

# HISTORIA Y SOCIEDAD

## CICLOS Y COYUNTURAS EN LA ECONOMÍA PANAMEÑA: 1654-1869\*

Interpretación sumaria  
(Segunda parte)

Alfredo Castillero Calvo\*\*

\*La primera parte apareció publicada en *Tareas* N°119.

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

### El renacer de los tránsitos a mediados del siglo XIX

Inicialmente la navegación a vapor había encontrado mucha resistencia y desconfianza, sobre todo por la dificultad del aprovisionamiento de carbón, y la lentitud y poco fruto de los primeros viajes. Sin embargo, vencido el primer problema e introducidos los necesarios perfeccionamientos técnicos, rápidamente el vapor fue ganando terreno a la navegación a vela y despertando creciente confianza entre los inversionistas, y para fines de la década de 1830, ya estaban constituidas algunas de las más grandes compañías británicas de navegación atlántica que todavía se encontraban activas en pleno siglo XX.

La existencia de vastos y halagüeños mercados en el lado Pacífico sudamericano no tardaría en atraer igualmente al capital británico, cuya expansión económica requería de las abundantes materias primas y metales preciosos de que era pródigo el continente. Inspirado en ese esquema fue que el estadounidense William Wheelwright inicia gestiones desde 1835, primero obteniendo privilegios de algunos países sudamericanos, luego recabando apoyo del capital británico (ya que no lo encontró en su propio país), para construir la Pacific Steam Navigation Company, cuyo viaje pionero se realiza en 1840 con el vapor *Perú*. El *Chile*, segundo barco de la compañía, tocaría las costas panameñas en febrero de 1842. Wheelwright -que conocía bien el Istmo, pues incluso había celebrado en Panamá sus nupcias y dedicado tiempo para investigar su geografía y sus archivos oficiales-, en uno de los varios textos que publicó, previó desde el inicio su integración a la nueva ruta del Pacífico, proponiendo como itinerario los puertos terminales de Panamá y Valparaíso.

En su larga campaña, Wheelwright publicó un folleto cuyo título empezaba *Statement and Documents Relative to the Establishment of Steam Navigation in the Pacific, with copies of the Decrees of the Governments of Peru, Bolivia and Chile granting Exclusive Privileges to the undertaking*.<sup>39</sup> Luego, en 1844 publicó en Londres *Observations on the Isthmus of Panama*, que antes había leído en la reunión de la Royal Geographical Society de Londres, el 12 de febrero de 1844, para dar a conocer al público británico las bondades de la ruta panameña, y que ilustra con mapas.<sup>40</sup> El plan quedó completado cuando en 1842, tras un arreglo conjunto con la Royal Mail Packet Company, que tocaría las costas atlánticas del Istmo precisamente ese año, se inició el traslado del correo británico entre el Reino Unido y las costas occidentales de Sudamérica. A partir de ese momento la ruta del Istmo empieza a despegar. La vieja ruta del Cabo de Hornos rápidamente empezó a replegarse y el Istmo vencía una vez más en la secular competencia.<sup>41</sup>

Los efectos no tardan en sentirse en Panamá. En 1842, año inicial de la nueva coyuntura, observamos ya un aumento en las importaciones y las reexportaciones. Se hicieron transacciones por 1.171.275 pesos, el doble que en los años inmediatamente anteriores. Sin embargo, las exportaciones reales se mantuvieron al mismo nivel anterior. En 1843, las transacciones se elevaron todavía más, alcanzando a 1.302.591 pesos. El desplazamiento agregado de las embarcaciones que tocan los puertos terminales de Chagres y Panamá se eleva en 1842 a 6.460 toneladas y su número, en ambos puertos, a 86. En 1844 el número de embarcaciones asciende a 105, y en el año fiscal comprendido entre 1844 y 1845 las entradas a los puertos se elevan a 249 barcos y el tonelaje agregado a 13.790. El año fiscal 1845-1846 conocerá un tonelaje mayor: 16.370, con 242 embarcaciones.

Cuando se hicieron los estudios financieros para justificar la creación de la Pacific Steam Navigation Company y el empleo de la ruta del Istmo por esa compañía y por la Royal Mail

Packet Company, ya se tenía clara idea de las posibilidades del mercado sudamericano, como lo demuestran los escritos del propio Wheelwright, del ya citado capitán W. B. Liot, de P. Campbell. Scarlett<sup>42</sup> y otros autores, así como un estudio que hizo para la Royal Mail el súbdito británico radicado en Panamá Louis Lewis.<sup>43</sup> Según esos estudios, se calculaba que al incorporar el Istmo al circuito internacional creado por ambas navieras, se generaría un movimiento de 500 pasajeros anuales en la ruta Panamá-Chocó-Callao; además de la correspondencia, se transportarían mercancías por valor de 200.000 dólares, más de 2.000 fardos y 100 toneladas de carga, sólo entre Panamá, Paita y Guayaquil. Se preveía que, una vez cancelada la vía del Cabo de Hornos y abierta la del Istmo, toda la cochinilla, el índigo, el café, el bálsamo del Perú, el carey, los cueros y la zarzaparrilla que producía Centroamérica pasarían por Panamá. Pero lo más importante era la conducción de metales preciosos que se extraían de las vertientes americanas del Pacífico, calculados entre 10 y 20 millones de dólares, nueve décimos de los cuales salían entonces por la ruta del Cabo de Hornos con destino a EEUU y Europa pudiendo, una vez establecidas las líneas, salir por Panamá.<sup>44</sup>

