

Castillero Calvo, Alfredo. **Ciclos y coyunturas en la economía panameña: 1654-1869. Interpretación sumaria (primera parte).** En: *Revista Tareas*, Nro. 119, enero-abril. CELA, Centro de Estudios Latinoamericanos, Justo Arosemena, Panamá, R. de Panamá. 2005. pp. 5-30.

Disponible en la World Wide Web: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/tar119/casti.rtf>



www.clacso.org

RED DE BIBLIOTECAS VIRTUALES DE CIENCIAS SOCIALES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE, DE LA RED DE CENTROS MIEMBROS DE CLACSO

<http://www.clacso.org.ar/biblioteca>

biblioteca@clacso.edu.ar

HISTORIA Y SOCIEDAD

CICLOS Y COYUNTURAS EN LA ECONOMÍA PANAMEÑA: 1654-1869 * Interpretación sumaria (primera parte)

Alfredo Castillero Calvo**

* Primera parte.

**Profesor investigador del Departamento de Historia de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Panamá.

Crisis y reajustes en la economía de los siglos XVII y XVIII

En 1739 se realizaban preparativos para la última feria del sistema galeonista que tendría lugar en Portobelo. El régimen de las ferias, que se remontaba a mediados del siglo XVI, ya agonizaba. Sin embargo, se había vuelto a revivir hacía poco tiempo, al ceder la Corona española a las presiones de los mercaderes sevillanos y por el compromiso que había adquirido con Inglaterra de continuarlas realizando al firmar el Tratado de Utrecht, el cual ponía fin a la Guerra de Sucesión (1702-1713), y autorizaba a su rival a introducir en cada feria un navío de permiso con 600 toneladas de mercancías.

En este tratado España le entregaba a Inglaterra, además, el monopolio de la trata de esclavos en América. Pero el negocio esclavista en manos británicas fue un fiasco, y la presencia del navío de permiso se convirtió en una fuente permanente de conflicto debido al contrabando sin control que se realizaba con la carga que llevaba en sus bodegas, que se vaciaban de día y volvían a llenarse de noche, como un tonel de las Danaides. Las protestas de España y las tensiones entre los dos países fueron agravándose y en 1739 Inglaterra rompió hostilidades, enviando al vicealmirante Vernon para que atacara Portobelo. La plaza se rindió sin dificultad y sus fortalezas fueron desmanteladas, dejando a Portobelo sin defensas mientras duró la guerra, que no concluye hasta 1748.

Durante ese período, como era de esperar, no volvieron a celebrarse ferias, y la crisis puso en evidencia la necesidad de revisar de arriba abajo el proyecto galeonista, hasta que finalmente se optó por cancelarlo definitivamente.

En realidad, las ferias estuvieron en crisis desde el siglo XVII y algunos contemporáneos señalaron el año 1654 como la fecha en que inició su declive definitivo. Eran cada vez más erráticas, pasaban años entre una y otra, y hubo un lapso de hasta once años sin feria. Para la segunda mitad del siglo XVII era evidente que el sistema terciario panameño había dejado de depender de las ferias, como hasta entonces. De hecho, su principal fuente de ingreso fiscal, el almojarifazgo, se fue a pique y por primera vez Panamá carecía de recursos internos para sufragar los gastos de su administración y defensa. Estos últimos eran cada vez mayores a medida que fue aumentando la amenaza pirática en el Caribe y posesiones estratégicas como Jamaica

y Haití cayeron en manos de potencias rivales. Pero el problema se agravó aún más tras los ataques de Morgan a Portobelo en 1668 y a Panamá en 1671. Las dotaciones militares fueron aumentadas de manera considerable y los gastos en fortificaciones y en las murallas y mudanza de la nueva Panamá consumieron sumas colosales que el país no tenía.

A partir de 1663, estas urgencias se resolvieron con la creación del “Situado”, un subsidio en metálico que por órdenes de la Corona, la Caja de Lima debía transferir cada año a Panamá para cubrir sus gastos militares. Pero como estos aumentaron y la crisis comercial no cesaba, la suma original tuvo que aumentarse varias veces para poder cubrir también la totalidad de los gastos de la administración y hasta los sínodos de los curas doctrineros. De hecho, el Situado asignado ascendió a cifras que nunca hubiera podido enviar Lima, y desde principios del siglo XVIII, coincidiendo con un declive de la producción argentífera del Perú, los envíos fueron cada vez más erráticos, incluso muy inferiores a lo establecido. Pero el Situado continuó enviándose a Panamá y a partir de mediados del siglo XVIII empezó a llegar de manera más regular y en las cantidades fijadas, hasta que el último envío se realizó en 1810. Así pues, desde su creación a fines del XVII, y desde la segunda mitad del siglo XVIII, el Situado se convirtió en un verdadero sostén de la economía panameña, gracias a que era dinero fresco distribuido por todo el país y que tenía un poderoso efecto multiplicador.¹

Coincidiendo con la creación del Situado, la Corona firmó ese mismo año un contrato con la empresa genovesa Grillo y Lomelin para que introdujera esclavos de Africa en régimen de monopolio.² Esta compañía estableció en Panamá la sede de su principal centro de operaciones, y durante su administración, que duró hasta 1674, el 60 por ciento de todos los esclavos que introdujo en América ingresaron por Panamá.³

No se ha encontrado todavía una explicación a la simultaneidad entre la creación del Situado para Panamá y la trata esclavista, aunque no deja de llamar la atención. El hecho es que la trata fue exitosa, contribuyó al desarrollo del comercio interregional vía Panamá —sobre todo a base del cacao de Guayaquil, la cascarilla o quinina de Loja, y la lana de vicuña de los Andes—, lo que a la vez estimuló el contrabando, todo lo cual contribuyó a reanimar la economía local.

De esa manera, desde mediados de la década de 1660, la economía transitista panameña, que ya había dejado de depender de las ferias, empezó a descansar sobre todo en el Situado, la trata de esclavos, el comercio interregional y el contrabando, que se convierten en los nuevos pilares de su economía terciaria.

Esta situación continuó hasta bien entrado el siglo XVIII. Hasta la década de 1730, las ferias que se celebraron se cuentan con los dedos de una mano, y salvo cuando estas tenían lugar podía decirse que lo terciario se apoyaba en ellas. Sin embargo, como dije, el Situado entró en crisis desde principios del siglo y no empezó a llegar de manera regular y en las cantidades que se esperaban hasta comienzos de la segunda mitad del siglo, cuando nuevamente se convierte en un puntal formidable de la economía panameña y, de hecho, sobre todo en las últimas décadas, en su soporte fundamental.

El contrabando -a su vez- llegó a niveles escandalosos, ya que, al ser tan erráticas las ferias, los mercados estaban muy mal abastecidos de manufacturas europeas y, desde principios del siglo XVIII, se abrió una ruta contrabandista paralela a la que ya existía en la ruta del Istmo central. Empezaba en el Caribe por el río Coclé del Norte, cruzaba el Istmo por la cordillera central, donde sus agentes mantenían verdaderos fortines, y salían al Pacífico por Penonomé, Natá o Los Santos, desde donde embarcaban sus mercancías a Panamá, o a las costas sudamericanas. Esta ruta se mantuvo abierta hasta 1747, cuando tras una violenta represión armada, y luego de que varios intentos militares fallaran, se apresaron a los cabecillas, se les encarceló, desterró o ajustició. Las compañías de contrabandistas de Coclé quedaron desmanteladas para siempre.

