

LA SEPARACION DE PANAMA, ¿SOBRE QUE FUNDAMENTO?

Flor Urbina Barrera

Desarrollo económico del Istmo de Panamá

La separación del Istmo de Panamá con respecto a Colombia ocurrida en el año de 1903 es un asunto que en la historia latinoamericana sigue siendo poco y difícilmente tratado. Y hoy en día ante la proximidad de la esperada “entrega del canal” y la retirada norteamericana de la zona resulta necesario entender la lucha panameña por su soberanía. Es preciso conocer el origen del ideal autonomista/independentista con miras a integrar una nueva nación. La secesión de 1903 debe entenderse fundamentada en la relación política (iniciada con Colombia en 1821 después de la independencia del Istmo respecto de España de donde se genera posteriormente la anexión a la Nueva Granada), marcada por continuas tensiones y recesiones, las pronunciadas diferencias culturales y el particular desarrollo económico del Istmo.

El presente artículo tiene como objetivo mostrar al lector el proceso de desarrollo económico del Istmo de Panamá hacia las últimas décadas del siglo XIX. Enfatizando la desvinculación que tan sólo en el renglón económico existía entre el resto del país, Colombia, y aquella porción del territorio. Trataremos aquí, uno de los aspectos fundamentales que han servido de sustento para explicar la lucha separatista panameña hasta alcanzar la independencia en 1903.

Para abordar dicho proceso panameño es necesario que retomemos la situación productiva del país hacia aquellos años. En el territorio de la actual

Colombia el desarrollo económico arranca con lentitud en la primera década del siglo XX, debe considerarse por ejemplo, la inexistencia de producción fabril en el período que nos ocupa; Colombia fue en aquellos momentos prácticamente en su totalidad un país rural¹ pues las ciudades van a desarrollarse hasta ya entrado el siglo XX, al comenzar la vigésima centuria: “...los centros urbanos de alguna importancia en su mayoría carecían de los servicios públicos básicos: agua potable, alcantarillado, energía eléctrica, mataderos públicos, plazas de mercado y servicios asistenciales...”² En el intento por insertarse en el mercado mundial fue como se adquirió el carácter de país agroexportador,³ de tal manera que para algunos autores la historia económica de Colombia puede periodizarse en función de la obtención y comercialización de productos como el tabaco, la quina y el añil,⁴ el café mismo ha dado lugar a numerosos estudios relativos a todo lo que contextualizó su producción:⁵ los sectores productivos de la sociedad, el importante rol desempeñado por las principales regiones cafetaleras, el desarrollo de las vías de comunicación para la transacción del artículo, etc.

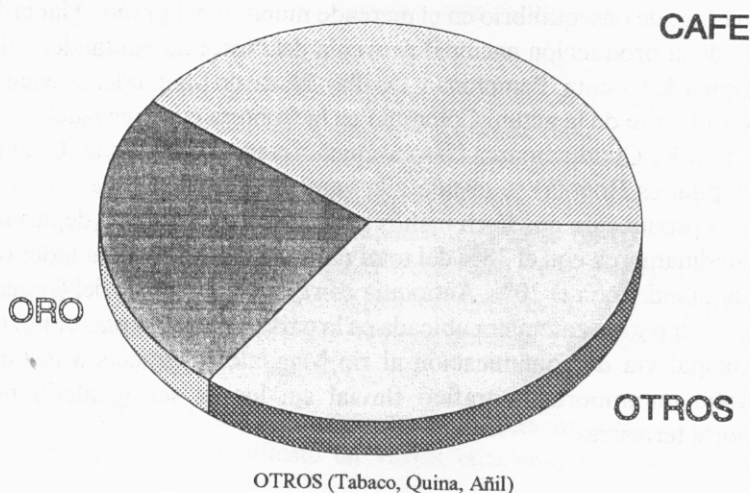
Los principales productos que tuvieron una importancia considerable para la exportación fueron: oro, café, tabaco y quina; seguidos de la plata, cueros, algodón, caucho, tagua, sombreros, bananos, palo brasil, ganado, añil, cacao, palo mora, azúcar, madera y platino. Al iniciarse la segunda mitad del siglo XIX el tabaco era el principal producto de exportación y tenía a Alemania como primordial punto de destino, se comercializaba éste con un auge extraordinario pasando por todas las variantes existentes de calidad; pero hacia el último tercio del decimonónico la comercialización tabacalera