Estas halagüeñas previsiones no se cumplieron en su totalidad y el mercado no se abrió a la ruta con la rapidez que se deseaba, pero hacia mediados de la década ya pasaban por el Istmo 1.000.000 de dólares en metales preciosos y la Royal Mail no tardó en hacer arreglos para trasladar a Inglaterra el tesoro que llegaba a Panamá y Chagres.<sup>45</sup> La marcha de los negocios resultó lo suficientemente próspera para que esa compañía construyese a su costa un camino sobre el pasaje transístmico, manteniéndolo en buenas condiciones por lo menos hasta que se iniciaron las obras del ferrocarril en 1850.

La introducción de estos cambios incentivó el comercio panameño, provocando un aumento de sus producciones tradicionales -oro en polvo, perlas, zarzaparrilla, concha nácar y cueros-, que hacia 1845 se exportaban por valor de 150.000 y 200.000 pesos, aproximadamente el doble que al comienzo de la década; pero la actividad agrícola se mantuvo en el mismo pie de siempre, habiendo observado el capitán W. B. Liot, quien cruzó el Istmo ese año, la existencia de plantaciones abandonadas de café y cacao y un ingenio de azúcar en ruinas.<sup>46</sup>

Las perspectivas de la nueva ruta atrajo inmediatamente a otras potencias. En 1844, Francia estableció paquetes mensuales entre Panamá y Callao. Se gestionaron concesiones, también por empresarios franceses, para estudiar la ruta con miras a construir un ferrocarril. Y desde 1845 Colombia inició negociaciones, primero con potencias europeas, aunque sin éxito, luego con EEUU, para asegurar la neutralidad de la ruta y la soberanía colombiana sobre el Istmo, lo que culminó con el Tratado Mallarino-Bidlack de 1846. A la vez, una compañía neoyorquina consiguió una fuerte subvención del Congreso norteamericano para crear una línea de vapores que transportara los correos y estableciera un circuito de comercio entre Panamá y las costas de California y Oregón, recientemente abiertas a la expansión del capital estadounidense al ser incorporadas a la Unión en 1848 por el Tratado Guadalupe-Hidalgo. Esta compañía planeaba además obtener apoyo del gobierno norteamericano para la construcción de un ferrocarril a través del Istmo, con objeto de complementar el circuito que se abriría entre Nueva York y San Francisco.

La línea de vapores americana Pacific Mail Steam Company quedaría constituida en 1848, pero su primer barco no tocaría el puerto de Panamá hasta enero de 1849, después de una larga travesía desde Nueva York, siguiendo la vía del Cabo de Hornos, para encontrarse allí con la inesperada noticia del hallazgo de fabulosos yacimientos de oro en California, circunstancia ésta que modificaría de golpe todas las previsiones y órdenes de magnitud de los negocios transportistas vinculados hasta entonces a Panamá. La ruta del Istmo quedaría potenciada a niveles jamás conocidos y una nueva etapa se abriría a su destino en la economía mundial.

Cabe preguntarse cuál habría sido la significación de la ruta panameña de no haberse descubierto el oro de California. Resulta difícil establecer proyecciones sobre la base de las estadísticas de la década de 1840, ya que éstas son demasiado parcas, aunque hacia fines de la misma década era claramente perceptible un progreso creciente en la economía de tránsito. Debe observarse que, gracias a las líneas de vapores británicos y a los paquetes franceses, así como a las navieras norteamericanas Pacific Mail Steam Ship Company, y United States Mail Co. (línea que conectaría Panamá por el Caribe con la anterior, antes de que se iniciara el *Gold Rush*), el Istmo se anunciaba con claridad como una de las rutas principales del comercio mundial. El serio obstáculo que representaba la travesía transístmica hubiera quedado eliminado al construirse el ferrocarril previsto, como he dicho, antes de que se tuviese noticia del oro californiano, aunque tal vez la obra se habría retrasado, pues los apuros financieros de

la Panamá Rail Road Co., al principio, sólo pudieron sortearse por la bonanza de los tiempos, lo que permitió a la Royal Mail prestarle, en 1850, 125.000 dólares a la compañía.

