

# Aspectos Sociales y Económicos del Istmo de Panamá Durante la Epoca del Tráfico Interoceánico Primitivo (1519 - 1848)

*Por el Dr. Richard F. BEHRENDT. Profesor de Asuntos Interamericanos. Universidad de Nuevo México. Alburquerque, U. S. A. Colaboración especial para la Revista Mexicana de Sociología.*

## INTRODUCCION

LAS épocas de la evolución social de ninguna manera corresponden siempre a las de la historia política. Es esta una de las razones por las cuales la gran mayoría de las obras históricas sobre la América Latina resultan tan poco satisfactorias para el sociólogo y economista. Aquellas fechas de las innumerables batallas, revoluciones, golpes de cuartel, aquellos nombres de generales, caudillos y presidentes que llenan las páginas de la historia Latinoamericana, sobre todo del siglo XIX ¿qué significan desde el punto de vista de modificaciones en la organización productiva de sus países o del nivel y de las formas de vida de sus habitantes? Nada— excepto devastación y miseria aún más marcada, en muchos casos. De todos modos, tales acontecimientos no afectaron la estructura social y casi nunca constituyeron un paso hacia adelante en el desarrollo económico de estas tierras.

En el caso de Panamá, es particularmente notorio, que la fecha de la Independencia de España de ninguna manera inició una nueva época social y económica; y la separación de Colombia lo hizo solamente porque abrió el camino para la terminación y apertura del Canal. Así, mientras que en la historia política del Istmo las tres grandes épocas se marcan por los años 1519 —fundación de la ciudad de Panamá—, 1821 y 1903, los períodos de la evolución socio-económica se determinan más bien por los años 1519, 1849 y 1914. En el texto que sigue trataremos de explicar en forma tan breve como nos sea posible los factores que caracterizaban, de manera más prominente, el estado socio-económico del Istmo durante la primera de dichas épocas la que podemos llamar la época del tráfico inter-océánico primitivo.

1.—*Importancia del Istmo limitado a su función como punto de tránsito.* En todo este período servía el Istmo exclusivamente como un punto de tránsito muy importante, desde luego, para el tráfico entre España y sus colonias en la América del Sur. No hubieron ningunas relaciones o casi ninguna, con otras partes del mundo; tales como con América del Norte o Asia, excepto ocasionalmente por barcos extranjeros contrabandistas o, después del asiento concedido a los ingleses en 1713, con motivo de la llegada de un barco inglés que llevó esclavos de Africa o artículos a la feria de Portobelo.

En todo este tiempo el Istmo no adquirió ninguna importancia como proveedor de materias primas o alimenticias extraídas o producidas aquí, con excepción de algunos metales preciosos y perlas durante una parte de la época colonial.

La explotación de las minas de oro parece haber sido sometida a numerosas y serias dificultades e interrupciones, debido a rebeliones de los indios y de los esclavos negros y la escasez de la mano de obra. Según un documento oficial de 1570, fueron empleados en este año 2,000 esclavos negros, entre los cuales una tercera parte eran mujeres, en quince minas de oro situadas en la parte occidental del Istmo. Pero ya diez años más tarde dichas minas excepto sólo cuatro habían sido cerradas.<sup>1</sup> Las quintas reales de las famosas minas de Cana llegaban a 100,000 castellanos anuales con que se mantenía la situación de Panamá. Pero ya en 1685 fueron tapadas por el Real Decreto. Hacia el fin del siglo XIX las abrió otra vez la

---

<sup>1</sup> Véase Arthur Bullard, **Panamá, the Canal, the Country and the People**, New York, 1911, p. 364.