-
1. Al respecto se menciona: “...las últimas décadas del siglo XIX se caracterizaron por importantes y generalizados desplazamientos de poblaciones campesinas y aún urbanas hacia las zonas rurales de las vertientes de las grandes cordilleras, predominantemente en las tierras de climas medios, asiento de la economía agraria de la época”. Alvaro Tirado Mejía (Director Científico y Académico). *Nueva historia de Colombia*. Colombia. Planeta, 1989, T.V. p. 361.
 2. *Ibid*, p. 364.
 3. Características muy propias de los países latinoamericanos, abastecedores de materias primas, monoprodutores o agroexportadores por lo tanto sin desarrollo industrial y por ello dependientes de las potencias económicas.
 4. Véase a Marco Palacios. *El café en Colombia. 1850-1970: Una historia económica, social y política*, segunda edición, México, El Colegio de México-El Áncora Editores, 1983, p. 42.
 5. Resulta muy representativa la obra de Marco Palacios. *El café en Colombia... Op. Cit.*
-

decaió alarmanamente, fue en ese momento que la balanza pudo equilibrarse gracias al café, el cual constituyó el 17% del valor de las exportaciones, y ya a fines del siglo ascendió al 40%.⁶

Con respecto al banano compañías extranjeras comenzaron a invertir en él hacia la última década del siglo XIX, en 1885 establecieron la primera plantación y hacia 1889 exportaron 5,000 racimos cifra que creció a 45,000 tres años más tarde.⁷

La débil estructura económica colombiana estaba en aquellos momentos lejos de constituirse en una economía nacional, a ello se oponía la carencia de un sector social fuerte y unificado integrado por los grandes propietarios que conciliara sus intereses; no existía aún una masa de trabajadores a la que pudiera llamársele obrera. La producción tabacalera y cafetalera las más significativas, agrupaban en su entorno gran cantidad de trabajadores campesinos ligados a la tierra por los ciclos de obtención de los diversos productos.⁸



Exportaciones colombianas hacia las tres últimas décadas del siglo XIX

6. *Ibid.*, p. 70.
7. La United Fruit Company apareció en Colombia en el año de 1890. Consúltese: Alvaro Tirado Mejía. *Op. Cit.*, T. III. p. 184.
8. Un estudio de los propietarios y trabajadores y sus relaciones, por ejemplo en las haciendas cafetaleras es una interesante cuestión que queda aparte en nuestro trabajo.

La actividad económica de las tres últimas décadas del siglo XIX tuvo como sustento la agroexportación de aproximadamente 15 productos, provenientes la mayoría de estos de la región central de la actual Colombia.⁹ El oro ocupó en aquellos momentos cerca de una cuarta parte del total de las exportaciones, a partir de la década del setenta la minería de veta se consolidó y la explotación en Antioquía fue la más importante del país. Por su parte el tabaco en esos mismos años ocupó del 15 al 20% del total de las exportaciones, proveniente principalmente del Valle del Magdalena, de Carmen de Bolívar y del Valle del Cauca; regiones estas de una larga historia tabacalera; para culminar aquella década e iniciar los años ochenta la exportación tabacalera disminuyó sensiblemente, de ahí que regiones con cosecheros de tabaco comenzaron a partir de entonces a dedicarse a otras actividades.¹⁰

La importancia del café es extraordinaria en la historia económica del país; en los últimos años del siglo XIX cobró una trascendencia mayúscula y hacia las primeras décadas del XX se consolidó como el producto de mayor exportación. Debe considerarse que el auge cafetalero colombiano coincidió con una fase de desequilibrio en el mercado mundial del grano. Hacia 1874 el 87% de la producción nacional provenía del Norte de Santander -de los municipios de Cúcuta, Pamplona y Ocaña-, Norte de Santander se encuentra en la parte norte de la actual Colombia en la frontera con Venezuela; pero a partir de 1880 Cundinamarca (Departamento central de la actual Colombia, cuya capital es Bogotá) se instaló a la vanguardia de la producción de ese grano; la producción quedó en manos principalmente de cinco departamentos: Cundinamarca con el 38% del total nacional, Norte de Santander con el 25%, Santander con el 20%, Antioquía con el 15% y el Valle del Cauca con el 3%.¹¹ La región cafetalera ubicada en la parte central del país contó como su principal vía de comunicación al río Magdalena -gracias a lo cual se desarrolló un importante tráfico fluvial sin lograr ser igualado por el transporte terrestre-

-
9. Las ilustraciones que aquí presentamos fueron realizadas en base a los datos que en este artículo se manejan.
 10. En la región de la Costa se reemplazó por la ganadería. José Antonio Ocampo. *Colombia y la economía mundial 1830-1910*, Colombia, siglo XXI editores de Colombia Ltda, 1984, p. 241.
 11. *Ibid*, pp. 319-326.
-

La quina fue otro de los principales productos de exportación; su explotación fue tan intensiva que a los años que van de 1880 a 1883 aproximadamente, se les ha llamado los del período de la “fiebre de la quina”, pues durante esos años su exportación superó enormemente a la del oro, tabaco y café; Cauca y Santander fueron las áreas de explotación primordialmente intensa.