Pero no por ello el contrabando desapareció, ya que continuó sin desmayo, aunque cada vez con menor intensidad. Como era una actividad que se relacionaba directamente con el atractivo comercial de la ruta transístmica y esta deja de ser un imán al cancelarse el sistema galeonista, también se debilita el contrabando, y desde mediados del siglo XVIII ya ha perdido importancia.

La trata esclavista también tuvo sus altibajos, pero continuó siendo un factor muy importante hasta la década de 1770, cuando este negocio dejó de ser rentable debido al creciente número de mano de obra libre en América, y finalmente colapsa.

De esa manera, desde la segunda mitad del siglo XVIII, habiendo disminuido sensiblemente el contrabando, y luego de virtualmente desaparecer la trata esclavista, el Situado se convierte en el gran soporte de la economía. Como se distribuía en muchos frentes, irrigaba la economía de virtualmente todo el país y servía como instrumento de pago para los productos importados, contribuyendo a que la balanza de pagos no fuera deficitaria y a que el sector terciario continuara dominando la economía del Istmo. Fue, entonces, un instrumento salvador.

Al cancelarse el sistema de ferias, Panamá perdió para siempre su carácter de ruta forzosa, y su economía se estancó. En la segunda mitad del siglo XVIII, el panorama comercial de Panamá era desolador. Apenas llegaban barcos por el Pacífico o el Caribe. El país no tenía nada valioso que exportar, salvo la plata que le entraba con el Situado y esclavos. De hecho son esclavos la única mercancía de salida en numerosos embarques, y es probable que los barcos que llegaban de Perú, del Ecuador, o de las costas del Pacífico neogranadino, lo hacían para comprar solo esclavos, llevando como carga a Panamá, productos alimenticios o bien productos como el cacao (aunque cada vez menos), quinina, y lana de vicuña, siempre en pequeñas cantidades y casi todo para reexportar.

El cuadro era aún más deprimente en Portobelo, que permanecía casi vacío y al que llegaban barcos sólo para llevar alimentos de Cartagena, Tolú, las islas caribeñas, y ocasionalmente de Baltimore o Boston que llevaban cargas de harina. Desde que se establecieron los estancos a partir de la década de 1770, a este intercambio se sumó el tabaco de Cuba, que se importaba como insumo para la fábrica de cigarros de Panamá o para reexportar a Perú. El comercio exterior era tan escuálido que hubo ocasiones en que los barcos que salían de Panamá sólo llevaban escobas como flete.

Para fines del siglo, se produjo una leve reactivación comercial, pero las guerras napoleónicas y la concomitante interrupción de los circuitos comerciales, arrastraron nuevamente al país a la postración económica. Durante este periodo y desesperados por encontrar nuevas oportunidades de negocios, los criollos panameños y sus pares peninsulares recién llegados, se plantearon nuevas alternativas, sobre todo para promover la agricultura, una opción que habían puesto de moda los fisiócratas. Pero todo fue inútil, ya que incluso el cultivo del tabaco, que había logrado algunos progresos sobre todo en Chiriquí, fue finalmente prohibido por la Corona para que la fábrica de cigarros sólo utilizara tabaco cubano. Además, no había brazos, y mucho menos capitales para inversiones importantes.

La epifanía comercial pre-independentista: 1808-1818

Finalmente, en 1808 en plena crisis política y debido a la interrupción total del comercio con la Península, ocupada entonces por las tropas napoleónicas, el gobernador Juan Antonio Mata decidió abrir el comercio del Istmo a países no españoles, siempre que fueran amigos o neutrales. En este caso, las ex-colonias británicas de Norte América e Inglaterra, ahora aliada de España, y que había convertido a Jamaica en un gran almacén para sus manufacturas. El Situado que recibía Panamá de Lima y de Cartagena se había suspendido y no había con qué pagar a la tropa ni a los empleados civiles, de manera que fue una decisión tan oportuna como aplaudida por los vecinos. Aunque esta medida fue también aplicada por otras colonias españolas, fue Panamá la que obtuvo mayores ventajas de la coyuntura.

Al abrirse los puertos americanos al comercio libre, varias empresas inglesas establecidas en Jamaica se desplazaron a Panamá para redistribuir los tejidos de algodón asiáticos en los mercados del Pacífico americano, tanto del Sur como de la Nueva España (hoy México). Desde entonces, y sobre todo al estallar las guerras de independencia en América, los ingleses utilizaron a Panamá como un gran depósito para sus mercancías, entrando en frontal competencia con los talleres sudamericanos donde se producían textiles bastos y ocasionando su ruina. De hecho, los británicos querían provocar la ruina de los telares españoles y penetrar el mercado americano, y para ello fraguaron una conspiración en Jamaica en la que se propuso invadir la Nueva España para separarla de la Península.⁴

Además de Panamá, los ingleses pusieron su mira en Guatemala, Perú y Guadalajara. Su llegada a esta última ciudad, situada en el lado Pacífico de Nueva España, coincidió con el bloqueo del puerto de Acapulco, en el Pacífico, por las fuerzas insurgentes del cura Morelos, circunstancia que aprovecharon para empezar a introducir mercancías de contrabando por el puerto tapatío de San Blas, donde estas se pagaban con la plata de las minas mexicanas del Nordeste.

Durante la guerra de independencia, Guadalajara se mantuvo bajo control del ejército realista, de modo que San Blas pudo permanecer abierto al contrabando de mercancías británicas que serían conducidas desde Jamaica por la vía de Panamá. Entre 1812 y 1821 ya se encontraban varias firmas con sede en Jamaica establecidas en Guadalajara, y su prosperidad fue tan llamativa, que en 1815 el gremio de comerciantes, o Consulado, de México elevó una airada protesta. Argumentaban que, mediante este comercio ilícito, se extraían grandes cantidades de plata mexicana en perjuicio del erario y de la economía virreinal, calculando que en cinco años se habían extraído por San Blas más de 10 millones de pesos de plata.⁵ El virrey Calleja alarmado por la situación, proclamó un bando el 12 de julio de 1816, prohibiendo este tráfico en consideración a que “un torrente de buques” había salido de Panamá “a inundar de mercancías extranjeras las costas del Mar del Sur”. El comercio entre el puerto de San Blas y Panamá y varios puertos peruanos ya venía realizándose desde antes, pero se había intensificado notablemente a partir de 1804. Como el comandante militar de la plaza, José de la Cruz, consideraba que este comercio era ventajoso para Guadalajara, desatendió el bando del virrey.⁶

Antes de que se produjera esta situación, la ruta tradicional de la plata de las minas mexicanas (Guanajuato, San Luis Potosí, Sombrerete o Zacatecas) bajaba hasta la capital y salía por Veracruz con rumbo a Europa. Pero debido a la insurgencia, se abandonó esta ruta para usar la de San Blas, creando nuevos y muy distintos circuitos comerciales que obviamente perjudicaban a los que tenían intereses en los circuitos anteriores.