Es evidente que los efectos que producirían en el Istmo los nuevos ritmos de la economía mundial serían iguales a la larga. Las navieras británicas, por ejemplo, impedidas por las trabas legales norteamericanas de visitar California, abandonaron aquella ruta a la Pacific Mail neoyorquina que la retuvo con carácter de monopolio, pero esto no les impidió hacer un gran negocio utilizando la ruta panameña a base de los productos y del oro y la plata de Perú, Chile, Centro América y Colombia, sin olvidar que la Royal Mail transportaría cantidades apreciables también del oro californiano, que recogía en Chagres primero y luego en Colón, para llevarlo al mercado europeo. Cabe además, señalar que hacia 1865 se establecieron nuevas líneas de navegación para la ruta del Istmo, con independencia del trasiego californiano, como la Compagnie General Transatlantique, francesa, y la Panama New Zeland and Australia Royal Mail Co., viajando esta última una vez al mes entre Panamá y Wellington, Nueva Zelandia, en conexión con vapores que tocaban Sidney y Melbourne. La misma Panama Rail Road Co. estableció para esos años su propia línea de vapores entre Panamá y los distintos puertos centroamericanos, no para transportar oro y pasajeros con destino y procedentes de California, sino mercancías europeas y norteamericanas y materias primas tropicales.<sup>47</sup>

Cuando evocamos la media centuria decimonónica, inmediatamente asociamos la economía del Istmo, no menos que su política y sus problemas sociales, al trepidante impacto de La California, como si hubiese sido el torrente de oro y pasajeros del *Gold Rush* lo que colocó al país en el epicentro de la economía mundial, empujándolo hacia la nueva modernidad provocada por la revolución de los transportes. Pero en realidad el oro californiano resultó ser más bien un catalizador, aunque sin duda muy poderoso, que precipitó sobre el Istmo unos resultados que indefectiblemente, acaso con sólo unos años de retraso, acabarían por sobrevenir. No fue el oro, sino la revolución de los transportes, es decir, la posibilidad de viajar más rápido y seguro, y de transportar mercancías con mayor economía, sin las servidumbres de los vientos y las corrientes, combinada con la ventajosa posición geográfica del Istmo, lo que determinó su papel como pasaje esencial a partir de la década de 1840.

Era precisamente así como lo percibían algunos contemporáneos de autoridad, como el ya mencionado capitán W. B. Liot, que conocía el país desde 1845, o el también británico Charles Toll Bidwell, quien vivió en el Istmo desde 1853. Liot reconocía que, si bien los norteamericanos construyeron el ferrocarril transístmico, a la Royal Mail Co., de capital británico, le correspondía una buena parte de responsabilidad en el restablecimiento de la ruta transístmica, que cuando empezó a llegar a Panamá esta ruta se encontraba totalmente abandonada desde los tiempos de los españoles. Bidwell resumía su parecer de la siguiente manera:

Años antes de la apertura del ferrocarril, el Istmo se había convertido de nuevo en la ruta de las riquezas de México y Sudamérica con destino para Europa y los Estados Unidos. Tan temprano, también, como 1840, diez años antes de que el primer pie de terreno fuese despejado para el ferrocarril, y 15 años antes de que se abriese la línea, la Pacific Steam Navigation Company, una compañía británica con registro del gobierno británico, comenzaba en el Pacífico una línea de vapores para correos y pasajeros para enlazar con la Royal Mail Company en el Atlántico, una línea que desde entonces ha estado en exitosa operación en la costa Occidental y que, actualmente, conduce los correos tanto de Europa como de Estados Unidos, así como de las repúblicas sudamericanas desde Panamá hasta los puertos más lejanos del sur de Chile.<sup>48</sup>

Por otra parte, y contra lo que podría esperarse, la apertura del ferrocarril en 1855 tuvo un efecto paralizante en el comercio de Panamá, ya que la compañía había obtenido, entre otros importantes privilegios, el control de la isla Manzanillo, donde se erigió la ciudad de Colón, y que la compañía utilizaba como una gran estación y campamento, de tal suerte que cuando los pasajeros llegaban a Panamá procedentes de California, no permanecían en esta ciudad sino que de inmediato se subían al ferrocarril para viajar a Colón y de allí trasladarse en vapor a su destino final. De esa manera, los grandes gastos que anteriormente hacían los pasajeros en Panamá cesaron y muchas casas comerciales, hoteles y restaurantes se vieron obligadas a cerrar entre 1855 y 1856.<sup>49</sup>

En cuanto a los resultados políticos y sociales, tampoco estos habrían sido demasiados distintos si no se hubiese producido el fenómeno de El Dorado californiano. El Tratado Mallarino-Bidlack no se firmó en 1849 o 1850 después de tenerse noticias del descubrimiento aurífero en el Fuerte Sutter de Sacramento, sino antes, en 1846, y se hubiese hecho cumplir igualmente, para proteger los intereses navieros y ferrocarrileros norteamericanos que iban a

establecerse, como ya dije, antes de que se supiese de ese hallazgo, y las intervenciones y desembarcos de los *marines* y *blue jackets* hubiesen asimismo tenido lugar, provocando idénticas distorsiones en el desenvolvimiento de la vida política y social panameña. La riada de oro californiano, así como fue un catalizador económico en las rutas mundiales de intercambio, así también contribuyó a precipitar los intereses norteamericanos en el Istmo, que tarde o temprano habrían acabado por imponerse. De esa manera, cuando entre 1868 y 1869, se iniciaron las primeras negociaciones para celebrar un tratado entre Colombia y EEUU con miras a construir un canal por el Istmo, el *Gold Rush* ya empezaba a ser cosa del pasado. Con o sin oro californiano, los designios sobre la ruta panameña estaban ya bien definidos en el esquema continental del Destino Manifiesto.