Señalemos también que las principales regiones productivas distaban mucho del territorio panameño, esto es que las regiones de donde se originaban aquellos productos que fueron fundamentales para generar movimientos económicos -auge y crisis- en el país no se vinculaban de ninguna manera con Panamá; el Istmo pues, no producía aquello que influía en la economía nacional. Tampoco los puertos ístmicos funcionaron como puertas de entrada y salida de las mercancías colombianas,¹² las distancias eran enormes no era sencillo ni práctico utilizar al Istmo con tales fines, verdaderamente no existía un camino, un sólo camino físico que comunicara con el centro del país; además para qué desviar el tránsito si la comunicación por el Magdalena era más rápida, más segura y más económica.

A la ausencia de producción que pudiera integrarse al grueso de las exportaciones del país, así como la falta de vinculación por medio de las vías de comunicación además de la enorme distancia llena de insalubridad e inseguridad, debemos agregar dentro de los *elementos que nos permiten ir particularizando el desarrollo económico del Istmo* -tal particularidad es un elemento primordial que permite consolidar el ideal de autonomización e independencia-, la existencia en aquella sociedad de un grupo integrado por empresarios y comerciantes, los cuales a diferencia de lo que ocurría en el resto del territorio¹³ constituían una burguesía activa que dominaba fuertemente el proceso económico de la región.

Ese sector de la población que gozaba de gran importancia económica -y política- puso de manifiesto en varias ocasiones su consolidación al

-
12. Baste para ilustrar, señalar que Barranquilla recibía cerca del 75% de las importaciones colombianas. *Ibid.* p. 81.
 13. Debe recordarse que debido al carácter rural que presentaba el resto del país y a la ausencia de fabricación de productos -producción agrícola mayoritariamente- existían oligarquías regionales que no alcanzaban el calificativo de “burguesía nacional”.
-

oponerse y luchar en contra de las medidas provenientes del poder central que afectaran el buen funcionamiento de sus actividades y sus intereses; recordemos solamente el ejemplo de cuando entre 1880 y 1886 se implantó el régimen de papel moneda de curso forzoso y con ello se deseaba poner fin a la política del patrón oro, al igual que ocurrió en los santanderes, en Panamá los productores y comerciantes rechazaron la moneda de papel y celebraron sus operaciones comerciales en plata o en letras con respaldo en oro.¹⁴

La particularidad de la mencionada burguesía panameña radica en que, nuevamente a diferencia del resto de las oligarquías regionales del país, ésta se fusionó en un sólo grupo compuesto por la oligarquía local (unas pocas familias de apellidos bien identificados) y una burguesía extranjera con una visión económica más abierta y una ideología librecambista.¹⁵

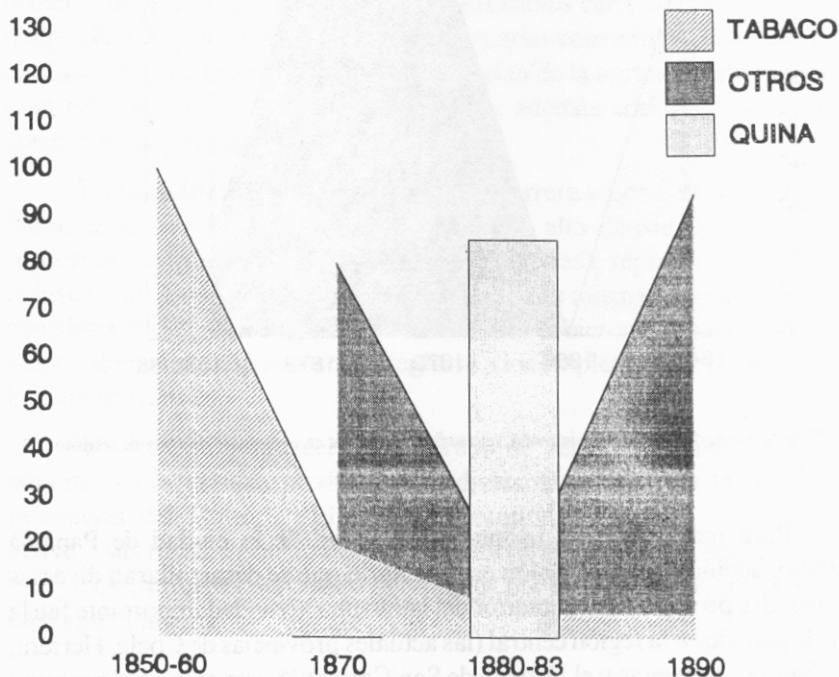
De tal manera que la relación económica se establecerá y consolidará más con potencias extranjeras (Francia y Estados Unidos, por ejemplo) que con la misma Colombia, y desde mediados del siglo XIX ya con la construcción del ferrocarril iniciada en 1850, se da principio a un período de dependencia económica con respecto a los Estados Unidos que continuará hasta bien entrado el siglo XX. Esta relación y dependencia con el extranjero alejará completamente a la economía istmeña de la del centro del país y la convertirá en un caso excepcional de aquella República, pero no por eso le convierte en un territorio venido nuevamente a “conquistar”; en aquellos momentos era una región integrada, con sus intereses definidos, en donde el desarrollo económico -derivado de la situación geográfica- será un elemento particular que desde siglos atrás (cuestión aparte) irá definiendo el ritmo de vida del territorio.