Darién Gold Mining Company, pero sólo por veinte años, por lo costoso de su explotación. 2

Sin embargo, todavía en el siglo XVIII existían ciertos establecimientos mineros de relativa magnitud en la región del Darién, como nos lo indica la noticia que, cuando en 1775 los salvajes del alto Bayano asaltaron a la población de Pásiga, trabajaban en las minas de ésta 450 personas de las cuales sólo escaparon con vida cincuenta. 3

La pesca de *perlas* había adquirido gran importancia ya en el siglo XVI cuando hasta treinta naves fueron empleadas en esta industria. En 1587, 600 libras de perlas de alta calidad fueron recibidas en Sevilla. Pero debido a la manera precipitada y descuidada de explotación, los bancos de ostras se agotaron pronto. 4

En lo que se refiere a la agricultura y ganadería podría observarse ya en aquellos tiempos la misma situación que se ha presentado siempre, y quizá aún en un grado más alto. En ciertos tiempos ni siquiera los medios de la vida para la población muy escasa de las ciudades españolas, podían conseguirse en Tierra Firme. Para la provisión de las flotas y aún de los mismos habitantes se importó cacao de Guayaquil, vinos de Pisco, azúcar de Truxillo, harina, frutas y legumbres de Nicaragua, etc. 5

Varios factores eran responsables por este estado de cosas: el clima que se consideraba como mortífero para los blancos; la escasez de la mano de obra, ya que los indios habían sido aniquilados en su mayoría mientras el resto se había retirado a las montañas y resultaba muy difícil mantener a los esclavos negros importados en las plantaciones; pues éstos podían escapar con relativa facilidad hacia las selvas, lo que hacían con suma frecuencia, convirtiéndose en "cimarrones" que amenazaban la propiedad y vida de los colonizadores españoles en el Interior. Pero el factor más trascendental tal vez fué el hecho psicológico de que el tipo del español que en aquellos tiempos llegó al Istmo tenía por la vida del campo aún menos apego que el español en general, por razón de estar interesado casi ex-

---

2 Véase Enciclopedia Universal, Espasa-Calpe, artículo "Panamá". Sobre minería y pesca de perlas, véase además Ernesto J. Castellero, **Panamá, Breve historia de la República**, 1939, p. 275.

3 Véase Juan B. Sosa y Enrique Arce, Compendio de Historia de Panamá. Panamá, 1911, p. 173.

4 Arthur Bullard, *op. cit.*, p. 366.

5 Véase don Juan Requejo Salcedo, Relación histórica y geográfica de la Provincia de Panamá, 1640, **Colección de Libros y Documentos Referentes a la Historia de América**, tomo VIII.

clusivamente en hacerse de una fortuna a la mayor brevedad posible. Para este fin consideraba apropiados sólo dos medios: o dirigirse a los países llenos de metales preciosos, tales como Perú y México, o participar en las ganancias que llevaron los tesoros del Perú al Istmo en su camino hacia España, radicándose en este último caso en la ciudad de Panamá o en el puerto del lado Atlántico.

En ambos casos consideraba este tipo su estadía en el Istmo como meramente temporal y no tenía ningún interés en el fomento de la capacidad productiva del país como tal. En los casos relativamente raros de españoles que intentaban radicarse definitivamente en la América adquiriendo haciendas, éstos preferían otras partes en altitudes más elevadas, por las ventajas que el clima brindaba. <sup>6</sup>

Son estas las principales razones por las cuales la época colonial, a pesar de las innumerables riquezas que ha llevado al Istmo, no ha resultado en establecer aquí las raíces de una economía autóctona, por modesta que fuera, como sí resultó en los países vecinos de la América Central y del Sur. La Tierra Firme consistía, desde el punto de vista de los españoles, por decirlo así, en dos puertos, en el camino que les unía y en las fortalezas que se necesitaban para defenderlos. Así aunque inmensos tesoros han sido depositados en Panamá y Portobelo, en tránsito a la "tierra madre", muy poco de ellos ha quedado aquí.

Todo esto sucedía en el mismo país sobre el cual Cristóbal Colón, refiriéndose a la costa atlántica de Veraguas, había escrito en 1503, en su informe a los reyes: "No hay país más fértil ni mejor cultivado en todo el mundo". <sup>6a</sup> No obstante, ya en 1519 los primeros moradores de la naciente ciudad de Panamá se quejaban de la escasez de los trabajadores indígenas debido a que inmenso número de ellos habían sido matados o ahuyentados a las montañas. <sup>6b</sup>

2.—*Población reducida.* Así se comprende por qué el número de habitantes de esta región ha quedado tan limitado, aunque esto era un mal general, pues en muchas otras colonias españolas y portuguesas de la América el aumento de la población era muy lento, porque la nota de mortali-

---

<sup>6</sup> Véase Eusebio A. Morales, **Ensayos, Documentos y Discursos, Panamá**, 1928, vol. II, p. 8. Publio A. Vázquez, "La personalidad internacional de Panamá". **Boletín de la Academia Panameña de la Historia**, 1933, Núm. 4, p. 480.

