

LA DÉCADA DEL SETENTA DEL SIGLO XIX: UNA ÉPOCA DE CRISIS Y DE ESPERANZAS EN EL ISTMO DE PANAMÁ

*Pantaleón García
Universidad de Panamá*

Durante el período de la “Fiebre del oro de California” el Istmo de Panamá tuvo importantes ingresos económicos como resultado de la inmensa cantidad de pasajeros y tesoros que cruzaban por él, para o desde California. Había un negocio próspero y los residentes del interior vendían productos agropecuarios para el consumo de los transeúntes. Los comerciantes lucraban con buenos resultados y los hoteles tenían una clientela permanente. Sin embargo, este acontecimiento también trajo repercusiones negativas para el Istmo: se afianzó aún más la dependencia hacia el sector servicios, descuidando importantes sectores como el agropecuario y el industrial. Al final, la miseria, las enfermedades, la corrupción y el desempleo fueron la herencia istmeña, una vez finalizado el esplendor económico legado por la actividad minera en California. Este artículo tiene entonces como propósito describir las causas de la crisis económica que experimentó el Istmo de Panamá durante la década del setenta del siglo XIX e intenta dar a conocer las diversas alternativas que se experimentaron para superar la crisis económica que dejó el fin de la “Fiebre del oro”. De igual forma, se describe

la llegada de las diversas compañías de vapores al Istmo y su influencia en la economía istmeña.

Crisis de la actividad comercial en Panamá

Como consecuencia del movimiento de pasajeros y dinero que se produjo en Panamá durante el período conocido como la "Fiebre del Oro" la economía del Istmo tuvo un progreso relativo, pero cuando se agotaron las minas californianas y se inauguró el Ferrocarril Transcontinental en los Estados Unidos se produjo en él una crisis económica de grandes proporciones. El inusitado desarrollo tecnológico del mundo que abarrotó los mercados europeos contribuyó a conmovier, hacia el año de 1873, la crisis de la actividad comercial en el Istmo. Además de la pérdida de créditos con las casas comerciales inglesas y norteamericanas, algunos estados de la Unión Colombiana que tradicionalmente se abastecían de mercancías por los puertos de Panamá y Colón optaron por importarlos directamente desde las casas matrices, sin utilizar la ruta istmeña. El siguiente cuadro¹ muestra la baja paulatina de los ingresos del Istmo de Panamá durante el período analizado:

Año	Cantidad de mercancías (libras)
1872	193,966,722
1873	180,833,920
1875	170,946,041
1876	153,267,698

Otro factor que puede señalarse como causa de esa disminución de la actividad comercial en Panamá fue la depresión comercial que en ese momento experimentó el Perú, cuyas casas comerciales eran grandes usuarias del Ferrocarril de Panamá. Por otro lado, el oro mexicano que anteriormente llegaba a Colón para ser redespachado a Londres fue remitido en adelante hacia San Francisco, desde donde se enviaba directamente a la China. Esa disminución puede verse en el siguiente cuadro²:

¹ Informe del Cónsul Mallet sobre el comercio en Panamá. (Informes Consulares Británicos, años 1875-76)

² *Ibidem*. Para los años de 1872 y 1874, no tenemos información.

Año	Dólares
1868	51,990,231
1870	18,283,604
1871	10,057,266
1872	
1873	11,253,604
1874	
1875	7,549,193
1876	8,947,882

Dada la crisis socio-económica, los comerciantes del Istmo trataron por todos los medios a su alcance de sacarlo de esa situación con el proyecto de convertirlo en una especie de centro comercial. Ese anhelo de ver a Panamá convertida en una “feria peregrina”, al decir de don Mariano Arosemena, fue permanente en los hombres de negocios. Sin embargo, ya se habían percatado que no podían seguir dependiendo del comercio exterior exclusivamente, que no era en el “sector servicios” en donde podrían obtener ventajas para sacar a Panamá de la crisis. Fue entonces cuando se decidieron a obtener ingresos de la explotación agrícola e industrial, de los recursos naturales. En ese sentido, se dio un ciclo de respuestas adaptativas y se buscó un producto “motor” que activara la economía. El primero de ellos fue la pesca de perlas, de gran abundancia en el Istmo y de reconocida fama mundial. Otros artículos como el algodón, la madera de Chiriquí y Veraguas, el banano, las naranjas, los mangos y los limones, fueron también tenidos en cuenta, pero fue el caucho el más importante de esos productos.