Ahora bien, mientras que para hablar de la situación económica de Colombia en general, se manejan periodizaciones en torno al auge del tabaco, del oro, o del café; para el territorio de Panamá se establece como punto base para periodizar, los momentos de apogeo del paso de un océano a otro; uno

14. Palacios, Marco. *Op. Cit.*, p. 238.

15. Hay que tener presente que Panamá representó durante el siglo XIX un importantísimo punto de paso transistórico que recibió grandiosas olas de grupos extranjeros, muchos de los cuales vieron con interés el poder invertir y negociar en dicho territorio estratégico. Véase a Omar Jaen Suárez. *La población del Istmo de Panamá. Del siglo XVI al XX*, segunda edición, Panamá, Imprenta de la Nación, 1979, p. 523.

llamado período “californiano” (1849-1869) cuando la fiebre del oro y que se llegó a transportar por el Istmo hasta 700.000 pasajeros al año,¹⁶ después una depresión económica de alrededor de diez años (1869-1879) ella por que en 1869 fue inaugurado el ferrocarril transcontinental norteamericano, seguido de una primera euforia por la construcción del canal (1880-1888).¹⁷ El motor principal de la economía del Istmo como puede verse fue el carácter de vía de comunicación y lo que ello generaba: comercio y servicios principalmente.

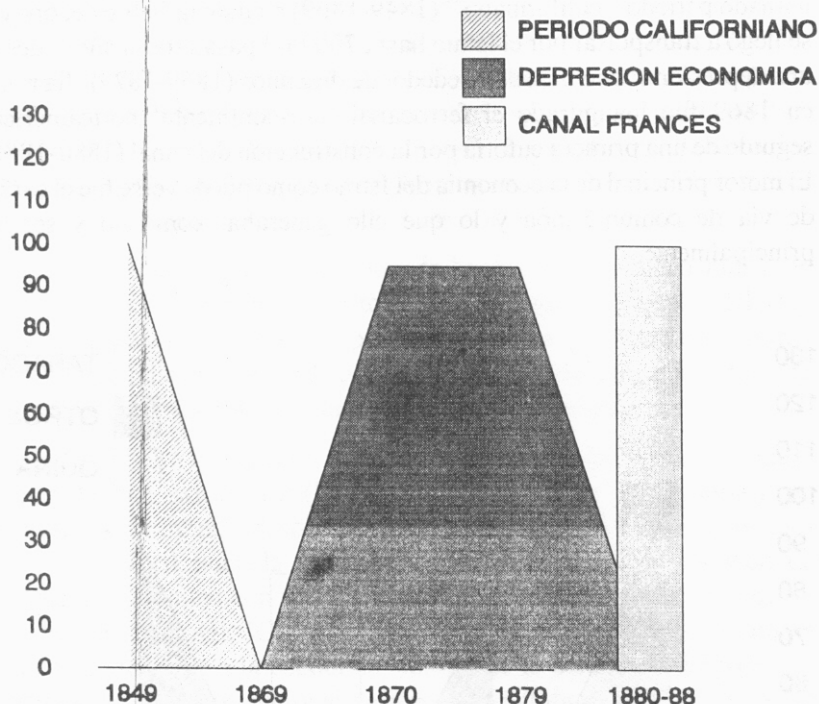


Periodización de la economía colombiana, que se fundamentaba en la agroexportación.

OTROS: Café principalmente, además de oro y añil.

16. Figueroa Navarro, Alfredo. *Domino y sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903)*, tercera edición, Panamá, EUPAN, Editorial Universitaria, 1982, p. 268. Véase también a Alvaro Tirado Mejía, *Op. Cit.*, T. I, p. 146.

17. Figueroa Navarro, Alfredo. *Op. Cit.*, p. 262.



Periodización de la economía istmeña, que se fundamentaba en el carácter de zona de tránsito.