<sup>6-a</sup> Cit. por C. L. G. Anderson, "Historical Notes on the Isthmus of Panama". En A. Curtir Wilgus (ed.), **The Caribbean Area**. Washington, D. C., p. 559, 1934.

<sup>6-b</sup> **Ib.**, p. 572.

dad era generalmente más alta que la de nacimientos. El aumento de la población de las ciudades se reclutaba de inmigrantes de Europa, de la importación de negros, en las regiones tropicales, y de la conversión y adaptación de aborígenes. <sup>7</sup> En Panamá en ninguna época de la colonia hubo un número de 30,000 residentes de origen español. De 1575 a 1610 apenas podía notarse un aumento de la población, consistiendo ésta en 548 vecinos españoles adultos en la ciudad de Panamá en el último año, comparados con 500, treinta y cinco años antes. Además se contaban 303 mujeres, 156 niños, 146 mulatos, 148 negros libres y 3,500 negros esclavos (hombres y mujeres). <sup>8</sup> A principios del siglo XVII, no hubo ninguna población en el Interior con más de cuarenta vecinos blancos. <sup>9</sup> En 1640 se estima el número de "almas de confesión" en todo el Distrito de Panamá en ocho mil, viviendo en 750 casas. <sup>10</sup>

Tomando en cuenta estos datos, por demás decir escasos, sorprende a primera vista que hacia el fin del período colonial, en el año 1793, el número total de los habitantes de la Capital y su distrito, de toda raza y sexo, no llegó a más de 7,857. La población total del Istmo en ese año se estima en 71,888, de la cual se calcula que vivían apenas 30,000 en ciudades y villas, es decir, bajo la jurisdicción de autoridades. <sup>11</sup> Con razón comentó el Dr. Eusebio A. Morales así: "Esos números nos demuestran que la población total de la colonia decreció desde el descubrimiento hasta 1793, en vez de haber aumentado... La disminución la atribuimos a... las matanzas de indígenas, la mortalidad extraordinaria producida por el clima y la emigración de los colonos al Perú o a Guatemala y México". <sup>12</sup> Era este el producto de una vida colonial de casi tres siglos, en

---

<sup>7</sup> Cf. A. C. Wilgus y R. d'Eça, *History of Latin America*. New York, 1939, p. 86.

<sup>8</sup> Véase Eusebio A. Morales, *op. cit.*, II, p. 3.

<sup>9</sup> Véase Juan B. Arce y Enrique Sosa, *op. cit.*, pp. 111 y s.

<sup>10</sup> Don Juan Requejo Salcedo, *op. cit.* En vista de este testimonio es muy extraña la aseerición de L. C. L. Anderson (en C. A. Wilgus, *op. cit.*, p. 576), que en 1671, al ser destruída, la ciudad de Panamá tenía 30,000 almas, 5,200 casas y "200 depósitos llenos de mercaderías extranjeras". Todo eso pertenece más a la leyenda que a la historia.

<sup>11</sup> Arce y Sosa, *op. cit.*, p. 108.

<sup>12</sup> *Op. cit.*, II, pp. 9 y s.

uno de los puntos focales de mayor importancia estratégica del imperio español. 13