Felizmente, en contraste con el período que hasta ahora se ha analizado aquí, la información cuantitativa a partir de mediados del siglo XIX es cada vez más abundante a medida que se avanza cronológicamente. Gracias sobre todo a los *Consular Returns* publicados en la serie *Commerce and Navigation* norteamericana y a los *Parliamentary Papers* ingleses,<sup>50</sup> amén de la documentación oficial colombiana aparecida en gacetas, diarios oficiales, memorias del Estado y otras fuentes diversas, se puede disponer de suficiente material para tabular series completas de entradas y salidas de embarcaciones por procedencia y destino, tonelaje, valor, cantidad y origen de las mercancías, tesoros y pasajeros.

Sería demasiado prolijo citar todo este vasto material, por lo que me limitaré a destacar algunos órdenes de magnitud, así como a señalar las características más salientes del movimiento comercial de la ruta, durante el período comprendido entre 1849 y 1869, fecha en que concluye el ciclo de La California y el trasiego transistmico inicia una nueva etapa, cuyo tema escapa a los límites de este artículo.

Empezaré destacando algunos contrastes con el período inmediatamente anterior. El tonelaje agregado de las 726 embarcaciones que entraron al Istmo entre 1842 y 1846 ascendió a 44.625. En el puerto de Panamá solamente, ya habían entrado en 1850, 403 embarcaciones con un tonelaje agregado de 132.332, superior por tanto tres veces al de los primeros cinco años de la introducción del vapor a la ruta panameña. Sólo entre EEUU y Gran Bretaña se introdujeron mercancías por valor de 29.652.321 dólares. En 1852, el tonelaje de 297 barcos que entraron sólo al puerto de Panamá ascendió a 277.735, duplicando así el tonelaje del año anterior.

A partir de mediados de la década y gracias a las ventajas del ferrocarril concluido en 1855, el valor de las mercancías transportadas desde y para el puerto de Panamá fue aumentando de manera aún más espectacular que en los primeros años del trasiego californiano. De 64 millones de dólares en 1856, se pasó a 68 millones el año siguiente. A 77 millones en 1859 y a 82 millones en 1861, para alcanzar la cifra espectacular jamás conocida antes, de 99.301.988 dólares en 1867. Entre 1849 y junio de 1869 se trasladaron desde Nueva York a San Francisco y viceversa casi 600.000 pasajeros, a los que habría que agregar los que procedían de otros destinos.

Según el estudio de John H. Kemble, sobre la ruta de Panamá se transportaron tesoros por esta vía durante esos 20 años, por valor de 701 millones de dólares. Sin embargo Kemble sólo utilizó los registros publicados en los periódicos californianos, olvidándose de que una importante cantidad de oro y plata era enviada a la ruta panameña desde otros centros mineros del continente y que no tenían por qué ser mencionados en esos periódicos.<sup>51</sup> Una fuente más completa y confiable son los informes periódicos a los accionistas de la Panama Rail Road Company, que era la que con carácter exclusivo transportaba esos tesoros por lo menos desde 1855, o bien los informes comerciales de los cónsules extranjeros, que debían registrar los envíos de tesoros a sus respectivos países.

De acuerdo a estas fuentes, la conducción de oro y plata por el Istmo, durante ese lapso, rebasaba con creces el billón de dólares, con un promedio anual de aproximadamente 55 millones. Entre el 35 y el 40 por ciento de esos tesoros eran conducidos por la Royal Mail a Inglaterra, aumentando a 54 por ciento y 74 por ciento los envíos durante la guerra civil de EEUU, al verse afectado seriamente su comercio exterior. En términos generales, el oro y la plata conducidos a EEUU durante ese período oscilaba entre el 60 y el 65 por ciento. El porcentaje correspondiente a EEUU procedía casi en su totalidad de California, mientras que el tesoro británico, consistente tanto en oro como en plata, procedía, además de California, de otros centros mineros del lado Pacífico latinoamericano.

La franca competencia entre Gran Bretaña y EEUU se observa en el tonelaje de las embarcaciones y en el valor agregado de las mercancías transportadas. Según mis cálculos,

entre 1850 y 1869 entró al puerto de Panamá un promedio anual de 83 barcos de registro norteamericano y 45 de bandera británica, mientras que el promedio anual del total de las embarcaciones era de 202, lo que confiere a EEUU una participación del 41 por ciento y a Gran Bretaña del 22 por ciento en los registros de entrada. Las embarcaciones de distintas nacionalidades, principalmente veleros hispanoamericanos de pequeño tonelaje que hacían la navegación costera por el Pacífico, participaron con un 37 por ciento del total de las entradas. Para el mismo período, a las embarcaciones norteamericanas correspondió un tonelaje agregado del 53 por ciento, a las británicas el 21 por ciento, y a las de otras nacionalidades el 26 por ciento. Del total del valor agregado de las mercancías y tesoros introducidos a Panamá durante esos años, correspondía a los barcos de bandera norteamericana el 76 por ciento, a los británicos el 13 por ciento, y a los restantes el 11 por ciento. El promedio anual del valor agregado de las mercancías introducidas por los buques norteamericanos era de unos 43 millones de dólares y de unos 8 millones el de los británicos, siendo el promedio anual del total introducido al puerto unos 57 millones de dólares. El alto porcentaje de los valores transportados por los barcos norteamericanos se debía a que conducían por el Pacífico la mayor parte del oro que se exportaba de California.