Para mantener viva la intensa actividad de la ciudad de Panamá primero, seguida de la de Colón era necesario que se desarrollaran diversas actividades productivas: al interior del Istmo una actividad importante fue la cría de ganado en la región central (las actuales provincias de Coclé, Herrera, Los Santos, Veraguas y el Distrito de San Carlos);¹⁸ esta actividad tuvo una trascendencia considerable dado que en las ciudades el consumo de la carne era importante y también porque los cueros y las pieles figuraban entre los artículos de principal exportación de Panamá.

18. Jaen Suárez, Omar. *Op. Cit.*, p. 192.

Excluyendo a Panamá y Colón, las ciudades preponderantes del Istmo; el territorio se dedicaba a la producción agrícola, ello además con limitaciones significativas dado que "...aproximadamente el 11% de los suelos del país son estériles... y otros 50%... son particularmente impropios para los cultivos temporales...".¹⁹ Al considerar lo anterior, se explica la imposibilidad de integrarse a las actividades agrícolas a gran escala como las desarrolladas en la región central de la actual Colombia.²⁰

Ganadería y agricultura fueron de cualquier manera las actividades principales en las diversas regiones del territorio de Panamá, las cuales debieron también realizar operaciones mercantiles entre ellas con sus variados productos, puesto que las ciudades portuarias consumían parte de aquella producción, pero en gran medida se abastecían de la agricultura y ganadería desarrolladas en las áreas circundantes que además eran propiedad de los comerciantes y empresarios ciudadanos.²¹

En las actuales provincias de Coclé, Herrera y Los Santos se desarrollaron en el período que nos ocupa con una alta densidad los trapiches (pequeñas centrales azucareras muy rudimentarias), representándose así la industria rural, que se desarrollaba además en las mismas regiones donde la ganadería.²² Seguramente en esas actividades debieron ocuparse los trabajadores que no se desplazaron a integrarse a los empleos que se generaron en la zona de tránsito.

En un testimonio del año de 1898 se señala a manera de visión panorámica la variada producción de diversos artículos en las diferentes provincias del Istmo. "El comercio interior es también relativamente activo... sus fuentes principales son la industria agrícola y la pecuaria, cuyos productos cambian los pueblos del interior por artefactos extranjeros en la ciudad de Panamá".

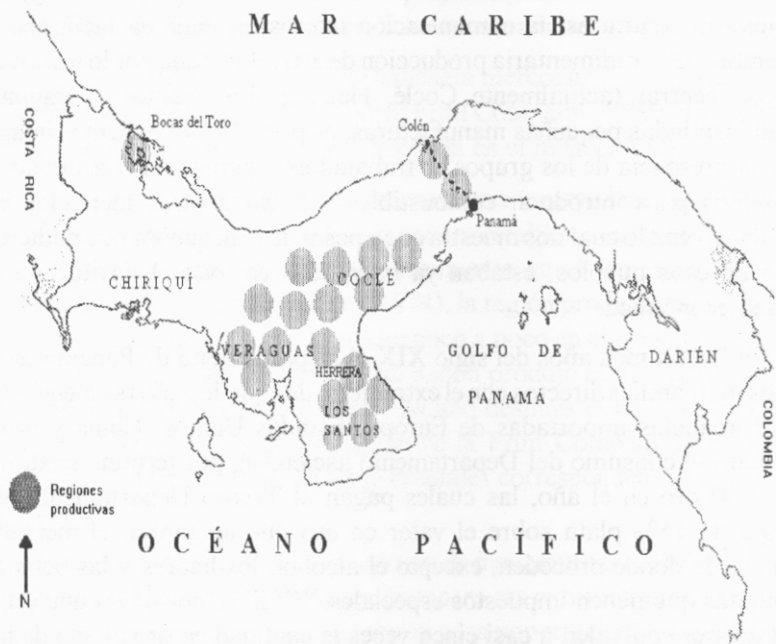
19. *Ibid.*, p. 176.

20. Es necesario mencionar aquí que es poco lo que se ha estudiado y escrito acerca de las actividades productivas del interior del Istmo, ya que los escritos y las fuentes en que ellos se basan corresponden exclusivamente a las ciudades, resultando hasta ahora una enorme ausencia de conocimiento del apoyo que indudablemente representaron esas zonas para el sustento de las actividades ciudadanas.

21. *Ibid.*, pp. 233-234.

22. *Ibid.*, p. 181.