3.—*Carácter del “comercio” panameño de entonces.* A este resultado tan poco impresionante habían contribuido no sólo los factores ya enumerados sino también el hecho de que en aquella época el comercio de Panamá se encontraba en plena decadencia. A lo que estamos acostumbrados a llamar comercio de aquellos tiempos coloniales era más bien una especie de tráfico de bienes entre la madre patria y la América, el cual tenía carácter oficial o al menos semiformal ya que era rígidamente regulado y fiscalizado por las autoridades, además de ser cargado por un sinnúmero de impuestos, derechos y otros recargos. A pesar de los tesoros sumamente valiosos que llegaban anualmente desde el Perú, los bienes transportados de Europa a América parecen haber sido bastante limitados en cantidad. 14 El Istmo de Panamá desempeñaba en este sistema apenas más que el papel de un sitio de tránsito y transbordo. Residía allí muy poca gente de gran importancia, como comerciantes. Los encargados de los negocios de cierta trascendencia que se efectuaban en el Istmo eran usualmente agentes de casas comerciales radicadas en Sevilla, Cádiz y el Perú, quienes se entrevistaban anualmente en las ferias de Portobelo y que no permanecían en el Istmo sino temporalmente. Los residentes de Panamá se dedicaban principalmente al transporte local de los bienes a través del Istmo y a las varias actividades relacionadas con la estadía temporal de las tripulaciones y viajeros, además de servir como comisionados para negocios ocasionales. 15

---

13 Es sorprendente cuántas veces han sido publicadas estimaciones netamente fantásticas sobre el número de la población del Istmo en los tiempos pasados, aún en el mismo país. En un artículo sobre Panamá, publicado en 1841 en alemán en **Mayers Universum** (Hildburghausen, Alemania), vol. 8, por un autor anónimo, se afirma que la ciudad de Panamá en la cima de su evolución, durante el siglo XVII, tenía 90,000 habitantes. En realidad, como hemos visto, correspondía la población a más o menos la décima parte de esa cifra. Se acentúa entonces la decadencia en que había caído el Istmo indicando que en la época en que fué escrito el artículo, la población se había reducido a 13,000. En verdad, no excedía entonces de 5,000. La población de Portobelo de aquel tiempo se estima en 1,200, mientras era en realidad alrededor de 300.

14 El permiso que consiguieron los ingleses en el Tratado de Utrecht en 1713 a llevar a la feria de Portobelo bienes de 500 toneladas por año, se consideraba como una gran concesión.

15 Cf. Ernesto J. Castellero R., **Breve curso de historia de comercio.** Panamá, 1935, p. 73. Arce y Sosa, **op. cit.**, pp. 115 y s.

La Corona de España hacía todo lo posible para impedir el desarrollo de actividades económicas más amplias en Panamá, lo mismo que en todas las demás colonias. Como es sabido, se suprimían todos los ramos de la producción que habrían podido constituir una competencia a las industrias españolas. En una Cédula Real de 1593 se observa un aumento "impropio" en el tráfico entre las Indias (es decir, América) y China, lo que tuvo como resultado un decrecimiento en el tráfico del Reyno Castellano. Consecuentemente se prohibió una vez más y definitivamente que se enviara cualquier buque a China o a las Indias Filipinas desde la Tierra Firme (es decir, Panamá) o el Perú, excepto sólo Nueva España. <sup>16</sup> Así se arruinó arbitrariamente una relación que habría podido producir grandes ganancias para Panamá y la habría permitido disfrutar de su situación geográfica única y envidiable, ya desde aquellos tiempos, de concentrar aquí el comercio con Asia, en vez de limitarse al tráfico con el Perú que se perdió después de cambiarse la ruta de los galeones a mediados del siglo XVIII.

Además, se desanimaba, casi sistemáticamente, a toda iniciativa particular en los negocios, contribuyendo así a aquella inercia económica que debía resultar tan perniciosa para muchos países latinoamericanos.

Otros factores además impidieron el fomento de la iniciativa industrial o comercial, a saber: el peligro casi continuo de piratas, las frecuentes guerras, los disturbios del orden público por luchas entre los mismos españoles, al menos en el siglo XVI, <sup>17</sup> y la insuficiencia y a veces franca corrupción de la administración pública. <sup>18</sup>

Basándonos en estas observaciones apenas parece justificado llamar a los panameños "un pueblo comercial y marítimo", <sup>19</sup> ya que las actividades de transporte y comunicación terrestres no pueden calificarse como "comercio" y nunca ha sido muy considerable el número de marineros o siquiera de pescadores entre los nativos del Istmo.

