólares de dividendos hasta 1904, cuando la compra el gobierno de los Estados Unidos. (17)

Además, el oro transportado por el ferrocarril transístmico, de 1855 a 1867, supera la suma de 750,000,000 de dólares. (18)

---

(15) Al respecto, ver MACK, Gerstle, **La tierra dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos de Canal Istmico**, Prólogo de Carlos Manuel Gasteazoro, Primera edición en español, Tomo I, Editorial Universitaria, Panamá, 1971, p. 174.

(16) Sobre esas cifras, ver **ibidem**, pp. 173-174. Ver, igualmente, HOWARTH, David, **Panama. Four Hundred Years of Dreams and Cruelty**, Mc Graw-Hill Book Company, New York - Toronto - London, 1966, p. 185. Ver, además, KRAENTZEL, F., **Le canal de Panama**, Travaux du Séminaire de Géographie de l'Université de Liège, Fascicule IV, D. Cormaux, Editeur, 22, rue Vinâve d'Ile, 22, Liège, 1905, p. 24.

(17) En torno a las cifras mencionadas, ver MACK, Gerstle, **op. cit.**, p. 174.

(18) **Ibidem**, pp. 174-175.

Cabe consignar, finalmente, que los dividendos tocan su cumbre en 1868 (44%). A partir de 1869, comienzan a declinar (26%). En 1870, la caída va a consolidarse (12.5%). Por último, hacia 1871, son aún más débiles (3%). (19)

Después de 1869, en otras palabras, concluido el ferrocarril transcontinental americano, la Panama Railroad Company pierde, evidentemente, casi todos sus pasajeros estadounidenses, aunque continúe transportando bultos y objetos.

Varias conclusiones se desprenden de lo expresado a propósito de la Compañía.

Primeramente, su extraordinaria capacidad de aprovechar la coyuntura californiana. Es, repetimos, una de las empresas más prósperas y rentables del mundo por espacio de cuatro lustros. Luego decae rápidamente. Con todo, explota, muy hábilmente, la posición geográfica de la zona de tránsito (20) usufructuando, más que los negociantes panameños, el auge del **Gold Rush.** Sus ganancias, para nada reinvertidas en Panamá, son inmensas. Y sus dividendos quedan repartidos en Nueva York. Por ende: total fracaso de la modernización del Istmo, que ve atravesar el oro californiano por su cintura sin cosechar unos rendimientos concretos.

En segundo lugar, el poder mismo ostentado por la Panama Railroad Company luce considerable aquí. Por una parte, en virtud de los tratados internacionales sancionados por los Estados Unidos y por la actual Colombia, los cuales favorecen más los intereses norteamericanos en relación con aquellos de esa balbuciente república sudamericana. (21) En efecto, reiteramos, los Estados Unidos logran firmar acuerdos sumamente ventajosos para sí, no sólo con Colombia, sino con Inglaterra, cuyo dinámico expansionismo, en la América Central, se permiten yugular. (22) De otra, merced al Contrato STEPHENS-PAREDES (1850), suscrito por Colombia y por tal asociación,

(19) **Ibidem** p. 177.

(20) Respecto de la "función geográfica" de Panamá, ver, con provecho, GOYTIA, Víctor Florencio, **La función geográfica del Istmo: estudio jurídico-político,** Casa Editorial La Moderna, Panamá, 1947, p. I.

(21) Ver, al particular, WILLIAMS, Mary Wilhelmine, **Anglo-American Isthmian Diplomacy, 1815-1915,** Russell & Russell Inc., New York, 1965 p. 53.