Las alternativas económicas

La pesca de perlas había constituido una fuente de grandes entradas para el comercio de Panamá. Se calculaba –Informes Consulares Británicos- que cerca de 300.000 L. de perlas eran exportadas anualmente. Sin embargo, este negocio decayó porque el método usado no era el más eficaz. Durante el periodo de recolección las colonias de ostiones fueron destruidas por los buzos, razón por la cual el jefe del Gobierno, Buenaventura Correoso, se vio precisado a prohibir su cosecha a comienzos de la década del setenta del siglo XIX³.

³ Proyecto de “Ley adicional a la de 8 de mayo de 1872, que prohíbe la pesca de la concha madreperla, con máquina”. Diario Oficial de Colombia. 2 de mayo de 1875.

En las costas de la Bahía de Panamá se extraía el aceite de ballena. Su máxima producción se obtuvo en 1878, año en que “la cantidad recogida, según los Informes Consulares, ascendió a 2,710 barriles, mientras que en el año anterior solamente fue de 727. Cada barril contenía 31 galones. El galón se vendía a B/. 1.60, mientras que el aceite negro era cotizado a B/. 0.60 cada galón.”⁴ Este lucrativo negocio fue mantenido particularmente por empresas norteamericanas y chilenas. Según los datos que tenemos, durante el año de 1875 llegaron al puerto de Panamá nueve barcos balleneros con 720 barriles de aceite y al año siguiente arribaron siete balleneros norteamericanos y cinco chilenos. Cada barco traía un promedio de 800 barriles de aceite. Relacionado con el comercio local, también tenemos la pesca de tortuga. Se calculaba que de tres a cuatro mil eran transportadas al exterior anualmente. Esta práctica ofrecía un doble ingreso: se vendía la carne a un precio y su caparazón a otro. El precio de una tortuga grande era de B/. 8.00 y de allí el cálculo que se hace de que podría obtenerse unos B/. 6,000 anuales en esa actividad.⁵

El caucho, un producto natural descubierto por primera vez entre los indios del Amazonas, también fue descubierto casualmente en Panamá: si bien los indígenas de la región del Chucunaque conocían su valor de uso, éste no dejaba de ser doméstico. Lucraban con él, pero relativamente. Fueron los Payas y Tapalizas los primeros en utilizarlo. Luego, cuando el Istmo se encontraba en franca crisis financiera, se pensó que ese artículo ayudaría a reactivar la economía. Su calidad e importancia era reconocida a nivel internacional, al igual que lo habían sido las perlas y la concha-nácar. El señor Robert Cross, un naturalista de Edimburgo, recorrió el Istmo para verificar su cantidad y calidad sobre el terreno. Al mismo tiempo, se consideraba la posibilidad de transportarlo a las colonias inglesas en el Asia. El señor Cross partió de Gatún en una canoa y subió por el río Trinidad, afluente del Chagres, donde observó a un hombre extrayendo y preparando la goma. Fue allí donde recolectó “7,000 semillas y 600 plantas, que en su

⁴ *Ibídem* y 1878.