---

<sup>16</sup> Cit. por Arthur Bullard, *op. cit.*, p. 366.

<sup>17</sup> Rebeliones de Hernando de Bachicao en 1545, Pedro de Hinojosa en 1546, de los Contreras en 1550 y de Rodríguez Méndez en 1563. Véase Arce y Sosa, *op. cit.*, pp. 93-96, 101 y s.

<sup>18</sup> En 1579 un Corregidor de Panamá confesó en su lecho de muerte haber defraudado más de 6,000 pesos de oro. En 1594, seis oficiales de la municipalidad malversaron y repartieron entre sí fondos correspondientes a casi tres millones de dólares en moneda actual. A. Bullard, *op. cit.*, p. 362.

<sup>19</sup> Publio A. Vázquez, *op. cit.*, p. 484.

Un buen ejemplo de los efectos de la política española tan antieconómica, y al mismo tiempo de la ineficacia de todas las regulaciones que tratan de oponerse a la razón práctica, la cita Bancroft, uno de los más eminentes especialistas en la materia. Indica éste que, según un informe del año 1624, fueron registrados en la Casa de Aduana de Las Cruces bienes en tránsito por valor de 1.446,346 pesos de oro, mientras que el valor de los artículos transportados en contrabando, a través del Istmo, durante el mismo año se estimó como más de 7.500,000 pesos de oro. 20 En 1716 se organizó el tráfico clandestino en gran escala por muchos habitantes prominentes de Natá y Penonomé, usando el río Coclé y en cooperación con los ingleses, quienes operaban en la costa del Atlántico. Se necesitaba una verdadera campaña del ejército para suprimir esta organización lo que no se realizó antes de 1746. 21

Podemos sostener que precisamente tal política monopolista de exclusión y regulación era fatal, mientras desanimaba a los elementos nacionales y coloniales, y perjudicaba a los consumidores, brindaba oportunidades especiales a extranjeros con iniciativa quienes, con el apoyo de sus gobiernos, llegaban a disfrutar de dicha situación haciendo fortunas y estableciéndose firmemente en muchos dominios españoles. Así una gran parte de los negocios con las colonias traspasaban a manos de extranjeros, iniciando de esta manera un estado de cosas cuyos efectos pueden observarse hasta ahora en muchos países hispanoamericanos. 22 El número de extranjeros en Castilla misma ya en el año 1610 se calculó en 160,000. 23

De la misma manera se explica el hecho de que ya en 1607 cuando en la ciudad de Panamá residían 495 vecinos españoles, se contaban 53 vecinos extranjeros de los cuales 31 eran portugueses, 18 italianos, 2 flamencos y 2 franceses. 24.

---

20 Cit. por A. Bullard, *op. cit.*, p. 368.

21 Aree y Sosa, *op. cit.*, 159-161.

22 Aún el fundador de la primera imprenta en el Nuevo Mundo, en 1539, llevó el apellido alemán Cronberger y era dueño de una famosa imprenta en Sevilla. Recibió el monopolio no sólo en el negocio de imprenta, sino también de la venta de todos los libros importados a la Nueva España. Véase Carlos E. Castañeda, *The Beginning of Printing in America*. Austin, Texas, 1939, pp. 4 y s.

23 Véase a Veit Valentín, *Kolonialgeschichte der Neuzeit*. Tuebingen, Alemania, 1915, p. 36.

24 Véase *Descripción de Panamá* y su provincia, sacada de la relación que por mandato del Consejo hizo y envió aquella Audiencia, 1607. Ms. de la Biblioteca Nacional de Madrid, signatura antigua, J-42, nueva, número 3,064, pp. 53 a 82.

Como efecto de tal política monopolista y excesivamente burócrata los precios de todos los artículos importados, es decir, de casi todos, excepto los de primera necesidad, eran sumamente altos, lo que naturalmente reducía las grandes masas de la población a un nivel de vida miserable. Además, estos altos costos contribuían grandemente a que la explotación de las minas de oro en el Istmo resultase poco económica y a que fuesen abandonadas como ya se ha mencionado.