(22) Ver, con provecho, URIBE, Antonio José, **Colombia y los Estados Unidos de América. El canal interoceánico. La separación de Panamá. Política internacional económica. La cooperación,** Imprenta Nacional, Bogotá, 1931, pp. XV-XVI.

esta última puede fundar la ciudad terminal de Colón, de cara al Atlántico, y denominada, en sus orígenes, Aspinwall por los americanos, a fin de honrar la persona de William H. ASPINWALL, hombre de negocios neoyorquino y fundador de la Pacific Steamship Company. (23) El hecho de haber arquitecturado, de la nada, una urbe portuaria prueba el ímpetu de la compañía monopolista. La novísima Colón es, simple y llanamente, una aglomeración "americana", (24) plena de obreros antillanos y de forasteros. (25) Además, el antiguo puerto colonial de Chagres, en el Atlántico, se "americaniza" exabruptamente surgiendo una ciudadela estadounidense al lado del añejo villorrio. (26) Las menudas aldeas coloniales de la zona de tránsito (Cruces, Gorgona) son invadidas por inmigrantes del **Gold Rush** y los principales hoteleros: sujetos norteamericanos. (27) Es evidente que

---

(23) Ver SCHOTT, Joseph L., **op. cit.**, p. 10.

(24) Ver, con provecho, TOMES, Robert, **Panama in 1855. An Account of the Panama Rail-Road, of the cities of Panama and Aspinwall with sketches of life and character on the Isthmus**, Harper & Brothers, Publishers, New York, 1855, pp. 58-59.

(25) Ver LISBOA, Miguel María, **El Istmo de Panamá en 1853**, transcripción, introducción y notas de Juan Antonio Susto, Impresora Panamá, Panamá, 1962, p. 15.

(26) Sobre la "americanización" de Chagres, ver, con provecho, DUNLOP, Alexander, **Notes on the Isthmus of Panama with Remark on its Physical Geography and its Prospects in Connection with Gold Regions, Gold Mining, and Washing**, Printed by Joseph Thomas, 1, Finch - Lane, Cornhill, London, January, 1852, pp. 4-5. Ver, igualmente, AUGER, Edouard, **Voyage en Californie... (1852-1853)**, Bibliothèque des Chemins de Fer, deuxième série, Histoire et Voyages, Librairie de L. Hachette et Cie, rue Pierre-Sarrazin, n° 14, París, 1854, p. 35. Ver HOLINSKI, Alexandre, **op. cit.**, p. 47. Ver, además, LACHAPELLE, A. de (editor), **Le comte de Raousset-Boulbon et l'expédition de la Sonore. Correspondance - Souvenirs et oeuvres inédites**, E. Dentu, Libraire-Editeur, Palais-Royal, 13, Galerie d'Orléans, París, 1859, p. 43. Ver, asimismo, dos obras más recientes: KEMBLE, John Haskell, **The Panama Route: 1848-1869**, University of California Publications in History, Volume 29, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1943, p. 167; et LEMONNIER, Léon, **La ruée vers l'or en Californie**, cinquième édition, "La suite des temps" - 11, NRF, Gallimard, París, 1944, p. 194.

(27) Ver, al particular, BORTHWICK, J.D., **Three Years in California...With Eight Illustrations by the Author**, William Blackwood and Sons, Edinburgh and London, MDCCCLVII, p. 21. Un parecer francés: SAINT-AMANT, Pierre-Charles de, **Voyages en Californie et dans l'Orégon**, Librairie L. Maison, 17, rue de Tournon, París, 1854, p. 48. Un punto de vista panameño: PORRAS, Belisario, **Trozos de vida (impresiones)**, Imprenta Alsina (Sauter, Arias & C°), San José de Costa Rica, 1931, p. 36.

la Ciudad de Panamá cede al influjo yanqui en el acto. (28) La copiosa literatura, legada por plurales viandantes, convalida dicha hipótesis.

Terceramente, la Panama Railroad Company no transporta únicamente personas, sino, además, barras de oro californiano. En el transcurso de la guerra civil americana, el ferrocarril moviliza tropas, a través del Istmo, del Atlántico al Pacífico, y viceversa.