La descripción continúa: “La industria fabril del Departamento produce hasta ahora aguardiente, cuya mayor parte procede de la Provincia de Los Santos, en la cual se fabrican también tinajas y otros objetos de alfarería también se produce en pequeñas cantidades jabón, del cual las mejores fábricas están en Panamá; escobas y sombreros de Paja, de la Provincia de Coclé, y telas ordinarias y hamacas, hechas en la Provincia de Veraguas. En el Archipiélago de las Perlas y en otros puntos de la costa hay bucerías establecidas para extraer del fondo del mar las conchas en que las perlas se crían.”²³

23. Gasteazoro, Carlos Manuel y otros. *La historia de Panamá en sus textos*, Panamá, Editorial Universitaria, 1980, T. II, p. 350.

Considerando el texto anterior podemos concluir, que pese a algunas afirmaciones contrarias, la comunicación interna en Panamá facilitaba el intercambio de la rudimentaria producción de artículos y que por lo menos en la región central (actualmente Coclé, Herrera, Los Santos, Veraguas) existían instaladas pequeñas manufacturas, es por ello que podemos imaginarnos la presencia de los grupos de trabajadores, población consumidora, los caminos para introducir combustibles y llevar a otros mercados las mercancías, etc.; lo cual nos muestra que a pesar de lo pequeños que pudieron haber sido esos pueblos, estaban ya integrados en todo el territorio a la actividad económica.

En los últimos años del siglo XIX el Departamento de Panamá tenía vínculos mercantiles directos con el extranjero, de aquellos años se menciona: “Las mercancías importadas de Europa, Estados Unidos, China y otros países para el consumo del Departamento ascienden, por término medio, a \$2.300.000 oro en el año, las cuales pagan al Tesoro Departamental un impuesto de 15% plata sobre el valor en oro que tengan en el mercado extranjero de donde proceden, excepto el alcohol, los licores y las bebidas fermentadas que tienen impuestos especiales.”²⁴ Si se considera que estas importaciones equivalen a casi cinco veces la cantidad en oro al año de las exportaciones del departamento, podemos afirmar que aparte del consumo que de ello se hacía en las provincias, la cantidad de extranjeros y de viajeros tan considerable en las ciudades portuarias debía de realizar un consumo importante de tales mercancías.

Respecto a las exportaciones de aquellos momentos se agrega: “Las exportaciones consisten principalmente en café... caucho, tagua o marfil vegetal, maderas de ebanistería y de tinte, concha nácar, carey, mineral de oro, manganeso, cueros y pieles, cocos, zarzaparrilla e ipecacuana. La venta de estos artículos, que se hace en los mercados de los Estados Unidos y Europa, no tiene gran significación, pues sólo produce aproximadamente \$500.000 oro al año. Pero el comercio de bananos o guineos que se hace en Bocas del Toro con los puertos americanos, asciende a más de un millón de pesos en oro”,²⁵ el testimonio anterior aclara aún más la situación de la

24. *Ibid.*, p. 349.

25. *Ibid.*, p. 350.

exclusión de Panamá de la producción del país y pone de manifiesto la manera independiente en que ocurría el movimiento económico de ese territorio.

La cuestión de la producción bananera merece un trato especial puesto que representa la presencia de la United Fruit Company en Panamá y el rápido desarrollo de una frágil actividad, apoyada en el monocultivo.

Esta importante empresa norteamericana encargada del monopolio del transporte y comercialización del banano, se estableció en Panamá en el año de 1899, varios años después del surgimiento en el Istmo de la primera empresa de exportación de banano (1874); la región productora por excelencia Bocas del Toro fue convirtiéndose poco a poco en el principal puerto de exportación. En el año de 1889 dicha región produjo el 55.7% del total del volumen de exportación de banano, un año después el 64.3%, en 1891 el 57.5% y el 1899 el año de la llegada de la Fruit Company el 87.4% con 2.956.267 racimos; el resto de los porcentajes corresponden a la producción de Colón.²⁶

La importancia de esa exportación de monocultivo fue tal que hacia la última década del siglo XIX el auge bananero era extraordinario, a tal grado que en 1891 las exportaciones superaron a las importaciones, en un sobresaliente 79.3%; a pesar de que todas esas ganancias no pertenecían al Departamento de Panamá, la región obtenía como beneficio el pago a los obreros, a la vez que se generaba un comercio para abastecimiento a la población trabajadora.²⁷

Exportaciones colombianas*				
Productos principales	secundarios		marginales	
oro	plata	caucho	añil	cacao
café	cueros	tagua	palo mora	dividivi
tabaco	algodón	sombreros	azúcar	madera
	bananos	palo brasil	platino	
	ganado			

* El total de las exportaciones tuvieron como destino a Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia y Alemania.