Debe mencionarse que uno de los efectos de la revolución de los transportes en la ruta del Istmo, tanto debido al ferrocarril transístmico como a las navieras a vapor, fue la creciente explotación de las materias primas y reservas metalíferas del lado Pacífico del continente, como se refleja en numerosos documentos. Importantes cantidades de oro y plata eran exportadas de Chile, Perú, Nueva Granada y sobre todo México, representando aproximadamente una quinta parte del total de los tesoros extraídos de la vertiente continental del Pacífico, incluyendo el oro californiano. El cacao guayaquileño, que había seguido la ruta del Istmo desde los tiempos coloniales, volvió nuevamente a ser conducido a los puertos panameños para su reexportación. Diversas materias primas centroamericanas, como productos tintóreos, azúcar, pieles, café, cueros, que tuvieron un impulso inicial hacia 1839, para ser conducidos a Europa por el Cabo de Hornos, encontraron su vía de salida por Panamá desde que se abrió el ferrocarril. Según una fuente de 1857, casi todos los productos que antes se conducían desde allí para Europa por el Cabo de Hornos, se enviaban entonces por el ferrocarril transístmico, siendo su mercado sobre todo EEUU. Las exportaciones centroamericanas se vieron todavía más estimuladas al abrirse la línea de vapores de la Panama Rail Road Co., que tocaba en varios puertos de la región. Los barcos que salían del Callao transportaban tabaco, azúcar, sombreros, quina y cueros. Sin embargo, la harina chilena pronto fue suplantada por la producción norteamericana, que inundó los mercados del Pacífico. El cónsul de EEUU, Amos B. Corwine, en su informe comercial anual fechado el 15 de octubre de 1858, comentaba el incremento de productos importados a Panamá desde EEUU tras la apertura del ferrocarril en 1855, dando como ejemplo "notable" la harina:

Antes de que se abriera el ferrocarril, Chile proveía este mercado y a toda la costa del Pacífico de ese artículo. Ahora la plaza es totalmente provista por Estados Unidos, habiéndose importado 9.600 barriles de Nueva York durante el año pasado, 3.600 de los cuales se consumieron aquí y el resto fue enviado a varios puertos de la costa. Otros productos americanos han aumentado su importación en la misma proporción.

De hecho, aunque la imagen de El Dorado californiano deslumbre con sus destellos este período, la mayor parte de las mercancías que hacían el circuito del Istmo presentaban un valor superior al de los tesoros que se extraían de California y de las mercancías que se conducían o sacaban de sus puertos. No pretendo restarle importancia a La California, pero sí matizar su significación en el despertar de la ruta del Istmo durante el siglo XIX.

Es importante señalar aquí, que si bien las importaciones registradas en los puertos del Istmo ascendían anualmente a varias decenas de millones de dólares, en su casi totalidad se trataba de bienes que serían luego reexportados. De las importaciones sólo una mínima parte se consumía internamente y eran todavía más pequeñas las exportaciones de los productos locales. Las importaciones para el consumo doméstico, apenas si variaron entre 1856 y 1861, manteniéndose alrededor del millón y medio de dólares, aunque luego ascendieron en 1862 a dos millones y medio, para descender a 400 mil dólares cuando decayó el tráfico migratorio hacia California. Las exportaciones prácticamente quedaron paralizadas durante los primeros años del *Gold Rush*. En 1851, comentaba el cónsul norteamericano que ese año no hubo una libra de los productos o manufacturas del país que fuese embarcada a puertos extranjeros. En 1857 sólo se exportó por valor de 200 mil pesos, lo mismo que 10 años atrás. En 1859 se exportó aún menos cantidad, descendiendo los valores a 159 mil pesos. Y debemos llegar a

1863 para encontrar alguna recuperación, con 300 mil pesos. Los años restantes de la década conocieron una exportación anual ligeramente superior al medio millón de pesos, para luego elevarse a 800 mil en 1870, justo al concluir la coyuntura.

Al comienzo las exportaciones siguieron siendo las tradicionales: perlas, concha nácar, cueros, oro. Según el informe del cónsul británico Henderson sobre el comercio de Panamá, para el año 1861, la exportación de madreperlas había aumentado a 1.200 toneladas evaluadas en 12.000 £ (60.000 dólares, ya que la libra esterlina se evaluaba a cinco dólares), mientras que el valor de las perlas exportadas era de 25.000 £, lo que representaba 125.000 dólares, es decir más de cuatro veces el valor que en 1835. A lo que se agregaba “una pequeña cantidad de cueros, zarzaparilla y caucho”. El valor de las importaciones se estimaba ese año, grosso modo, en 80.000 £ (o 400.000 dólares), consistente en “mercancía británica de algodón, maderos norteamericanos y ferretería, seda francesa, artículos de fantasía y vinos, ropa hecha y víveres”, de Francia, EEUU y Gran Bretaña, y harina de EEUU y Chile.