⁵ La cosecha de índigo en Centroamérica durante ese período también era importante. Para 1875 la cantidad de paquetes de índigo que pasó por el Ferrocarril fue de 11,680 y para 1876, la cifra fue de 10,272 paquetes. En cuanto a la agricultura en Panamá, estaba poco desarrollada. La misma se limitaba al pastoreo. El cultivo de arroz, maíz era para el consumo local, al igual que la recolección de frutas. Otros productos como el tomate no eran aún explotados y el café comenzaba a explotarse en las tierras altas de Chiriquí.

mayor parte se hallan hoy en buen estado en Kew Gardens, Londres, debiendo ser enviadas a la India."⁶ Según, la misma fuente, el Gobierno inglés proyectó el envío de una comisión al Istmo para buscar más semillas y plantas con el fin de propagar el cultivo en sus dominios del Asia. En efecto, fueron llevadas a la India semillas y plantas de caucho, una vez que la extracción en el Darién se hizo casi imposible.⁷

La explotación del caucho terminó convirtiéndose en la industria motriz de la economía panameña. Un artículo publicado en la Estrella de Panamá así lo confirma: "*He aquí pues, cómo el caucho ha venido a ser sinónimo de todo lo bueno i de todo lo halagador para los oídos de nuestros comerciantes, i cómo se ha hecho su primer artículo de fe, i la base obligada de sus cálculos i esperanzas.*"⁸ Durante este período casi la mitad de los ingresos del Istmo provenían del caucho, lo cual quizás explica el marcado empeño de los comerciantes de la ciudad de Panamá por obtener las tierras de la región del Chucunaque, ricas en esa resina. Después de diversos intentos y salvando múltiples obstáculos, finalmente se produjo un acuerdo entre el Estado y los comerciantes: el Gobierno pondría la tropa de protección contra los indios y los comerciantes el capital y todo lo demás que fuese necesario. El Comercio prestaría la suma de \$5,000 a un interés de 12% anual y la contribución comercial de aquella comarca se elevaría a \$1,000 mensuales. El presidente ofreció amortizar el empréstito de los \$5,000 desde mayo de 1875, destinando al efecto \$500 de la contribución comercial de cada mes. Una comisión, integrada por los señores J. N. Recuero, Ricardo Planas y Samuel Piza, fue encargada de todo lo relativo a la expedición.

Pese al optimismo inicial se presentaron problemas. En una nueva reunión el presidente manifestó que no podría proporcionar mas que veinte hombres y 50 fusiles del sistema antiguo, pese al ofrecimiento original de 50 hombres armados de buenos rifles. A pesar de esos inconvenientes fue organizada una expedición de caucheros y comerciantes, bajo la protección del Ejército, con destino al Darién. Uno de los empresarios patrocinadores fue J. N. Recuero, un comerciante emprendedor originario de Cartagena. Como éste, fueron muchos los cartageneros que se trasladaron a Panamá para dedicarse a este lucrativo negocio. Sobre los resultados de esa empresa cauchera hubo

⁶ Estrella de Panamá, 17 de julio de 1876.

⁷ Consúltese Star & Herald, 15 de julio de 1875.

⁸ La Estrella de Panamá, 15 de julio de 1875.

un gran optimismo. Sin embargo, muy pronto surgieron contradicciones entre los expedicionarios, recogidas por los periódicos de la época, los cuales expresaban los diversos intereses económicos que existían en el Istmo. El Comercio, exponente de los intereses de los comerciantes istmeños, y el Heraldo de Cartagena, voz y expresión de los nativos de dicha ciudad, tenían criterios diferentes sobre la expedición⁹. Esas divergencias se acentuaron cada vez más entre sus miembros, a tal punto que se tornaron antagónicas, con las funestas consecuencias para la sociedad panameña en su conjunto. Ignorando el peligro que constituía esa falta de unidad y cohesión interna, el diario El Comercio auguraba los más rotundos éxitos a la expedición que estaba próxima a partir. En uno de sus artículos expresó: *“todos los pueblos del Darién se han animado y como recibido una nueva vida, en presencia de la expedición enviada en hora feliz por el gobierno a proteger la industria en aquella rica comarca; y todo hace esperar los más favorables resultados.”*¹⁰ No obstante, las contradicciones entre los comerciantes, y entre éstos y los militares, llevaron la expedición al colapso total.