26. Los datos aquí señalados han sido tomados del texto de Omar Jaen Suárez. *Op. Cit.*, pp. 309-313.

27. Véase: *Ibid*, p. 315.

Exportaciones panameñas*

bananos café caucho tagua marfil vegetal	maderas de ebanistería y de tinte concha nácar carey mineral de oro	manganeso cueros y pieles cocos zarzaparrilla ipecacuana
--	---	--

* Destinadas principalmente a los Estados Unidos.

Bocas del Toro creció enormemente con la exportación del banano (el cual se absorbía alrededor del 90% en los Estados Unidos), en 26 años de 1870 a 1896 la población creció en un 76% mientras que en todo el Departamento el incremento fue del 47%.

A las ciudades de mayor movimiento: Panamá y Colón, vino a sumárseles la principal productora de banano con su extraordinario crecimiento demográfico, la existencia de un importante número de obreros y una activa vida comercial que le colocó rápidamente al mismo nivel -exclusivamente desde el punto de vista de puerto de exportación, ya que la zona de tránsito posee una particularidad singular- que a las anteriormente mencionadas.

La zona de tránsito tiene un carácter especial, en torno a ella giran muchos de los acontecimientos del interior del Departamento; la ciudad de Panamá la capital, es el corazón de esa zona, es la ciudad principal en toda la extensión de la palabra, del Departamento “David, Penonomé, Los Santos, Santiago y La Chorrera no dejan de ser unos tristes villorios de escasa importancia, habitados por cuanto más unos dos o tres millares de personas, Portobelo, Chagres y luego Colón no son más que engranajes del sistema urbano transístmico...”²⁸

28. *Ibid*, p. 233.

La cercanía a la ciudad de Panamá valorizaba las tierras y el ganado, una tierra que fuere, sin importar la calidad, tenía un valor mucho más elevado si era cercana a la ciudad, en comparación con una tierra excelente alejada de la capital; todo era más dispendioso ahí, viajeros extranjeros procedentes de grandes ciudades afirmaban que la vida en la ciudad portuaria era en exceso costosa.²⁹ De las diversas ciudades del país, el pago al fisco por parte de la de Panamá era en comparación con aquellas muy gravoso.

“La capital, en donde se toman las decisiones políticas, en donde se deciden las inversiones y en donde esta el mercado principal...”,³⁰ representaba el punto rector de todas las actividades; Panamá era la ciudad en donde desde siglos atrás confluían hombres provenientes de todo el globo con diversos destinos y variados proyectos que a su paso por ella, dejaron ahí parte de sus ideas y conocimientos: ingleses librecambistas, luchadores latinoamericanos liberales, empresarios norteamericanos y también franceses con un proyecto acariciado por muchos desde lejanos años atrás: un canal que uniera a los dos océanos.

En la extensa Colombia de aquellos días, la ciudad de Panamá caminaba su vida muy separada del centro del país, con un tráfico de más de un millón de personas tan sólo en el año de 1888, los asuntos en la capital del Departamento parecían centrarse en las cuestiones que implicaban el desarrollo interno de la región.

La ciudad de Panamá era habitada preferentemente por la burguesía, propietaria de bienes inmuebles e inserta en la actividad comercial y de servicios; paralelamente existía el Arrabal, poblado por trabajadores y empleados de la ciudad y de la periferia. Entre ambos grupos sociales de marcadas diferencias, la ciudad comenzó a establecerse plenamente y a desarrollarse hacia los tres últimos decenios del siglo XIX; se concentraron propiedades de poco valor, edificaciones modestas; las características: de una o dos plantas, con un frente estrecho construidas principalmente de madera.³¹

29. *Ibid*, p. 237.

30. *Idem*.

31. *Ibid*, pp. 260-261.

Al mismo tiempo los servicios públicos comienzan a extenderse: en 1880 se instala el alumbrado eléctrico público, “en 1893, se inaugura el transporte colectivo, el flamante tranvía inglés que tiene ya, en 1896, 2560 metros de líneas y cuyo movimiento de pasajeros va en aumento constante: 115.622 en 1894, 141.722 en 1895 y 178.495 en 1896. En esta última fecha se adelantan los trabajos para la construcción del primer acueducto y alcantarillado de toda la historia de la ciudad... se crean nuevos parques, paseos y avenidas”³² De esta manera la ciudad entró en movimiento al mismo ritmo de la cuestión económica, recordemos que en el año de 1880 comienza un primer auge canalero, el de la construcción en manos de los franceses; se generaron más empleos, llegaron al Istmo más consumidores de los servicios que ahí se ofrecían, en el año de 1888 los pasajeros del ferrocarril alcanzaban la cifra de 1.283.753.³³

El número de viajeros toma mayor significado al compararle con el número de la población total del Departamento: poco más de 360.542 personas hacia el año de 1898;³⁴ población que fácilmente podía ser absorbida para prestar sus servicios en la capital del Departamento o en cualquiera de las ciudades de la zona de tránsito.