Se comprende que a base de tales e innumerables fenómenos de esta clase Lord Bryce, el eminente experto inglés de la ciencia política, al hablar del pasado de Panamá, explicase “el descenso y la decadencia del imperio colonial de España” como resultado del “esquema de gobierno peor concebido y administrado para cuya planificación jamás se habían mejor combinado el egoísmo y la estupidez”. 25

4.—*Decadencia económica desde mediados del siglo XVIII.* El siglo XVIII significaba para la economía del Istmo un período de plena decadencia que continuó hasta mediados del siglo XIX. Motivado por los continuos ataques de los bucaneros y de las potencias enemigas, el Gobierno Español había cambiado la ruta de la flota de galeones hacia el Perú, de manera que ésta seguía alrededor del Cabo de Hornos. Más o menos al mismo tiempo se permitía al nuevo Virreinato de La Plata establecer una ruta directa con la madre patria, haciéndose independiente también de la ruta de Panamá. Como consecuencia natural, fueron suspendidas las ferias de Portobelo. La Tierra Firme, careciendo de un sistema económico autóctono, se quedó en un estado de inercia y pobreza, separándose de ella la mayoría de sus elementos de más iniciativa para dirigirse a regiones más prometedoras.

En aquellos tiempos “apenas llegaban al puerto de Panamá diez o doce navíos al año, con procedencia de la costa del Pacífico; y al de Portobelo, procedentes de España y puertos del mar de las Antillas, un número no mayor en igual tiempo”. En esta situación las rentas anuales no pasaban de \$100,000 insuficientes para atender las más urgentes necesidades del servicio público.

“A tal estado llegó la postración de los negocios, que en todo el país no existía persona que tuviese \$50,000 de caudal”. 26 “La pobreza del Istmo

---

25 James Bryce, **South America**. New edition, New York, 1914, p. 16.

26 Arce y Sosa, **op. cit.**, p. 166.

fué tal que hasta los religiosos rehusaban la distinción de ser sus obispos". 27

Es casi increíble que una región que goza de una posición geográfica magnífica hubiera caído en tal estado de olvido.

Este estado de cosas fué interrumpido temporalmente una vez hacia el fin del régimen español, cuando en 1815 el Rey, atendiendo a las demandas presentadas por los representantes panameños en las Cortes, concedió al Istmo el derecho de franquicias comerciales, facilitando así la entrada de artículos extranjeros y el comercio directo con regiones fuera del dominio español. Esta concesión comenzaba a producir resultados propicios, particularmente en la forma de la intermediación de bienes entre regiones británicas y norteamericanas por una parte y centro y sudamericanas por otra, a través del Istmo, cuando los comerciantes de Cádiz, movidos por la competencia que se les hacía así, causaron la derogación del mencionado decreto. Es este un ejemplo más de la inutilidad de los esfuerzos para establecer y mantener monopolios por medios artificiales, ya que esta actitud de España habría de causar pronto la pérdida de todas las colonias americanas y el fracaso completo de la economía española.

Una vez más las actividades revivieron aunque por poco tiempo durante la última etapa de la guerra de Independencia, al servir el Istmo como centro de operaciones del ejército realista.

La consumación de la Independencia de España, sin embargo, no significó ningún mejoramiento en las condiciones económicas y sociales, como ya mencionamos antes, ya que no trajo a Panamá ningunos factores más propicios para la evolución del país. Al contrario, las devastaciones causadas por las largas luchas trajeron un estado de miseria a los países sudamericanos de la costa occidental. Los ingleses adquirieron una posición cada día más firme en el comercio de dichos países y prefirieron para sus operaciones la ruta del Cabo de Hornos. Además, la unión con la Gran Colombia, más tarde Nueva Granada, y la inevitable participación en los disturbios políticos que se originaban en ese país con tanta frecuencia, hicieron aún menos posible todo restablecimiento económico en Panamá.