En la documentación tapatía de la época, cada vez más se empieza a hablar de los comerciantes “panameños” que frecuentaban el puerto con mercancías inglesas procedentes de Jamaica y que, aparentemente, eran los que mayores ganancias obtenían, de hecho haciendo grandes fortunas en este negocio. Se mencionan más de 30, entre los que destacan Manuel Jesús y Pedro Juan de Olazagarre, Manuel Luna (sobrino de Pedro Juan de Olazagarre), Sotero Prieto, Salvador Batres, José Manuel Berguido, José Vicente Landázuri, José María Lasso de la Vega, Ventura Martínez, entre otros, algunos de los cuales llegaron a contraer matrimonio en Guadalajara y se establecieron allí. Varios de estos “panameños” adquirieron grandes propiedades agrícolas como el gran fundo triguero que compró Pedro Juan de Olazagarre pagando cerca de 25.000 pesos al contado. Olazagarre hacía el giro entre Panamá y San Blas con dos fragatas de su propiedad.⁷

A la vez que esto ocurría, también la plata del Alto y Bajo Perú (Oruro, Pasco, Potosí, y otras minas), que antes tenía su salida por Buenos Aires o por el Cabo de Hornos, empezó a tomar el rumbo de Panamá al estallar la insurgencia en Argentina y Chile, lo que hacía muy inseguro el transporte por estos territorios o frente a sus costas. De modo que a un mismo tiempo, durante este período, que se extendió hasta 1818, virtualmente toda la plata de los principales centros argentíferos del continente, se envió hacia la ruta panameña. Jamás había ocurrido nada semejante en la historia del comercio panameño. Era una verdadera epifanía que hacía recordar los tiempos dorados de las ferias opulentas.

Se desconocen detalles sobre los beneficios directos que produjo este comercio en Panamá, pero no hay duda de que fueron enormes, pues hacia 1823 un millón de pesos se le adeudaba a los comerciantes panameños en el puerto de San Blas, suma que según un cónsul británico, una vez pagada sería reinvertida varias veces en productos traídos de Jamaica. Según otra fuente, desde 1812 por lo menos 3 millones de pesos anuales eran desviados de la ruta de Veracruz a la de Panamá, aunque algunos calculaban mucho más: 45 millones entre 1812 y 1818, es decir 7.5 millones anuales.⁸

En cuanto al comercio con Perú, hasta ahora mucho menos estudiado o documentado, se sabe eso sí que la fortuna de los hermanos Mariano, Blas y Juan Arosemena se originó en esta etapa de auge comercial, gracias a sus negocios con Lima. Con el dinero que acumularon, pudieron sufragar gran parte del soborno que se pagó a los soldados realistas para que entregaran sus armas en 1821 y de esa manera facilitar la independencia de Panamá.

Los años de prosperidad impactaron de manera visible el ambiente urbano en la capital. Según Andrés Baleato, el censo de 1802 arrojaba “poco más de 8.000 habitantes”, contando los barrios de San Felipe y Santa Ana.⁹ El censo de 1822 daba ya una población de 10.730 habitantes.¹⁰ El crecimiento había sido sensible, sobre todo si consideramos que, a lo largo del siglo XVIII, la población capitalina se mantuvo con muy pocos cambios en torno a los 7 a 8.000 pobladores. A la vez, el auge del comercio y el incremento del transporte hizo necesario introducir gran cantidad de esclavos. Esto último lo evidencia el escocés Basil Hall, que pasó por Panamá en 1822, quien al desembarcar escuchó asombrado a “todos los negros y negras que pululaban en el muelle hablar inglés con fuerte acento que reconocimos ser de las islas occidentales, peculiaridad, según deducíamos, adquirida por el continuo trato con Jamaica mantenido a través del Istmo”.¹¹

Testigos contemporáneos como el francés Gaspar Mollien se admiraban también de la atmósfera cosmopolita que se respiraba en el ambiente urbano de la capital, donde las modas europeas habían desplazado totalmente a las tradicionales, que habían quedado relegadas a los sectores populares.

Pero la bonanza se detuvo tan repentinamente como apareció, al ir avanzando la revolución de Independencia, y en 1819 ya era cosa del pasado. Una vez se consolidó la Independencia, Inglaterra pudo realizar directamente el comercio con las nuevas naciones hispanoamericanas sin depender de su colonia de Jamaica, y sin necesidad de utilizar la ruta panameña. Surgieron entonces nuevos circuitos comerciales y se establecieron vínculos directos entre las antiguas colonias españolas y la potencia naval y manufacturera más poderosa del mundo. Panamá quedó totalmente al margen de los nuevos circuitos comerciales y su economía entró en crisis.

De esa manera, cuando los panameños se independizan de España en 1821, su economía se encontraba virtualmente estancada, y luego de los pagos que se hicieron para sobornar a la tropa a fin de evitar el derramamiento de sangre, sus bolsillos quedaron vacíos. Cuando pocas semanas más tarde, asomaron frente a los muros de la capital, los buques de guerra españoles *Prueba* y *Venganza* y su tripulación se ofreció a entregarse pacíficamente a cambio de que se le pagaran sus sueldos vencidos, entregar los barcos y abandonar el Istmo para encaminarse a Cuba, ya no había recursos de capital para aceptar tan espléndida oferta.

Estancamiento económico después de la Independencia

Tras la independencia de 1821, la economía revivió transitoriamente gracias a la movilización de tropas bolivarianas que desde Colombia y Venezuela eran enviadas a millares por la vía de Panamá para la campaña del Sur, aunque sobre esto se sabe muy poco y faltan evidencias cuantitativas. Luego sobrevino la parálisis. La consolidación de la independencia en México hizo innecesaria la ruta panameña al restablecerse las actividades del puerto caribeño de Veracruz, y entre 1822 y 1823 sólo se registró un embarque cada año desde el puerto tapatio de San Blas a Panamá. Fueron los últimos del período. Asimismo, la producción de la plata peruana mermó, también a consecuencia de los trastornos de la guerra, de modo que también las remisiones de este metal se fueron reduciendo hasta detenerse del todo a partir de 1819, cuando la escuadra chilena de Cochrane empezó a amenazar las costas peruanas. En 1824, con el triunfo final de las armas bolivarianas en Ayacucho, quedó consolidada la independencia de Sudamérica, y desde entonces la economía del Istmo volvió a sumirse en el estancamiento.

El retorno de los soldados, otra vez por la vía panameña, retrasó hasta 1825 o 1826 la clausura del ciclo que se había iniciado en 1822. El cónsul británico Malcolm MacGregor, afirmaba en diciembre de 1826, que 2.000 tropas cruzaban el Istmo “a principios del mes pasado”.¹² El movimiento marítimo parece confirmar este movimiento. Entre octubre de 1823 y junio de 1824, todavía entraban a los puertos del Istmo 119 embarcaciones y una vez cubierto el año fiscal, el número se elevaría a 154, según se infiere de varias referencias. Durante los primeros diez meses, sólo a los puertos Atlánticos de Chagres y Portobelo entraron 66 embarcaciones y 30 al puerto de Panamá. En 1825 el total se reducía a 55, casi tres veces menos, limitándose las entradas Atlánticas a 38 y a 17 las del Pacífico. Todavía ese año, según manifestaba el cónsul británico en el Callao, se mantenía un comercio relativamente activo entre Panamá, Paita y Guayaquil con mercancía seca proveniente tanto de Jamaica como de Estados Unidos. Pero últimamente ya habían dejado de llegar a Callao barcos con carga procedentes de Panamá.¹³ Así pues, luego de una breve fase de estancamiento entre 1819 y 1821, el movimiento de tropas durante las fases finales de la guerra de independencia contribuyó a excitar nuevamente la economía.