El tráfico tan intenso a que se encontró sometida la zona transistmica, derivó en el activo movimiento de la ciudad de Panamá; tan importante número de viajeros necesitaba de hospedaje, de ahí el surgimiento de variados tipos de sitios para alojamiento y el establecimiento de diversos hoteles, de restaurantes que animaban la producción agrícola y ganadera; lavanderías y todo tipo de servicios: en un lugar preponderante los servicios financieros y bancarios; también los de transporte y otras comunicaciones como los correos, por otra parte también eran necesarios los servicios de salud. Unido a lo anterior y en medio de tal bullicio aparecieron sitios de esparcimiento, diversiones y ocios.

Dicho flujo de actividades insertaba a una porción considerable de la población en la tarea de prestar diversas utilidades, Jaen Suárez señala al

32. *Ibid*, p. 263.

33. *Ibid*, p. 331.

34. A la cifra de 360,542 habitantes hay que agregar los 20,000 indios de la Provincia de Panamá, Colón, Chiriquí y Veraguas. Carlos Manuel Gasteazoro. *Op. Cit.*, T. II, pp. 348. En diversos textos el dato fluctúa alrededor de los 300,000 habitantes.

respecto: “...es el comercio lo que domina la ciudad y la venta de toda suerte de servicios: desde el pequeño portador de agua de las fuentes del Chorrillo, el “aguador”, hasta la administración del Gran Hotel de la plaza de la Catedral, pasando por los funcionarios y militares del gobierno...”³⁵ de todo aquel trabajo es importante considerar que las grandes ganancias correspondían principalmente a la administración del ferrocarril, por ejemplo, a los grandes inversionistas extranjeros y a la minoría burguesa del Istmo, así como a los comerciantes bien establecidos; el resto, llegaba a todos aquellos trabajadores a manera de insignificantes salarios y propinas –de ahí que esos trabajadores vivieran en las condiciones tan humildes que ofrecía el Arrabal-.

Es obvio que de toda aquella enorme circulación económica la administración del Departamento percibía lo correspondiente al fisco, y de hecho aparecieron nuevos rubros como el de “loterías y juegos de azar”, tan importante, que de las entradas presupuestales de la ciudad capital del Departamento ocupaba el 26.0% y de la ciudad de Colón el 20.6%.³⁶

Como ya hemos señalado la zona de tránsito resultaba muy atractiva al interior del Departamento por la diversidad de ofertas de trabajo que presentaba, y por ello desde la apertura del ferrocarril (1855) inicia un movimiento de desplazamiento de la zona rural a la ciudad,³⁷ que se intensificó en la década de 1860 y sobre todo cuando el canal francés en los años de 1880. Y si bien es cierto que las ganancias enormes generadas por el tráfico de mercancías por ejemplo, en el Istmo de un océano a otro, quedaban en manos primordialmente de la Empresa del Ferrocarril, también es cierto que ese movimiento ocupaba muchos brazos y contribuía grandemente a la prosperidad local por el dinero que se ponía en circulación.³⁸

El tráfico, la generación de empleos, la prestación de servicios y las considerables ganancias colocaron a la zona de tránsito en situación primordial y rectora de la vida económica del Departamento: hacia la ciudad

35. Jaen Suárez, Omar. *Op. Cit.*, p. 271.

36. *Ibid*, p. 375.

37. Debido a ese desplazamiento el hato ganadero menguó en un 50%. *Ibid*, p. 198.

38. Gasteazoro, Carlos Manuel. *Op. Cit.*, T. II, p. 350.

principal, Panamá, se dirigían todos los excedentes del campo, ella imponía las reglas y era además la más rica.³⁹

Finalmente debemos señalar que la producción y la periodización de los ciclos de auge y crisis de la economía istmeña no correspondían en aquellos años a la del resto de Colombia, que mientras en el centro del país las haciendas activaban la economía agroexportadora, en el Istmo se desarrollaban las inversiones capitalistas animadas por la presencia de la burguesía comercial. Que de ahí se desprendían intereses que tomaron rumbos distintos que llevaron a acentuar la autonomía del Istmo. Además fundamentada en la actividad económica, la sociedad panameña se involucró en un interés concreto, el aprovechamiento de la principal riqueza: la posición geográfica, y a partir de ahí el objetivo fue el poder administrarse y dirigirse de la mejor manera posible que permitiese el beneficio interno.

Con base en el estudio anterior podemos concluir que en el específico desarrollo económico del Istmo encontramos uno de los elementos fundamentales para que ocurriese la separación definitiva de 1903.

39. Jaen Suárez, Omar. *Op. Cit.*, p. 356.