Por otra parte, ciertas regiones del Istmo que habían sido colonizadas se perdían para la civilización, ya que los colonos y los trabajadores de las minas no podían resistir más a los ataques de los indios. Así fueron abandonadas todas las poblaciones, fortificaciones y minas de oro en el

---

27 Eusebio A. Morales, *op. cit.*, vol. II, p. 9.

Darién, ya en el siglo XVIII, 28 y en 1787 el Virrey de Nueva Granada dependió de la intermediación de un inglés para llegar a un acuerdo con algunas tribus del Darién. Y ya que no confiaba en que esta gente pudiera mantenerse en orden por esta medida, sino sólo mediante una colonización de elementos suficientemente numerosos, responsables y fuertes, trató este mismo dignatario español de traer al Darién familias norteamericanas. Este plan fracasó debido a las enfermedades tropicales. 29

En las Cortes de 1812 a 1814 los representantes de Panamá demandaron que se fomentase la inmigración del Istmo. 30 Sin embargo, nada se hizo en este sentido. Una idea del abandono completo en que había caído la valiosa región del Darién puede suministrárnosla el hecho de que cuando Monseñor Paúl visitó esa parte en 1876, el Darién no había sido visitado por ningún obispo desde hacía noventa años. 31

En toda la región que hoy día es la provincia de Chiriquí existían sólo dos poblaciones habitadas por “gente civilizada” en los principios del siglo XIX, a saber, Remedios y Alanje. 32

La costa atlántica carecía casi completamente de población civilizada, excepto los restos de los pueblos coloniales de Portobelo, Nombre de Dios y San Lorenzo. En 1827 se formó la población de Bocas del Toro, por emigrantes de las islas de San Andrés y Providencia, en su mayoría de origen inglés o norteamericano y de religión protestante, quienes fueron allí con sus esclavos para escapar de algunas desavenencias con el régimen granadino en aquellas islas. No antes del fin del año 1838 fué establecida la jurisdicción estatal, por las autoridades de Cartagena, lo que nos da una noción de las dificultades de la comunicación transistmica que existían en aquel tiempo. Y sólo once años más tarde asumieron control sobre Bocas del Toro las autoridades de Panamá, después de haber tratado el famoso “Rey de Mosquitia” de tomar posesión del territorio, con la ayuda de los ingleses. 33

Panamá en la primera mitad del siglo XIX apenas tenía comercio internacional o interoceánico, y muy poco comercio doméstico. El antiguo camino transistmico de Las Cruces estaba en derrota, los puertos de Por-

---

28 Cf. Arce y Sosa, *op. cit.*, pp. 175 y s.

29 Cf. Guillermo Rojas y Arrieta, *History of the Bishops of Panama*, Panamá, 1929, p. 159.

30 Cf. Sosa y Arce, *op. cit.*, p. 186.

31 Cf. Guillermo Rojas y Arrieta, *op. cit.*, p. 221.

32 Cf. Eusebio A. Morales, *op. cit.*, vol. I, p. 93.

33 Cf. Guillermo Rojas y Arrieta, *op. cit.*, pp. 221 y s.

tobelo y San Lorenzo de Chagres casi no existían ya, pues eran domicilio de unos pocos moradores paupérrimos. La ciudad de Panamá llamaba la atención de los viajeros que llegaban aquí desde 1849, por la abundancia de ruinas que llenaban sus calles. Uno de ellos dijo en 1907 que sesenta años atrás “era más difícil llegar a la ciudad de Panamá que hoy día llegar al Tibet”.<sup>34</sup> Cuando el explorador inglés Bertold Seemann visitó Panamá en 1866, quedó muy sorprendido de las mejoras que pudo observar en comparación con el estado en que había conocido a la ciudad durante su primera estadía en 1848. “La primera gran mejora que me impresionó”, dijo, “eran omnibuses y carros. Todavía en 1848 un viaje sobre ruedas en el Istmo habría sido imposible, en vista de que ni siquiera había una carretilla en todo el país”.<sup>35</sup>

La densidad de la población debía corresponder a este estado de cosas. A pesar de la opinión de Sosa y Arce, según la cual la población del distrito capital ya en 1793 había alcanzado a 7,800, es más probable que hasta el año de 1850 el número de habitantes de la ciudad capital no excediera de 5,000, como estima un viejo observador.<sup>36</sup> El censo de Nueva Granada de 1843 indica una población total, del Departamento de Panamá, de 119,002, lo que parece exagerado en comparación con los apenas 72,000 del año 1793. No cabe la menor duda, sin embargo, que en todos estos casos se trató de cálculos muy ligeros y sin ninguna exactitud.