Al concluir la guerra los negocios quedaron virtualmente paralizados. En efecto, hacia mediados del año 1825, cuando se celebraba en Panamá el Congreso Anfictiónico, un conspicuo observador, el delegado peruano Manuel Lorenzo de Vidaurre, escribía a un amigo que en la bahía de Panamá, “se pasan meses sin ver un buque”.¹⁴ Los ingresos de Aduana reflejan con claridad el derrumbe: en 1826 y 1827 sólo alcanzaron algo más de 70.000 pesos en cada año, cantidad apenas superior a la recaudada en los años anteriores a la coyuntura alta que se inició en 1808 que ya hemos discutido.

Las causas de este rápido viraje parecen ser varias. Al concluir la guerra independentista, volvió a abrirse la ruta del Cabo de Hornos, interrumpida a lo largo de las guerras napoleónicas, primero durante varios años a partir de 1799 y luego por las escuadras navales de las revolucionarias Argentina y Chile. Un contemporáneo

aseveraba que la ruta sureña resultaba más barata que la ruta del Istmo en proporción de 2.2 a 1. La travesía transístmica resultaba muy cara, pues se pagaba a razón de 6 pesos la carga de mula de 150 libras y un impuesto de exportación de tres centésimos, costando el flete de un fardo de 300 pesos, entre 30 y 35 pesos. Era preciso pagar además los fletes de transporte desde Panamá a otros puertos y luego desde esos puertos al interior de las antiguas colonias. La ruta del Istmo estaba por otra parte llena de riesgos para las mercancías, por los malos caminos y el clima, riesgos que, según el informante, no existían en la ruta del Cabo de Hornos.

Los altos fletes, las demoras y los riesgos habían sido aceptados por los comerciantes ingleses, como decía en 1824 el cónsul británico en Guayaquil, por tratarse de un camino forzado, pues al menos durante los años de guerra no disponían de otra vía. Algunos tenían además el propósito de radicarse en el país, afirmaba el mismo cónsul. Pero esas esperanzas quedaron disipadas cuando se expidió la ley del 28 de febrero de 1822, cuyo artículo 5 disponía que ningún extranjero podía personalmente realizar transacciones por sí mismo, quedando obligado a nombrar en el país un consignatario que fuese ciudadano de Colombia con casa de comercio abierta en alguna de las ciudades de la República. La ley fue posteriormente derogada, pero el daño ya se había hecho.¹⁵

El Istmo tenía otra desventaja, a saber, su escasa demanda de bienes y su incapacidad de retorno en dinero —desaparecida ya la inyección metálica del Situado— así como la irregularidad en las llegadas de las embarcaciones por el lado Pacífico, lo que generaba demoras innecesarias que se obviaban en la ruta más directa y menos dependiente del Cabo de Hornos. Finalmente, la decisión republicana de subir los aranceles para reforzar un fisco empobrecido por la guerra, acabaría por dar el golpe de gracia a la ruta.

A todo ello habría que agregar otro factor de alcances más amplios: el general estancamiento económico en que quedó sumida gran parte de Hispanoamérica en la postguerra. Una excepción fue Chile que, por el contrario, se vio muy favorecido con la reapertura de la vía del Cabo de Hornos literalmente bajo sus mismos dominios. Pero sí perjudicó gravemente a las regiones con las que tradicionalmente Panamá había mantenido más intensas relaciones. Tal es el caso, por el lado del Pacífico, del Perú, que desde los tiempos de las flotas opulentas y aún durante la larga recesión de la segunda mitad del siglo XVIII, constituía el polo dominante del comercio del Istmo.

En cuanto a México, por una parte, la plata de sus minas dejó de salir por el puerto tapatío de San Blas para seguir la ruta de Panamá rumbo a Jamaica (como lo había hecho entre 1810 y 1818, según ya hemos visto) por otra, la actividad minera decayó abruptamente como consecuencia de la guerra; finalmente, al terminar ésta los rendimientos no mejoraron con la llegada de los inexpertos concesionarios ingleses, que dominaban las técnicas de extracción de las minas de carbón, pero que tenían poca o ninguna experiencia en la minería de la plata. En cuanto a Jamaica, su comercio se desplomó al mismo tiempo que el de Panamá, al perder el monopolio que hasta entonces había usufructuado en el Caribe tras haber reconocido Gran Bretaña a las nuevas repúblicas y abrirle éstas sus puertos mediante generosos e irreflexivos tratados de amistad, navegación y comercio. Los buques británicos pudieron en lo sucesivo visitar sin cortapisas los puertos atlánticos del continente hispano-lusitano y penetrar al Pacífico por la vía del Cabo de Hornos, ignorando, ya para siempre, la servidumbre antaño tributada a Jamaica y, por ende, la ruta al Istmo.

La apertura de los puertos a las potencias marítimas —sobre todo a Inglaterra— el carácter autónomo de las nuevas repúblicas y la agresividad del comercio externo, particularmente de Estados Unidos por lo que se refiere a su Caribe próximo, y de Gran Bretaña respecto de ciertas áreas americanas —Venezuela, Brasil, Argentina, México, Chile—, desarticulaban los circuitos tradicionales de intercambio. Redes de intercambio relativamente densas existentes en el Caribe, como el comercio entre México y Venezuela, y los circuitos comerciales del Pacífico Sur, entre Panamá y la región peruana, y entre Perú y Chile, quedaron dislocados. Los viejos lazos interregionales fueron sustituidos por rutas de una sola vía con las nuevas metrópolis: Chile rompería su tradicional subordinación al Perú para vincularse a Inglaterra; los puertos Caribeños de México se enlazarían directamente con Nueva Orleans, Nueva York y

Boston; el Río de la Plata ya no dependerá más de sus vínculos con el Alto Perú, ya que desviará la producción excedentaria de sus pampas hacia Gran Bretaña.¹⁶

El istmo de Panamá no entraría a formar parte de los nuevos circuitos y otra vez quedó marginalizado. Al mismo tiempo —esto ocurre hacia 1825— las excesivas esperanzas que había inspirado Hispanoamérica entre los hombres de negocio británicos sufrieron un vuelco brutal. Las inversiones desbocadas de los primeros años de vida independiente, los grandes préstamos a las nacientes repúblicas, lejos de dar los resultados apetecidos, constituyeron un aparatoso fracaso, lo que empezó a despertar una creciente desconfianza en las inversiones: no había dinero para hacer los pagos de las mercancías enviadas al continente, y los gobiernos fueron incapaces de redimir las deudas contraídas con las grandes casas prestamistas británicas. Luego vino el derrumbe: en 1825 se desató en Londres el pánico financiero.