A partir de esas fechas, Panamá es considerada más y más como punto estratégico y geopolítico capital para asegurar la hegemonía de los Estados Unidos. Así, según el Presidente GRANT (1869), el canal interoceánico debería ser excavado por el pueblo americano, pero pertenecería al mismo y serviría a sus propios intereses. (29)

En cuarto término, cabe destacar, en efecto, la sagacidad especialísima propia de las compañías marítimas aliadas a la Panama Railroad Company, principalmente la Pacific Mail Steamship Company, cuyos dividendos anuales frisan, en veces, con el 25% y el 30%. (30) Ambas asociaciones norteamericanas suplantan y ponen, en cierta medida, fuera de borda, a la británica Royal Mail Steam Packet Company, la cual inaugura, hacia 1846, un circuito mensual de vapores al puerto de Chagres manteniendo un sistema de transporte fluvial y por tierra (utilizando mulas) en la zona de tránsito. (31)

Una quinta salvedad: la inauguración del ferrocarril transístmico se inscribe en el fenómeno de la revolución de los medios de transporte y de locomoción en el siglo XIX. En efecto, la locomotora de vapor es inventada en Inglaterra a principios del decimonono. La implantación de la novedad provoca un aumento sin precedente de la

(28) Citemos cinco obras que nos parecen interesantes al particular. GRISWOLD, Chauncey D., **The Isthmus of Panama and What I Saw There**, Dewitt and Davenport, New York, 1852, p. 44. Una opinión colombiana: MOSQUERA, Tomás Cipriano de, **Compendio de geografía general, política, física y especial, de los Estados Unidos de Colombia, dedicado al Congreso General de la Unión**, Imprenta Inglesa y Extranjera de H.C. Panzer, 93, London Wall, E.C., Londres, 1866, p. 261. Otro libro: PIM, Bedford, and SEEMANN, Berthold, **Dottings on the Roadside, in Panama, Nicaragua, and Mosquito**, Chapman and Hall, 193, Picadilly, London, 1869, p. 13. Un parecer norteamericano: ROBINSON, Tracy, **Panama: A Personal Record of Forty-Six Years, 1861-1907**, The Star and Herald Company, New York and Panama, 1907, p. 87. Finalmente, RUBIO, Angel, **Callejero de la Ciudad de Panamá**, primera parte, Banco de Urbanización y Rehabilitación, Editora Panamá América, S.A., Panamá, 1948, p. 14.

(29) Ver REBOLLEDO, Alvaro **op. cit.**, p. 116.

(30) Ver MACK, Gerstle, **op. cit.**, p. 157.

(31) **Ibidem**, p. 146.

productividad del pasillo transístmico. Antaño, el cruce —laborioso y lento— de los 80 kilómetros hácese en tres o cuatro días. Utilizan los viajeros, a la vez, canoas y mulas. La calidad de la antigua ruta colonial es mala y la cantidad de viajeros, deseosos de cruzar, simultáneamente, la estrecha franja no supera el centenar. A partir de 1855, el viaje dura cuatro horas merced al ferrocarril. Centenas de individuos efectúan la travesía sin peligro alguno. El tránsito de mercancías y de bienes, por el Istmo, es, por consiguiente, más fácil y más veloz. (32) La fe norteamericana en los ferrocarriles, como instrumentos que permiten el desarrollo económico, es tema harto difundido en el transcurso de los años que preceden a la guerra civil americana. (33) Sin embargo, paradójicamente, el ferrocarril transístmico no coadyuva a que Panamá progrese.

LA OLIGARQUIA URBANA DURANTE LA CALIFORNIA: CONTINUIDAD Y CAMBIOS

INTRODUCCION

¿Contribuyen la fiebre del oro californiano y el ferrocarril a desarrollar el Istmo? ¿Deviene el subdesarrollo aún más ostensible cancelada la etapa de prosperidad falaz?

Según cierta versión historiográfica norteamericana, el ferrocarril es inusitada fuente de progreso, de prosperidad y de bienestar que enaltece al Istmo. Acuerpa, en efecto, una tendencia decididamente optimista. Autores como BANCROFT, ROBINSON y SEEMAN son susceptibles de ser clasificados cual corifeos de tal interpretación positiva de las cosas. (34) Los tres autores moran en el Istmo. A guisa de viajero el primero, en calidad de funcionario de la Compañía del

(32) Ver el hermoso ensayo de JAEN SUAREZ, Omar, "Presencias imperialistas y dependencia ístmica en la segunda mitad del siglo XIX", en **Relaciones entre Panamá y los Estados Unidos, op. cit.**, p. 167.