Esta densidad tan reducida de la población de Panamá antes del establecimiento del tráfico interoceánico contrasta con el estado relativamente próspero en que se encontraba en la misma época la ciudad de Valparaíso. Esta podía considerarse en aquellos tiempos como sucesora de Panamá, desde cierto punto de vista, ya que estaba en condiciones de disfrutar entonces plenamente de su situación como puerto principal de la ruta del Cabo de Hornos, alrededor del cual se llevaba todo el tráfico de la costa occidental del Nuevo Mundo. Un explorador alemán que visitó a Chile en 1827, dió la siguiente descripción de Valparaíso: “En ambos lados de la calle se alzan almacenes llenos de productos de industrias europeas, los cuales hasta cierto modo son expuestos en la forma artística de nuestras grandes ciudades. Estos hacen comercio con los amplios depósitos de las casas comerciales inglesas de primer rango y con las cantinas para los ma-

---

34 Tracy Robinson, *Panamá, 1861-1907*. New York y Panamá, 1907, p. 1.

35 Bedford Pim & Bertold Seemann, *Dottings on the Roadside, in Panama, Nicaragua, and Mosquito*. London, 1869, p. 12.

36 Cf. George S. Minot, *The History of Panama*. Kingston, Jamaica, 1892, p. 73.

rineros... Una inmensa multitud de gente llena esta animada vía comercial, pero dicha multitud consiste en su mayoría de extranjeros, y casi se oye con mayor frecuencia el inglés que el tono más sonoro de la península española".<sup>37</sup> En 1860, cuando la población de la ciudad de Panamá apenas llegaba a 10,000, la de Valparaíso se calculaba en 45,000, y aún el número de habitantes de una ciudad mucho menos importantes, como Guayaquil, había sobrepasado al de Panamá, alcanzando ya a 22,000, mientras Quito tenía 50,000.<sup>38</sup>

Fué hacia fines de esta época del desarrollo económico y social del Istmo, que podemos llamar la "época primitiva", cuando el doctor Rufino Cuervo visitó a Panamá, trasladándose al Ecuador como Ministro de la Nueva Granada, y manifestó la impresión que le había causado su estadía en la ciudad, en carta a un amigo: "El que quiera conocer a Panamá que venga porque se acaba".<sup>39</sup>

Por otra parte, el gran sabio alemán Alejandro de Humboldt comprobó una vez más su genial comprensión cuando, después de su famoso viaje por la América española en los años de 1799 a 1804, formuló el siguiente juicio acerca de Panamá: "Es verdad que formas deficientes del Estado han podido, desde siglos, convertir en soledades a lugares en que el comercio mundial debería tener sus centros. Pero ya no está lejos el tiempo cuando se quitarán esas cadenas. Una administración absurda no puede oponerse por siempre al interés universal de la humanidad, y la cultura deberá entrar irresistiblemente en aquellos países que han sido escogidos por la naturaleza misma para grandes destinos, por la formación física de su tierra y por la cercanía de los océanos, los cuales bañan las costas de Europa e India".<sup>40</sup> Afortunadamente, esta última profecía ha probado ser la más correcta.

---

37 Eduard Poeppig, *Im Schatten der Cordillera. Reisen in Chile*. Edición nueva. Stuttgart, Alemania, 1927, p. 34.

38 Cf. F. N. Otis, *Illustrated History of the Panama Railroad*. Second edition. New York, 1862, pp. 232, 253.

39 Sosa y Arce, *op. cit.*, 222. Los mismos autores indican algunos precios que regían en ese tiempo en Panamá: una res costaba \$10 sencillos o sean cuatro balboas, y un caballo \$5.00 iguales a dos balboas. (El valor del balboa corresponde al del dólar de los Estados Unidos.)

40 Alexander von Humboldt, *Reise in die Aequinoctial Gegenden des neuen Continents*. Stuttgart, Alemania, 1862, vol. VI, p. 10.