La acumulación de estos factores adversos repercutiría duramente en la actividad comercial de Panamá, que quedó virtualmente detenida. Ya me he referido al derrumbe de los impuestos de Aduana en 1826. Precisamente ese año se produjo —tal vez no por casualidad— la primera tentativa autonomista de la elite panameña respecto de Colombia. Aparentemente, los dirigentes del movimiento —comerciantes venidos a menos que recordaban con nostalgia los pasados años de bonanza— tuvieron un móvil político: resistirse a las pretensiones combinadas de Antonio Leocadio Guzmán y del general Carreño de imponer la Constitución boliviana.¹⁷ La elite panameña imputaba su ruina a la política fiscal de Colombia, ya que ésta gravaba onerosamente el comercio, no a la crisis mundial de la economía que acabo de mencionar.

En frontal contraste con la política de control fiscal impuesta por Bogotá, la elite abogaba por el comercio libre, es decir por un régimen de franquicias mercantiles. Motivado por sus vínculos con Jamaica, el grupo autonomista apeló a la Gran Bretaña para proponerle una confusa alianza “hanseática” mediante la cual el Istmo quedaría bajo su protección, gracias a lo cual podría explotar más ventajosamente su posición geográfica.

En realidad, la solución “hanseática” o anseática no era nueva y de hecho estuvo de moda durante aquellos años. En el propio Panamá ya se había planteado, por primera vez, durante los debates del 28 de noviembre de 1821, y tanto Ecuador como los países Centroamericanos también le propusieron a Gran Bretaña una alianza similar, de modo que no se trataba de algo inusitado u original. En un mismo correo, el cónsul británico en Panamá Malcolm MacGregor, le envió a su superior Joseph Planta, el 17 de septiembre de 1826, las “actas” de Panamá y de la Intendencia de Guayaquil, observando que la “declaración de este Departamento parece estar dictada por un espíritu de mucho mayor decoro y discreción que aquella de sus vecinos de Guayaquil”.¹⁸

Sin haber recibido respuesta a esta peregrina proposición, en 1830 la elite panameña volvió a repetirle a Gran Bretaña la misma propuesta cuando trataba nuevamente de separarse de Colombia.¹⁹ Pero Albión tampoco mostró ningún interés, alarmada como se encontraba por el pánico financiero de 1825 y los descalabros que habían provocado las infundadas expectativas americanas.

La elite local empezó entonces a elaborar una política coherente, al principio tímidamente, luego mediante una campaña sistemática a través de asociaciones, periódicos y folletos, e incluso himnos y poesías, encaminada a perseguir lo que habría de convertirse en la gran *idea fuerza* del grupo dirigente: la libertad de comercio. Sus diferencias con el régimen central no tuvieron consecuencias inmediatas, pero sentaron un precedente en las luchas de reivindicación económica de la elite panameña, cuyos intereses desde fechas tan tempranas demostraron ser opuestos a los intereses colombianos.

No muy distinta sería la causa del movimiento frustráneo de 1830, abortado y desviado de sus propósitos iniciales por la intervención del general José Domingo Espinar. Y los mismos motivos inspiraron el movimiento separatista de 1840 acaudillado por el general Tomás Herrera.²⁰

A la ciega confianza en las franquicias se sumaría el clamor del grupo comerciante por la apertura de la ruta transísmica, sea por un camino de macadam, un ferrocarril o un canal; o por la combinación de todos ellos. Este doble objetivo aparece de manera

casi obsesiva planteado en los distintos órganos de expresión del grupo hasta promediar el siglo, cuando pierde su razón de ser al cambiar la coyuntura económica tras la construcción del ferrocarril y hacer eclosión el *Gold Rush*. Sin embargo, la política fiscal bogotana se mostró inflexible en materia de franquicias, al menos hasta 1835, y la República carecía de recursos para abocarse a una empresa tan costosa como abrir la ruta transistmica por medio de transportes modernos.

Como es sabido, tanto el carácter como la propia nomenclatura de la mayoría de los cien rubros de la contabilidad fiscal colombiana continuaron siendo prácticamente los mismos que los de período colonial. Se siguieron cobrando alcabalas, diezmos, censos y los impopulares monopolios o estancos estatales del tabaco y el aguardiente, y en materia comercial se exhibió una política férreamente proteccionista. Desde el punto de vista fiscal y administrativo, la impronta colonial continuaba vigente y virtualmente intacta.

Un primer cambio a favor de las demandas de la dirigencia panameña no se viene a sentir hasta la presidencia de Santander a partir de 1835. El 25 de mayo de ese año se expide una ley que declaraba libres de impuestos de introducción los puertos de Portobelo y Panamá; pero esa misma ley quedaría subordinada a la condición de que sólo entraría en vigencia cuando se abriera un canal o un camino de rieles que conectase ambos puertos. De esa manera, esta ley no pudo entrar en vigencia hasta 1855, cuando se concluyó el ferrocarril transistmico y quedaron conectados los puertos terminales de Panamá y Colón. También de mediados de la década de 1830 datan las gestiones del aventurero barón de Thierry y del enviado del gobierno de EEUU Charles Biddle, con propuestas para la apertura de un canal por el Istmo y que, como muchos otros proyectos del mismo tenor, fracasaron.

La postración económica del país durante el período comprendido entre 1830 y 1842, fecha esta última que anuncia (aunque tímidamente) el comienzo de una nueva Era, se evidencia en la composición y los órdenes de magnitud que reflejan las recaudaciones fiscales. Entre los siete ingresos fiscales más importantes después del de Aduana, figuraban los impuestos del tabaco, del aguardiente, de la alcabala, del papel sellado, de los novenos del Estado y de los novenos de consolidación. El segundo de mayor recaudación durante todo el período es el que se aplicaba al consumo del tabaco, aunque Panamá no lo producía, pues el que se consumía era el de Ambalema, en el distante interior de Colombia. No se trataba, entonces, de un impuesto a la producción, sino al consumo. Durante los mejores años, el derecho de Aduana no recaudó arriba de 68.000 pesos y el promedio anual recaudado fue de 56.746, es decir casi lo mismo que a comienzos del siglo, durante la coyuntura baja. El total recaudado por la Aduana entre 1830 y 1842, es decir, durante 12 años, fue de 851.119 pesos, suma muy inferior a lo que ingresó en sólo dos años, entre 1814 y 1815, años de gran actividad comercial, cuando se recaudaron 911.574 pesos.