(33) Ver, al respecto, FISHLOW, Albert, **American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy**, Harvard Economic Studies, Volume CXXVII, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1965, p. 263.

(34) Ver BANCROFT, Hubert Howe, **California inter pocula**, en **The Works of Hubert Howe Bancroft**, Volume XXV, The History Company Publishers, San Francisco, 1888, p. 179. Ver SEEMANN, Berthold, **Historia del Istmo de Panamá**, traducción de Santiago D. Mc Kay, Publicaciones de la Revista "Lotería", N° 6, Imprenta "La Academia", Panamá, 1959, p. 91.

Ferrocarril el segundo, y el tercero en su carácter de periodista. Salta, empero, a la vista que la prensa norteamericana, salida a la luz en Panamá, a la sazón, —por ejemplo, la **Panama Star** (fundada en 1849), la **Star & Herald** (1849), el **Panama Herald** (1851) y el **Aspinwall Courier** (1853) —difunde pareceres igualmente entusiastas. (36)

A más de los norteamericanos, quienes juzgan que el ferrocarril brindará riquezas mil al Istmo, encontramos, asimismo, unos autores ingleses, franceses, brasileños, verbigracia, los cuales piensan igual. Citemos la obra del británico MINOT, presunta historia de Panamá, la cual no es, de hecho, sino la crónica de los inmigrantes extranjeros establecidos, esencialmente, durante el **Gold Rush** californiano (1849-1869). (37) Evoquemos, por añadidura, el libro del sutil diplomático francés LE MOYNE, asaz mencionado, en el que comprueba los indubitables cambios que se producen edificado el ferrocarril. (38) En fin, la obra del ministro brasileño LISBOA se complace en describir la nueva "prosperidad" de que goza la Ciudad de Panamá. (39) Luego, incluso plumíferos colombianos meditan sobre los innúmeros avances que cristalizarán aquí por gracia del ferrocarril. La urbe terminal de Panamá es asimilada a una nueva "Babilonia", (40) donde el oro se dilapida alegre y despreocupadamente. Geógrafos granadinos, de la talla de un Felipe PEREZ, cuyo tratado celebérrimo publícase en París, ansían, ya, que un canal divida el Istmo para que aumente la "civilización" y la "riqueza" de ese "punto céntrico". (41) Finalmente, infinidad de oligarcas panameños creen, desde un principio, en el advenimiento de la utopía de la "feria comercial" mediante la línea férrea.

---

(35) Sobre la historia de esos diarios, ver, con provecho, RECUERO, María T., **Breve historia del periodismo en Panamá**, Editorial La Estrella, Panamá, 1935, pp. 16-18 y p. 28. Para un crítica de tal prensa, ver MIRO, Rodrigo, "Una década crítica del periodismo nacional: (del Estado del Istmo al Estado Federal)", en Revista **Lotería**, 2ª época, nº 201, Panamá, agosto de 1972, p. 23.

(36) Ver, por ejemplo, el artículo "Prosperity of Panama. Railroad Across the Isthmus", publicado en **The Panama Star**, Volume III, Number 66, Panamá, N.G., September 23, 1851, p. 2, columnas 2 y 3.

(37) Ver MINOT, George S., **The History of Panama... containing interesting occurrences from 1849 to 1891**, Panama, December 31st, 1891, Mortimer C. De Souza, Printer, Kingston, 1892, p. 8 y siguientes.

(38) Ver LE MOYNE, Auguste, **op. cit.**, Tomo II, p. 281.

(39) Ver LISBOA, Miguel María, **op. cit.**, p. 25.

(40) Ver REBOLLEDO, Alvaro, **op. cit.** p. 127.

(41) Ver PEREZ, Felipe, **Jeografía de los Estados Unidos de Colombia**, Librería de Rosa y Bouret, París, 1865, p. 329.