¿Por qué fracasó la expedición? Surgen varias hipótesis. Una de ellas es el desconocimiento del territorio por los expedicionarios. Otra es la ausencia de unidad de criterios entre quienes componían la expedición, facilitando la resistencia de los indígenas. Igual suerte corrió la expedición que se hizo a la región de Chepo. Desde el punto de vista comercial esta derrota fue fatal porque los nuevos intentos de obtener el apoyo del Gobierno para que destinara soldados de apoyo al Darién no contaron con mucha suerte, dada la desprotección en que quedaba el Gobierno.¹¹ Ante la actitud vacilante del Gobierno, los hombres del Comercio istmeño se decidieron a llevar por su cuenta la operación de conquista de la región cauchera del Darién: *“Si no llega el contingente del cuerpo nacional, i si tampoco el gobierno del Estado se mueve, los caucheros marcharán hasta las mismas cabeceras del Chucunaque, cueste lo que cueste, i que caiga la responsabilidad de las consecuencias sobre los que se han mostrado sordos a las exigencias de humanidad i a las necesidades del comercio abatido.”*¹² Aunque obtuvieron

⁹ Consultar El Comercio n° 3, 18 de enero de 1874. Existe en la Hemeroteca de la Universidad de Panamá.

¹⁰ *Ibídem*.

¹¹ Esa situación que se vivía en el Istmo no era exclusiva de Panamá, sino que era una realidad que imperaba también en la América del Sur. En el Perú, operaba una guerrilla en contra del Gobierno. Igual inestabilidad ocurría en Argentina, Paraguay y Bolivia.

¹² La Estrella de Panamá, 23 de febrero de 1875.

algunos éxitos iniciales, esa conquista del Darién por los comerciantes fue un fracaso. La disminución de la producción de caucho puede verse claramente en el cuadro que aparece a continuación¹³:

Año	Cantidad (libras)
1872	400.000
1873	320.000
1874	109.000
1875	58.000
1876	50.000

Como puede verse, en los dos últimos años se produjo una reducción considerable de la producción. Pese al descenso de esta explotación, otros productos que existían en el Istmo fueron utilizados en la actividad de exportación: pieles, café, maderas y tintes. Debido a la disminución de la demanda en el mercado mundial del marfil vegetal, disminuyó su exportación para el año de 1879, pese al auge alcanzado en el año anterior. Esa fue, en definitiva, la suerte que corrió el negocio del caucho en el Istmo de Panamá. Una empresa que fracasó debido al egoísmo de sus participantes y a la intransigencia de los naturales de la región, quienes no estaban dispuestos a ceder algo que consideraban patrimonio de ellos. Con ese fracaso, la desesperación aumentó dentro de los comerciantes. No obstante, se pensó que otro producto podría sacar al Istmo de la crisis socioeconómica por la que atravesaba, durante la década del setenta del siglo XIX.

Después del fracaso de los proyectos caucheros se experimentaron otras posibilidades por el Comercio istmeño. Un artículo aparecido en El Comercio convocaba a ello en los siguientes términos: *“Colombia es una de éstas regiones privilegiadas, y el Istmo de Panamá, su más preciada joya, encierra en los tres reinos naturales, cuantiosos bienes de que sus hijos, haciéndose campeones de la paz y el trabajo, sabrán aprovecharse cada vez más, hasta formar de este importante Estado un emporio respetado y floreciente, como sin duda está llamado a serlo por su posición sin rival en el globo.”*¹⁴

¹³ Informe del Cónsul Mallet sobre el comercio de Panamá, años: 1875-76. Esta información procede de los Informes Consulares Británicos.

¹⁴ El Comercio, n° 16, 24 de mayo de 1874. Hemeroteca de la Universidad de Panamá.