De acuerdo con un folleto publicado por los *Amigos del País*, algunas gacetas oficiales, diversas memorias de Estado colombianas, varios informes consulares británicos y norteamericanos, y en los relatos de viajeros contemporáneos, entre 1830 y 1840 las importaciones del puerto de Panamá tuvieron un promedio anual de 231.203 pesos y de 245.245 pesos las exportaciones. Esta diferencia de 14.042 pesos a favor de las exportaciones parece indicar una balanza favorable al comercio panameño; sin embargo, la mayor parte de esas exportaciones eran en realidad reexportaciones de productos del comercio de cabotaje latinoamericano que encontraban su salida por la ruta panameña, representando las exportaciones reales de productos nativos tan sólo un 25 por ciento del total de las exportaciones. Los productos locales de exportación eran perlas, zarzaparrilla, concha nácar, oro en polvo y en alhajas, tablones, cueros, etc. y los que se reexportaban, oro y plata sellados, sombreros jipijapa, plata labrada, etc. Este panorama evoca claramente la estructura y escalas del comercio existente a fines del siglo XVIII. Según el cónsul británico Joseph Cade, en su informe del 1 de junio de 1838, las exportaciones ascendieron a 363.869 dólares en 1835; a 267.466 en 1836 y a 378.510 dólares en 1837. Sin embargo, según él las exportaciones de productos propiamente panameños “no ascienden a 100.000 dólares por año”. De hecho, en 1835 fueron solo 60.450 dólares las exportaciones de los productos locales, frente a 303.419 dólares de

reexportaciones, y en 1837 fueron sólo 63.671 dólares las primeras, frente a 314.839 dólares las segundas.²¹

Como se observa en el cuadro siguiente, las perlas ocupaban el renglón de exportación más importante de Panamá, con alrededor del 50 por ciento del total. De hecho, según el cuadro, perlas y nácar representaban el 59,1 por ciento del total de exportaciones y sólo las perlas el 48,5 por ciento. En 1835, el valor de las perlas exportadas fue de 34.073 dólares, correspondiéndole el 56,4 por ciento del valor de las exportaciones. Sin embargo, el mismo cónsul Cade reconocía que la exportación del nácar era muy escasa debido a “que su calidad es tan inferior a las que se encuentran en Oriente”, no pudiendo competir con éstas en el mercado europeo.

Sobre la actividad perlífera, el médico norteamericano J. H. Gibbon, que estuvo en Panamá en 1836, aseguraba que en las Islas de las Perlas había 2.000 personas dedicadas a las pesquerías²². El mismo año, Mariano Arosemena presentaba un cuadro estadístico sobre la producción de las “diferentes industrias” del cantón de Panamá (en cuyo circuito se encontraban las islas perlíferas), según el cual su valor anual era de 60.000 pesos, mientras que las conchas de madreperlas valían 3.000 pesos. Muy por debajo quedaban las demás producciones: 24 quintales de café con un valor de 576 pesos; 2.311 quintales de miel, evaluados en 9.244 pesos; 2.116 cueros a peso cada uno; 413 sombreros de paja también a peso la unidad; 4.232 astas de res, con un valor de 66,1 pesos; 1.500 quintales de palo de tinte con un valor de 563,4 pesos, y tucas y tablones de madera por valor de 3.000 pesos. Total: 78.977,5 pesos, correspondiéndole a las perlas el 79,8 por ciento. El ganado vacuno, siempre un activo de mucha importancia en el país, contaba en el cantón con 23.783 cabezas y un valor agregado de 285.396 pesos.²³ Pero el ganado no contaba en el comercio de exportación, salvo por el cuero, o las astas, ya que la carne se consumía localmente. Tampoco se exportaba el escaso café que se producía, o las mieles.

La preeminencia de la industria perlífera continuaba en 1853, cuando el brasileño Miguel María Lisboa, barón de Japura, quien llegó a ver personalmente una “perla pendiente que tenía una pulgada de diámetro y estaba valorada en cinco contos de reis”, afirmaba que “el único artículo de exportación de Panamá es el nácar o conchas de madre perla, que producen las islas del Rey, que es grande y gruesa, y vale de ciento veinte a ciento sesenta mil reis la tonelada”. Agregaba que “la única industria por la que es famosa esta ciudad es la de la fabricación de cordones de oro”, una reminiscencia de la actividad de los plateros que se remontaba al período colonial.²⁴

En la década de 1830, el segundo renglón de exportación era el oro en polvo y en alhajas, al que seguían los cueros y la zarzaparrilla. En 1837, como se observa en el cuadro anterior, el oro en polvo, las joyas y la plata labrada (es decir, la plata trabajada por plateros), tenían un valor agregado de exportación de 15.157 dólares y el 23,8 por ciento del total exportado. Entre las reexportaciones, ocupaba el primer lugar el dinero en monedas, que representaba en 1835, el 92,4 por ciento del total, y en 1837, el 71 por ciento. Luego seguían por orden de importancia, la plata labrada con un 17 por ciento, el cacao de Guayaquil, la cochinilla, pólvora, sombreros de paja y así otros de escaso valor.

Este panorama se mantenía entre 1840 y 1841. Se exportaban perlas por un valor de 40 a 45.000 dólares que representaban el 41,9 por ciento de las exportaciones; el oro en polvo y las joyas tenían un valor agregado de 50 a 60.000 dólares con el 31,9 por ciento del total. Las reexportaciones consistían en cacao y cochinilla de Ecuador, sombreros de paja de Guayaquil, y lingotes y monedas. Estos dos últimos con un valor de 400.000 pesos y el 88,4 por ciento del total. El total de las exportaciones, según el cónsul William Perry, estaba entre 154.150 y 190.950 dólares, mientras que las reexportaciones, entre 452.600 y 472.600 dólares.²⁵

Por su parte, los servicios para el transporte seguían siendo tan primitivos como en la colonia: según un informe de Mariano Arosemena de 1836, había en la zona de tránsito 170 mulas con un valor individual de 25 pesos (es decir, mucho más baratas que en el siglo XVII, cuando costaban 40 pesos o más); 79 “buques de río”, con un valor unitario de 16 pesos, lo que sugiere que eran simples canoas (y ya ni siquiera piraguas y bongos, como en el período colonial), 13 “buques de mar” de 2.000 pesos cada uno, es decir muy modestos; y otros “menores” en número de 237 y un valor unitario de 50 pesos.²⁶ Además de esto, una mano de obra libre sin calificación y un

puñado de esclavos. Es decir, una tecnología primaria, cuyos órdenes de magnitud, en el mejor de los casos, en nada diferían de los años coloniales, si es que no eran inferiores.

Así y todo, la ruta panameña, aún en sus coyunturas bajas, mantuvo esencialmente su carácter de ruta de paso y su economía continuó apoyándose en los servicios. Al igual que en la colonia, el Istmo careció de productos agrícolas que exportar y continuó siendo sobre todo exportador de oro y perlas, mientras que su mundo rural siguió dominado por el ganado vacuno.

Otros dos fenómenos fueron igualmente característicos del periodo: por un lado, la falta de circulante, sobre todo de moneda fraccionaria y, por otro, el contrabando, repitiéndose también de esa manera otra situación crónica de los llamados tiempos muertos de la Colonia. Dado que el país no exportaba prácticamente nada de valor, se producía una fuga constante de divisas, sin que ingresase suficiente dinero del exterior. El cónsul británico, Malcolm MacGregor, escribía en su informe anual que “estando el medio de circulación disminuyendo y deteriorándose a diario, tiene como consecuencia que cuando el agricultor trae el poco producto que cosecha al mercado de Panamá, las clases más necesitadas no poseen dinero para comprarlo.”²⁷ La carencia de circulante obligó importar a menudo monedas de diversas procedencias, como las que introdujo en 1832, el comerciante y cónsul americano Juan Bautista Feraud, que eran falsas.