No obstante, versiones pesimistas del fenómeno existen. En primer lugar, emanan, paradójicamente, de ciertos cerebros de la antigua oligarquía urbana, los cuales exteriorizan su amargura ante la "voracidad" de los americanos trashumantes. (42)

Así, Justo AROSEMENA, filósofo social y jurista, teme la inminente anexión de Panamá a los Estados Unidos (como ocurriera con Texas). Desde 1845, el grande sabio critica, con vehemencia firme, la "confianza perezosa" de sus coterráneos citadinos en los trofeos que suministre el comercio transístmico. (43) Su ruina es la calamidad de todos los panameños. Muy lúcidamente, constata Justo AROSEMENA que el giro de mercancías, por el Istmo, no enriquecerá, por arte de malabarismo, a sus compatriotas. Conviene añadir, ciertamente, que la antigua oligarquía urbana no prevé la "prosperidad falaz" siendo, de repente, circunscrita por una población flotante de viajeros (44) y de bisoños negociantes extranjeros, quienes, instalados, aprovechan, más que el veterano patriciado, la coyuntura. En suma, la oligarquía urbana, cuya xenofilia es una de sus más relevantes características, antes de trazado el camino de hierro, comienza a desconfiar de las poblaciones externas atraídas por el precioso metal. Estas no dejan sino migas de sus fortunas en Panamá. Además, su estancia genera, en ocasiones, violentos incidentes a lo largo de toda la zona de tránsito. (45) En segundo término, una interpretación melancólica de la coyuntura es diseñada por los cónsules ultramarinos –especialmente los franceses– quienes son nuncios de unas potencias que rivalizan con los Estados Unidos. A sus ojos, la influencia americana no cesa de proliferar y sospechan, apenas iniciada la California, que Panamá pase a ser intendencia de los Estados Unidos, (46) o mero

(42) Ver MENDEZ PEREIRA, Octavio, **Justo Arosemena, op. cit.**, p. 194.

(43) **Ibidem**, p. 114.

(44) Sobre tal población flotante, ver, con provecho, por ejemplo, MONAGHAN, Jay, **Chile, Peru, and the California Gold Rush of 1849**, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London, 1973, p. 113.

(45) Ver, verbigracia, SOLER, Ricaurte, **Pensamiento panameño y concepción de la nacionalidad durante el siglo XIX (Para la historia de las ideas en el Istmo)**, Prólogo de Rodrigo Miró, Imprenta Nacional, Panamá, 1954, p. 95.

(46) Ver ARCHIVOS DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE FRANCIA, París, Correspondencia comercial, Panamá, Tomo 1, 1843-1851, "Carta de A. FAUVERT de MEAN, cónsul en Panamá, al señor Ministro de Relaciones Exteriores", Panamá, 28 de enero de 1849, p. 260 (anverso).

"arrabal californiano". (47) Finalmente, una interpretación a un tiempo desilusionada (y realista) la insinúan algunos historiadores panameños contemporáneos, quienes corroboran la extremada dependencia de la zona de tránsito respecto de las economías metropolitanas y la imposibilidad del Istmo de valerse del auge. (48)

En todo caso, claramente un nuevo período de la historia panameña se perfila al establecerse la vía férrea. La sociedad panameña será momentáneamente sacudida. A despecho de los conflictos y de las crisis que estallan, nada es como antaño. Los años de angustiosa recesión, que golpean a Panamá, proclamada su primera independencia, quedan atrás. (49)

No obstante, la inédita coyuntura no desarrolla, sostenemos de nuevo, la estrecha faja de tránsito. La Ciudad de Panamá no goza sino de pasajera bonanza. Mas, el oro californiano deambula por allí sin que transforme, realmente, la sociedad.

I. LA PROPIEDAD INMUEBLE URBANA

De 1849 a 1869, la oligarquía de la Ciudad de Panamá conserva y aprovecha uno de sus bienes amadísimos, a saber, la propiedad inmueble urbana. Bien poco emprendedora, a nivel de las inversiones, (50) conoce la magnitud y el prestigio que le otorgan la propiedad y la renta de las casas y de los terrenos citadinos. De suerte que una de las fuentes de su enriquecimiento, durante aquel lapso dorado, es el alquiler o la venta de bienes inmuebles.