A poco se agregaron a las exportaciones la tagua, o marfil vegetal, usada para la confección de botones, y un importante renglón empezaron a ocupar la carne y diversos productos agrícolas que se vendían a las embarcaciones del gran tráfico oceánico para su propio consumo en el viaje. Ya empezaba a aparecer el caucho entre los productos exportados, que adquiere creciente importancia en los años siguientes. Según Henderson, en 1861 se exportaban cerca de 1.000 quintales cosechados en Darién, con un valor de 18 dólares el quintal, y se estimaba que en 1863 se triplicaría esa cantidad. Durante esos años se sumaba también a las exportaciones el algodón, cuyo cultivo fue incentivado por la crisis de la producción algodonera durante la guerra civil norteamericana, pero su explotación tendría una existencia efímera. También la demanda había estimulado inversiones en el negocio azucarero. Decía Henderson que “se han comenzado plantaciones de caña de azúcar en gran escala y dos máquinas a vapor han sido montadas en el Estado para la fabricación de azúcar y miel de caña, lo que demuestra el espíritu de mejorar esta rama de la industria”. Un aserradero estaba ya funcionando exitosamente en Chiriquí. Charles Toll Bidwell, generalmente mejor informado, agregaba que el empresario azucarero era de “origen alemán” nacionalizado norteamericano y que su plantación de caña se encontraba en Chepo, donde producía azúcar, melaza, ron y aceite de coco.<sup>52</sup> El café también empezaba a exportarse, con 220 quintales en 1860, 480 entre 1865 y 1866, y unos 680 quintales en 1869, pero se trata, como se ve, de cantidades minúsculas.<sup>53</sup>

Por doquier surgen signos de recuperación. La población aumenta a más de 10.000 habitantes en la capital,<sup>54</sup> donde el alsaciano Henry Ehrman acababa de fundar en 1861 el primer banco.<sup>55</sup> Poco después se establecían las primeras compañías aseguradoras, lo que significó un verdadero alivio para los propietarios que invertían en bienes inmuebles urbanos, ya que la capital sufrió numerosos y grandes incendios durante el siglo XIX.<sup>56</sup> Durante las décadas de 1850 a 1870 se construyeron numerosos hoteles, algunos de gran lujo y con características innovadoras, como el Grand Hotel, que construyó en 1875 George Loew en la plaza Catedral, el tercero que levantaba o poseía en la capital, habiendo diseñado él mismo los dos últimos (y tras perder los dos primeros en sucesivos incendios). Proliferaban las tiendas con toda suerte de productos de manufactura importada que se anunciaban con rótulos en inglés, francés e incluso chino. Se publicaban varios periódicos y el más importante, el *Star and Herald*, fundado en 1849, salía tres veces a la semana en inglés y español, aunque durante los primeros años la versión inglesa era la más importante. Daba un resumen de las noticias que llevaba cada vapor que arribaba al puerto. Circulaba por el Caribe, Centro y Sudamérica, y presumía de ser el único periódico publicado en inglés en todo Hispanoamérica.<sup>57</sup> La atmósfera cosmopolita era palpable. Se percibían pues señales visibles de cambio.

#### Población de la ciudad de Panamá, años 1822-1863

Años	1822	1825	1835	1843	1851	1863
Habitantes	10.730	6.000	6.496	4.897	6.566	10.000 a 12.000

Las fuentes se citan en las notas de este artículo

En contraste, el Estado se encontraba en endémica situación de crítica escasez, ya que no cobraba impuestos a las mercancías en tránsito. No había aduanas o “supervisión de ninguna clase con respecto a importaciones y exportaciones”. “Panamá, así como Colón, debe ser considerado puerto libre”.<sup>58</sup> Esta decisión se había tomado antes de que se abriera de par en par la ruta a partir de 1849 y tenía el objeto de atraer el comercio mundial hacia Panamá. Cuando la situación cambió, el gobierno quiso modificar la ley, pero las potencias, a través de

sus cónsules, y bajo amenaza de hacer intervenir sus barcos de guerra si lo hacía, lo obligaron a desistir. De esa manera, los ingresos fiscales de Panamá quedaron virtualmente reducidos a los impuestos sobre bienes raíces y la actividad ganadera. Y aunque estos dos renglones conocieron un considerable despegue durante el período, pues las rentas urbanas se dispararon y el mercado del ganado vacuno aumentó por la demanda de las navieras,<sup>59</sup> lo que producía el impuesto a las casas y el ganado era demasiado poco para atender a las necesidades más básicas de la administración, y desde luego no bastaba para mantener un cuerpo armado que garantizase la paz y la seguridad en la zona de tránsito. Esta inquietante limitación explica que la gendarmería fuese siempre insuficiente para aplacar los frecuentes motines y alzamientos que se suscitaron en la convulsa segunda mitad del siglo XIX, y que cada vez que peligraba la seguridad de los tránsitos, se pidiese (tanto por los políticos, como por los cónsules extranjeros) la intervención de tropas de EEUU apelando a la cláusula 35 del Tratado Mallarino-Bidlack, que lo facultaba para actuar cada vez que la seguridad de la ruta se viera amenazada.