En cuanto al contrabando, al que facilitaba la extensión de las costas y la imposibilidad de una vigilancia efectiva, no pudo tener una importancia muy grande debido a la escasez de circulante, si bien las perlas y el oro en polvo pudieron cubrir parte de esa falta. Diversos documentos evidencian, sin embargo, la importancia relativa del comercio ilegal. Repetidas veces miembros de la Sociedad de Amigos del País, envueltos también en esta actividad, denunciaron las prácticas ilegales, si bien que con el propósito de insistir sobre las ventajas de suprimir las trabas fiscales. Manuel Morales, Ramón Arias y Mariano Arosemena, miembros conspicuos de la agrupación, estuvieron complicados en el escándalo del barco americano *By-Chance*, que transportaba 2.780 libras de tabaco, violando la ley que al respecto se había expedido en 1827.

Augusto Le Moyne, que pasó por Panamá en 1841, cuando el Istmo se hallaba separado de Colombia bajo el liderazgo de Tomás Herrera, observó que “algunas familias no contaban con más recursos que los que obtenían vendiendo pieza a pieza sus vajillas de plata y sus joyas”,²⁸ es decir, una situación que recuerda claramente al período colonial, cuando para adquirir artículos de contrabando introducidos por los ingleses en las costas de Portobelo, los vecinos hacían fundir sus artículos de plata para convertirlos en “roelas”, que se aceptaban como moneda según su peso calculado en marcos de plata. A la sazón, todavía algunos lograban mantenerse prósperos, como el judío jamaicano Louis Lewis, casado con una hermana de Tomás Herrera, y quien seguía haciendo negocios en Jamaica, o Manuel José Hurtado, que estaba ausente durante la visita de Le Moyne, realizando operaciones mercantiles en Europa. Pero otros, como Mariano y Blas Arosemena, se encontraban en la ruina. Según el cónsul MacGregor, en su informe del 1 de junio de 1838, “muchas de las residencias y bodegas de los antiguos comerciantes están en ruinas, otras están divididas en pequeños apartamentos y han sido dejadas a las clases más necesitadas, las cuales existen en un estado de desocupación y abandono”.²⁹ Las señales de tugurización del viejo casco urbano no pueden ser más claras. La imagen de decadencia y abandono lo invadía todo: “Las ruinas de las iglesias y otros grandes establecimientos públicos, cubiertos de monte y las calles llenas de hierba crecida, dan al pueblo la apariencia de haber sido expuesto a los estragos de la guerra”.³⁰

Otra evidente señal de decadencia era la disminución de la población capitalina. Tras haber alcanzado la capital 10.730 habitantes, según el censo de 1822³¹, es decir, al final del auge comercial anterior a la Independencia, en 1835 la población se había contraído a 6.496³², descendiendo a unos escasos 4.897 habitantes en 1843³³. Es decir, una cantidad inferior a la que tenía Panamá la Vieja a principios del siglo XVII. Según el censo de 1843, Santa Ana tenía 4.030 pobladores y San Felipe, donde debía residir la elite, solo 2.466 pobladores.³⁴

En este clima de postración y malos negocios —que los miembros del grupo mercantil típicamente achacaban a las “opresivas regulaciones fiscales”—, se comprende mejor la resolución del comercio panameño de separarse otra vez de Colombia en 1840, aprovechando el estado de confusión que en el Centro había provocado una guerra intestina.

En vísperas del movimiento separatista del 18 de noviembre de 1840, había hecho crisis la reiterada resistencia de las dos últimas administraciones del Istmo, la de Obarrio primero, y luego la de Icaza, a la exigencia bogotana de transferir fondos de las escuálidas arcas panameñas a las de Cartagena, lo que amenazaba con dejar seca la Hacienda local y sin pago a los funcionarios. Cuando Tomás Herrera trató de justificarse en 1842 ante el secretario del Tesoro colombiano tras el fallido golpe separatista, declaró que hasta el día anterior del movimiento, el Tesoro Nacional debía a los empleados públicos de Panamá 50.074 pesos, lo que habría sido suficiente para justificar la revuelta si consideramos que muchos miembros del gremio mercantil eran funcionarios. Baste recordar al respecto la observación del capitán Liot en 1845,³⁵ que los panameños preferían un empleo del gobierno a cualquier otro trabajo, así como los enconados esfuerzos de los distintos miembros del grupo por ocupar las vacantes y disputarse recomendaciones, según se observa a menudo en la documentación epistolar de Tomás Herrera.³⁶ Nada de esto era sorprendente, ya que se trataba de un comportamiento que formaba parte de las tradiciones heredadas de la colonia, y que, después de todo, un cargo público siempre otorgaba prestigio, influencia y poder.

Sin embargo, la coyuntura baja estaba próxima a concluir. 1842 es el año clave que anuncia, aunque todavía tímidamente, el advenimiento de una nueva era. Ese año, dos líneas de vapor británicas, la *Royal Mail Packet Company*, y la *Pacific Steam Navigation Company*, la primera en el Atlántico, la segunda en el Pacífico, incorporan los puertos de Chagres y Panamá a sus itinerarios regulares. Como comentaba el cónsul William Perry en su informe del 25 de junio de ese año, “desde el comienzo de este año es grato observar que el Comercio de tránsito está mejorando gradualmente”.

Más adelante agregaba que “El Istmo de Panamá es de mucho interés en los actuales momentos porque ofrece la más fácil, corta y económica ruta del Atlántico al Pacífico, ya sea por un canal para barcos o por un ferrocarril”. Y a continuación recapitulaba los estudios que se habían hecho (y continuaban haciendo), y las soluciones propuestas que evidenciaban las ventajas de la ruta panameña.³⁷ En efecto, el interés mundial por Panamá iba en aumento, y en los años siguientes, la ruta del Istmo se convirtió en uno de los pasajes donde la revolución de los transportes de la moderna era industrial se pondría a prueba, potenciando los intercambios comerciales.

De hecho, para el año fiscal que terminaba en junio de 1842 ya empezaba a advertirse una ligera mejoría en el movimiento comercial. Se exportaron entre 60.000 y 80.000 dólares en perlas; 600 toneladas de madreperlas con un valor de 10.000 dólares; entre 40 y 45.000 dólares en oro en polvo; joyas por 10 a 15.000 dólares, tablonés, zarzaparrilla, y otros productos de poca consideración para hacer un total de entre 165.550 y 196.650 dólares. Las reexportaciones consistían en sombreros jipijapa de Ecuador por un valor de 40 a 60.000 dólares y 400.000 dólares en lingotes y monedas.³⁸ Sin embargo, la composición de los productos era básicamente igual a la década anterior, y la mejoría era apenas perceptible. El cambio efectivo llegaría poco después.