---

(47) Ver ARCHIVOS DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE FRANCIA, París, Correspondencia comercial, Panamá, Tomo 1, 1843-1851, "Carta de A. FAUVERT de MEAN, cónsul en Panamá, al señor Ministro de Relaciones Exteriores", Panamá, 28 de enero de 1849, p. 260 (anverso).

(48) Ver, por ejemplo, los recientes trabajos, ya citados, de CASTILLERO CALVO, Alfredo, "El oro de California en la vida panameña", y de JAEN SUAREZ, Omar, "Presencias imperialistas y dependencia ístmica en la segunda mitad del siglo XIX", publicados en Panamá hacia 1973.

(49) Acerca de esos años de recesión, ver BEHRENDT, Richard F., "Aspectos Sociales y Económicos del Istmo de Panamá durante la Epoca del Tráfico Interoceánico Primitivo (1519-1848)", en **Revista Mexicana de Sociología**, Año V, Volumen V, Número 1, México, primer trimestre, 1943, pp. 59-60.

(50) Ver ARCHIVOS DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE FRANCIA, París, Correspondencia comercial, Panamá, Tomo 2, 1852-1862, "Carta de Ch. de CAZOTTE, cónsul en Panamá, al señor Ministro de Relaciones Exteriores", Panamá, 4 de enero de 1852, p. 3 (reverso) y p. 4 (anverso)

Desde los albores de 1849, el alza de los precios de los víveres, causado por el multitudinario desembarque de los forasteros, es considerable. (51) Por otro lado, los alquileres ascienden "de manera extravagante", (52) en opinión de un cónsul francés, quien, efectivamente, debe pagar 50 pesos de alquiler cuando al precedente funcionario diplomático no se le exigía sino la suma de 20 pesos por la misma morada. (53)

Los propietarios de residencias no vacilan en doblar o triplicar sus alquileres por 1850, o sea, un año después del despegue californiano. (54) Hacia 1852, otro cónsul galo explica el fausto experimentado por el patriciado a la luz del "tránsito de inmigrantes", el cual confiere un "grande precio a las casas y a los edificios sin valor". (55) Con todo, los burgueses criollos no invierten sus caudales prefiriendo "guardar su dinero, antes de exponerlo a los movimientos de la industria". (56) Conviene aclarar, asimismo, que el vertiginoso enriquecimiento no incumbe, de hecho, sino a los casatenientes de la urbe, por oposición a las "clases pobres", a las cuales faltan, de continuo, las "cosas indispensables a la vida". (57) Irónicamente, la coyuntura favorece, claramente, a los antiguos ricos, empobreciendo a los indigentes de siempre. En este sentido, el término de "prosperidad falaz" bien caracteriza a esos lustros. Dos acontecimientos explican, pues, el aumento de los alquileres: por una parte, la apreciable cantidad de viandantes, y, de otra, los hábitos parasitarios de los propietarios, quienes no desean edificar lucrando de tal contingencia. (58)

---

(51) Ver ARCHIVOS DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE FRANCIA, París, Correspondencia comercial, Panamá, Tomo 1, 1843-1851, "Carta de A. FAUVERT de MEAN, cónsul en Panamá, al señor Ministro de Relaciones Exteriores", Panamá, 10 de enero de 1849, p. 251 (reverso).

(52) Ver ARCHIVOS DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE FRANCIA, París, Correspondencia comercial, Panamá 1, 1843-1851, "Carta de Alphonse de la FOREST, cónsul en Panamá al Ministro de Relaciones Exteriores", Panamá, 20 de febrero de 1849, p. 266 (anverso y reverso).

(53) **Idem.**

(54) Ver ARCHIVOS DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE FRANCIA, París, Correspondencia comercial, Panamá, Tomo 1, 1843-1850, "Carta de Léon LECONTE, cónsul en Panamá, al Ministro de Relaciones Exteriores", Panamá, 24 de agosto de 1850, p. 364 (anverso).

(55) Ver la nota 50.

(56) **Idem.**

(57) **Ibidem**, p. 4 (anverso y reverso).

(58) Ver ARCHIVOS DEL MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE FRANCIA, París, Correspondencia comercial, Panamá, Tomo 2, 1852-1862,