Fue mucho más tarde cuando se estableció un impuesto al comercio que se aplicaba según la proporción estimada del volumen de los negocios de cada uno, y que se fue incrementando año tras año. Pero como ese cálculo podía ser muy difícil de establecer, y cada comerciante estimaba para abajo sus ganancias tratando de pagar lo menos posible, hacia la década de 1860, la Asamblea Legislativa trató de establecer un monto fijo, lo que tampoco satisfizo a los afectados y el impuesto comercial, según Charles Toll Bidwell, un interesado, se hizo muy impopular (sin duda para los comerciantes).<sup>60</sup> Para esas fechas se restablecieron los viejos impuestos del tabaco y el aguardiente que se importaban y eran para el consumo local. También se cobraban impuestos a las destilerías. Pero ni el restablecimiento de los viejos impuestos, ni la introducción de los nuevos, lograron ni remotamente resolver la crítica situación del Fisco.

En resumen, el valor agregado de los ingresos fiscales del Estado, de la producción interna y del comercio propiamente panameño (aunque había aumentado respecto de las décadas anteriores), era de una escala irrisoria comparado con el volumen y los valores que se manejaban en el tránsito transistmico. La economía panameña, obviamente, no tenía otra posibilidad que someterse a la arrolladora fuerza de los tránsitos, ya que la impronta de la ruta era demasiado formidable como para estimular otras actividades distintas a los servicios vinculados al transitismo. Mas bien lo contrario. Por ejemplo, mientras que el valor de las exportaciones se mantenía en la década de 1850 en torno a los 200.000 o 300.000 dólares, sólo el ferrocarril, según el informe del cónsul Corwine de 1857, gastaba en el país 150.000 dólares (100.000 en Panamá y 50.000 en Colón). A su vez, sólo en el puerto de la capital, la Pacific Mail SteamShip Co. gastaba 840.000 dólares y la United States Mail Steamship Co., en Colón, gastaba al año 120.000 dólares, lo que hacía un total para las tres compañías norteamericanas de más de un millón de dólares anuales. Y a esto había que agregar los gastos que hacían en Panamá y Colón las compañías navieras de los demás países.

Durante esos años (entre 1849 y 1869), alrededor de mil millones de dólares en metales preciosos y probablemente más de mil millones y medio en mercancías discurrieron por ese privilegiado pasaje como por un canal sin desagües. Era, en todo su esplendor, la economía de servicios, la economía de tránsito, potenciada por la moderna tecnología "pro mundi beneficio".

#### Notas

39. Impreso por Whiting Beafort House, London, 1838.

40. Impreso por W. Weale, London, 1844.

41. Tras su primer año de operaciones, el dinámico Wheelwright publicó un *Report on Steam Navigation in the Pacific; with an account of the coal mines of Chile and Panama, together with some remarks addressed to the directors of the Pacific Steam Navigation Company, in defense of his management as Chief Superintendant of its affairs in the Pacific: also a letter to the proprietors, explaining the causes which have led to the present position of the Company's affairs to which is added some official correspondence*, [Londres], 1843.

42. *South America and the Pacific, comprising a journey across the Pampas & the Andes, from Buenos Ayres to Valparaiso, Lima and Panamá, with remarks upon the Isthmus by [...] to which are annexed plans and statements for establishing steam navigation on the Pacific*, 2 volúmenes, imprenta de Henry Colburn, Londres, 1838. Fue publicado en español por Editorial Claridad S. A., Buenos Aires, 1957. La parte correspondiente a Panamá la publicó con el título "El Istmo de Panamá en 1835", J. A. Susto, en separata de la Revista Lotería, año 1961.

43. Ver el apéndice del libro del capitán Liot, op. cit. pp. 41-63, con carta de Lewis a Liot, de Panamá. 15.II.1845. El mismo año Lewis escribió un importante opúsculo donde proponía alternativas para el restablecimiento de la ruta transistmica, titulado *Reflexiones sobre la cuestión de la comunicación inter-océánica en el Istmo neo-granadino por [...]*, Panamá, imprenta de José María Bermúdez, 1845. Justo Arosemena escribía en secreto al mismo tiempo y sobre igual asunto, y acusó a Lewis de husmear en la imprenta donde se imprimía su artículo, acusándole de plagio. Era una acusación injusta, porque sus puntos de vista diferían básicamente, aunque al parecer era