Notas

1. Para un examen más amplio del Situado, Alfredo Castillero Calvo, “El financiamiento de las defensas”, vol. I, t. II, cap. XIX de la *Historia general de Panamá*, Bogotá, 2004.
2. Para un examen más detenido de la trata esclavista, Alfredo Castillero Calvo, “La trata de esclavos”, vol. I, t. I, cap. XVI, de la *Historia general de Panamá*, Bogotá, 2004.
3. Cf. Vega Franco, Marisa, *El tráfico de esclavos con América (Asientos de Grillo y Lomelín, 1663-1674)*, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1984.
4. Johanna von Grafenstein Gareis, “Nueva España en el circuncaribe, 1779-1808”, en *Revolución, competencia imperial y vínculos intercoloniales*, México, UNAM, 1997, p. 216.
5. Vera Valdés Lakowsky, *De las minas al mar. Historia de la plata mexicana en Asia: 1565-1834*, México, FCE, 1987, p. 243.
6. *Ibidem*, pp. 244-245 y 253.
7. Sobre Olazagarre, ver Juan Olveda “Relación comercial con Manila y Panamá”, en *Guadalajara, abasto, religión y empresarios*, México, 2000, p. 137. Aunque Olveda sostiene que Olazagarre era español, tengo pruebas de que era panameño de nacimiento, de padre peninsular y madre nativa.
8. *Carta al Exmo. Señor Duque de Frias, sobre el comercio de Nueva España*, Londres, 1821, p. 10.
9. “Ciudad de Panamá, capital de su distrito y estaciones del año”, en Antonio B. Cuervo, *Colección de Documentos sobre la geografía y la historia de Colombia*, Bogotá, 1891, p. 363.
10. Lo cita el científico británico Berthold Seeman, quien visitó y estudió Panamá en 1846, donde pudo consultar las fuentes censales. Cf. *Narrative of the Voyage of H. M. S. Herald during the years 1845-51 under the command of captain Henry*

- Kellett, R. N., C. B.; being a circumnavigation of the Globe, and three cruizes to the arctic regions in search of sir John Franklin, by Berthold Seeman, F. L. S., member of the Imperial L. C. Academy Nature Curiosorum, naturalist of the expedition, etc.* en dos volúmenes, vol. I, Londres, 1853, p. 297.
11. “La ciudad de Panamá en 1822”, *Revista Lotería* (Primera época) N° 44, año 1945 pp. 11 ss. Fragmento tomado de la traducción de Carlos A. Aldao en 1920, de su libro *El general San Martín en el Perú*.
 12. Carta a Joseph Planta, Panamá, 17. XII. 1826, Public Record Office, Foreign Office (En lo sucesivo, P.R.O, F.O.) 18 vol. 37, fol. 25-27,
 13. Para el comercio del Callao, ver *British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin American, 1824-1826*, ed. R. A. Humphreys, Camden Third Series, vol. LXIII, Royal Historical Society London, 1940.
 14. Carta a Pepe (José Cavero y Salazar, vocal de la Corte Suprema del Perú), Panamá, 11. VII. 1825. *Archivo Diplomático Peruano*, T. I. El Congreso de Panamá. Recopilación y prólogo de Raúl Porras Barrenechea, Lima, 1930, p. 450.
 15. Cf. R. A. Humphreys, op. cit., informes consulares referentes al puerto de Guayaquil.
 - 16 Para un panorama del comercio en Hispanoamérica después de la independencia, Roberto Cortes Conde, *Hispanoamérica: La apertura al comercio mundial, 1850-1930*, Paidós, Buenos Aires, 1974.
 - 17 Cf. Alfredo Castillero Calvo, “El Movimiento Anseatasta de 1826, Primera tentativa autonomista de los istmeños después de la anexión a Colombia”, revista *Tareas* N° 4, Panamá, 1961.
 18. P.R.O., F. O. 18, vol. 37, fols. 25-27,
 19. Alfredo Castillero Calvo, “El movimiento de 1830”, revista *Tareas*, N° 5, Panamá, 1961.
 20. *Ibidem*. Para el movimiento de 1840, la obra clásica es Alfaro, Ricardo J., *Vida del general Tomás Herrera*, Barcelona, Imprenta de Heinrich y Compañía, 1909. Hay otras ediciones. Una discusión detallada de los movimientos separatistas hasta el de 1840, en el capítulo “La crisis política post-independentista: 1821-1841”, en este mismo volumen.
 21. P. R. O., F.O. 55, Vol. 15, fols. 222-238.
 22. “Notas relativas al istmo de Panamá, con observaciones sobre otros puntos propuestos para la intercomunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico, por [...]”, 17. XII. 1826, en *Relaciones de viajes al istmo de Panamá en 1835*, Juan Antonio Susto, ed., folleto publicado por la *Revista Lotería*, Panamá, 1961, p. 13.
 23. “Cuadro estadístico [N° 3] de la riqueza territorial del Cantón de Panamá, Panamá, 20. X. 1836”, por Mariano Arosemena, en *Cuadro que el jefe político del cantón de Panamá presentó al ilustre Concejo Municipal en su sesión ordinaria del 20 de octubre de 1836*, Panamá, impreso por José Anjel Santos.
 - 24 “El Istmo de Panamá en 1853”, transcripción, introducción y notas de J. A. Susto, Panamá, 1962, p. 27. La parte correspondiente al Istmo pertenece a su obra *Relación del viaje a Venezuela, Nueva Granada y Ecuador*, cuya primera edición en portugués se hizo en Bruselas en 1866. La cita anterior es de la p. 307 en la edición de Bruselas.
 25. Informe del cónsul británico William Perry, Panamá 25. VI. 1842 P. R. O., F.O. 55, Vol. 37, fols. 147-158.
 26. “Cuadro estadístico [N°3] de la riqueza territorial del cantón de Panamá, Panamá, 20. X. 1836», de Mariano Arosemena, ... ya citado.
 27. Informe del 31. XII. 1827, P.R.O., F.O. Vol. 61 fol. 151.
 28. Augusto Le Moyne, *Viajes y Estancias en América del Sur, la Nueva Granada, Santiago de Cuba, Jamaica y el Istmo de Panamá*, Biblioteca Popular de Cultura Colombiana, Editorial Centro Instituto Gráfico, Bogotá, 1945.
 29. F.O. 55, vol. 15, fol. 222-238.
 30. *Ibidem*.
 31. Lo cita Berthold Seeman en *Narrative of the Voyage of H. M. S. Herald during the years 1845-51 under the command of captain Henry Kellett, R. N., C. B.; being a circumnavigation of the Globe, and three cruizes to the arctic regions in search of sir John Franklin, by Berthold Seeman, F. L. S., member of the Imperial L. C. Academy Nature Curiosorum, naturalist of the expedition, etc.* en dos volúmenes, Vol. I, London, 1853, p. 297.
 32. “Cuadro estadístico [N°3] de la riqueza territorial del cantón de Panamá, Panamá, 20. X. 1836», por Mariano Arosemena, ... ya citado. Ver también Censo de Panamá en 1835, en la Sala de Investigación del Archivo General de la Nación, Bogotá (en lo sucesivo AGNB).
 33. Ver censo de Panamá para 184, en Sala de Investigación del AGNB. También lo cita Berthold Seeman, op. cit., p. 297.
 34. *Ibidem*.
 35. W. B. Liot, *Panama, Nicaragua, and Tehuantepec; or, considerations upon the question of communication between the Atlantic and Pacific Oceans*, London, 1849. Era superintendente colonial de Gran Bretaña y había sido enviado a Panamá en 1845 por la Royal Mail Steam Packet Company junto con el investigador británico estacionado en Jamaica para conocer la viabilidad del comercio y del transporte transistmico. Liot dice haber cruzado el istmo “six times”.
 36. Cf. Horacio Clare Lewis (comp.), *Correspondencia y otros documentos del Gral. Tomás Herrera*, 3 tomos, Panamá, 1971.
 37. Informe comercial fechado en Panamá, 25. VI. 1842, P.R.O., F.O. 55, Vol. 37, fols. 147-158.
 38. *Ibidem*.