- cierto que Lewis se había asomado a la mencionada imprenta para saber lo que su opositor había mandado a imprimir. La acusación provocó un duelo entre los dos y Arosemena, que tenía fama de manejar con destreza la pistola, hirió de bala a Lewis, dejándole baldado de una pierna. La obra de Arosemena se titulaba *Examen sobre la franca comunicación entre los dos océanos*. Lleva su firma en Panamá, el 3.XI.1845 y acabó publicándola en la imprenta de J. O. Cualla, Bogotá, 1846. Ha sido publicada por el *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, año VII, Nº 20, Panamá, enero de 1939.
44. Los archivos de la Pacific Steam Navigation Company se encuentran en el Pacific Building, James Street, Liverpool, 2. Fue incorporada mediante real registro en 1840. A. H. John publicó una de las primeras historias de la compañía, a base de la correspondencia de sus socios, con el título *A Liverpool Merchant House*, London, 1959. La historia de su primer centenario en Arthur Wardle, *Steam Conquers the Pacific*, London, 1940.
  45. La Royal Mail Steam Packet Company tiene sus oficinas en la Royal Mail House, Leadenhall Street, London, E. C. 3, aunque sus documentos de la época temprana los repartió desde 1969 entre la Biblioteca del University College de Londres, y el National Maritime Museum, de Greenwich. Fue creada en 1839 y se convirtió en la principal línea de vapores británica en el Caribe y la costa este de América Latina. Su primera historia es de autor anónimo, *A Link of Empire or 70 Years of British Shipping*, London, 1909. Ver también T. A. Bushell, *Royal Mail, 1839-1939*, London, 1939 y del mismo autor, *Eight Bells*, London, 1950. Bushell fue empleado de la compañía y su historiador oficial; se le reconoce el mérito de haber protegido su documentación evitando su destrucción.
  46. Op. cit., p. 33.
  47. Para escalas, tarifas y diversos datos administrativos de las distintas navieras que conectaban en Panamá con el ferrocarril transistmico, la mejor fuente temprana es Otis, F. N., M. D. *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 ...*, New York, 1862. Ver apéndices. Para esos años y los siguientes, hay abundante material en los períodos de la época, que anunciaban la llegada de cada barco y, por supuesto, los informes consulares.
  48. *The Isthmus of Panama*, London, 1865, pp. 92-93. Traducción del autor.
  49. *Ibidem*, p. 263. Bidwell era, además, un testigo de excepción, pues se encontraba en Panamá cuando esto que describe sucedía.
  50. En 1975, luego de haber pasado dos años en la Universidad de Yale, donde enseñaba y me dedicaba a acopiar información sobre las relaciones entre Panamá y EEUU en el *Documentary Room* situado en el sótano de la Sterling Library, y de haber dedicado una temporada de investigaciones en el National Archives en Washington D.C., donde advertí la enorme información que contenían los informes consulares para el estudio de los más diversos aspectos de la historia decimonónica de Panamá, propuse a la OEA un proyecto de recopilación documental que luego de una serie de obstáculos fue aprobado y ejecutado en los años siguientes. Mi objetivo de recoger en microfilm o fotocopias todos los informes consulares de EEUU y Gran Bretaña, tanto en Washington como en el Public Record Office, o donde estuviesen, lo completé entre 1977 y 1978. Se microfilmaron todos los fondos con informes consulares británicos y norteamericanos desde principios del siglo XIX hasta principios del siglo XX, y en la British Library, en Londres, personalmente fotocopié los gruesos volúmenes de los *Parliamentary Papers* referentes a Panamá para el siglo XIX. Todo ese material fue entregado a la Universidad de Panamá, para lo cual se creó el centro ORPE de investigaciones. Más recientemente, en 2000, realicé otra misión de investigación a la nueva sede de los National Archives en College Park, Maryland, donde adquirí nuevamente en microfilm la serie de informes consulares y diplomáticos norteamericanos para el proyecto de Archivo Tecnológico del Museo del Canal Interoceánico de Panamá, donde reposan los 27 rollos de microfilm del *Record Group 39*, que cubren hasta 1930.
  51. *The Panama Route, 1848-1869*, University of California Press, Berkeley and Los Angeles, 1943.
  52. Op. cit. p. 265. Se refiere al austriaco de Bohemia Joseph Kratochwill, un médico que llegó a Panamá durante el *Gold Rush*. Era dueño de la American Drugstore, conocida popularmente como "la botica de las culebras", situada detrás de la iglesia de La Merced, entre calle 9º y la Ave. Central, y se hizo popular por sus experimentos con el veneno de las ofidios, habiendo anunciado en los periódicos de la época que había descubierto un antídoto contra sus picadas.
  53. Ver Alfredo Castellero Calvo, *El café en Panamá*, una historia social y económica, siglos XVIII-XX, Panamá, 1985, p. 25.
  54. Dos fuentes contemporáneas son F. N. Otis y Charles Toll Bidwell, ambos ya citados. Otis (op. cit., p. 128), quien escribe hacia 1863, dice que eran 10.000 *souls*; Bidwell, que también escribe para la misma fecha, era más escéptico y dice que aunque se estimaba entre 10.000 y 12.000, "probablemente no eran más de 8.000 habitantes" (op. cit., p. 180).
  55. Sobre la fecha de instalación del primer banco, Charles Toll Bidwell, op. cit., p. 259.
  56. La ciudad capital se incendió siete veces entre 1864 y 1906. Un estudio detallado de estos incendios y el papel de los aseguradores, en Alfredo Castellero Calvo, *La ciudad imaginada, el Casco Viejo de la ciudad*, Presidencia de la República de Panamá, Bogotá, 1999, capítulo VII, "Fuego y Callejero".
  57. Charles Toll Bidwell, op. cit., p. 261-262.
  58. *Ibidem*, p. 255.
  59. Según Ch. T. Bidwell, op. cit., p. 264 y 346, el ganado producía ganancias de 15 por ciento al año.
  60. *Ibidem*, 255-256.