La nueva actividad comercial que estaba llamada a sacar a Panamá de la crisis económica fue la industria maderera. Al frente de este nuevo negocio aparecieron hombres como el señor J. M. Guillén, cuyo centro de producción estaba ubicado en Remedios, en la provincia de Chiriquí. Esta empresa, a su vez, era una sucursal de la Casa de los señores Arosemena, radicados en la Ciudad de Panamá. En la Provincia de Veraguas había otro centro de producción de madera, de propiedad del señor Manuel De la Guardia.¹⁵ Una vez iniciada la explotación de la madera, en los primeros diez meses se habían logrado reunir unos 5,000 trozos, la mayor parte de cedro amargo y el resto de roble, caoba, cocobolo y zorro. Estas clases de maderas podían ser utilizadas tanto para la exportación, como para la construcción y la ebanistería. En esos primeros meses, en Chiriquí (Remedios) estuvieron disponibles 1,000 trozos para la explotación, de propiedad del señor Guillén. A su vez, los hermanos Arosemena y De la Guardia ya habían enviado hacia Hamburgo, en esos mismos días, 800 trozos con carácter de ensayo, aunque se esperaba que el experimento tuviera éxito ya que anteriormente se habían enviado algunos hacia New York con buenos resultados.

Por otro lado, el diario El Comercio informó que “en el Perú, en 1873, se importó cerca de \$1,000,000 en madera.” A su turno, La Patria de Lima decía que “*nada sería sin embargo mas hacendera que ir á buscar esa madera en los cercanos bosques de la costa de Chiriquí,*” calculando que el artículo podría conseguirse a más bajo precio. En cuanto a la calidad de estas maderas, La Patria informaba “que son iguales, si no superiores á las de California.”¹⁶ Esta nueva empresa, bajo la dirección de estos emprendedores y activos comerciantes, estaba llamada a contribuir de una manera positiva y eficiente al desarrollo y progreso del Istmo.

El ejemplo y tesón de los señores Arosemena y De la Guardia estimularon a otros comerciantes a invertir sus dineros, tal como anteriormente lo había hecho Napoleón Arango en la industria azucarera, con buenos resultados. La explotación del caucho y de las maderas fue seguido por las plantaciones de bananos, un fruto que hasta entonces había crecido en los alrededores de la línea del Ferrocarril de Panamá, una ventaja para su cosecha y transporte. Llamando la atención sobre este cultivo, El Federalista argumentó que, de acuerdo con el Barón de Humboldt, el banano era capaz de producir 20

¹⁵ Según el Dr. Alfredo Castillero Calvo, desde la Época Colonial ya se explotaba la madera en Remedios, en donde se le aprovechó para construir barcos. (Las estructuras sociales y económicas de Veraguas desde sus orígenes históricos, siglos XVI y XVII.).

¹⁶ El Comercio, n° 16, 24 de mayo de 1874.

veces más cantidad de frutos en la misma cantidad de tierras que el trigo que se producía en Europa. Se trataba de un producto económico puesto que no necesitaba mucho cuidado y el costo de mantenimiento era bajo. Era más nutritivo que la papa en unas 44 veces y que el trigo en un promedio de 133. Por otro lado, decía este distinguido viajero alemán que, a diferencia de la papa y el trigo, que no producían en elevadas alturas, el banano era capaz de producir buen producto a alturas hasta de 4,600 metros. En la isla de Puerto Rico, por ejemplo, en su parte más alta florecían grandes platanales.

Siguiendo con su exposición sobre las virtudes del banano, El Federalista publicó en una de sus páginas que *“en una memoria leída en el Instituto de Francia sobre ese vegetal, dijo el señor Boussingault: el plátano es el fruto más útil de la zona ecuatorial; es el sustento de los habitantes de las regiones cálidas. Entre los trópicos su cultivo es tan importante como en las zonas templadas el de las gramíneas o cereales y de las plantas farináceas. La facilidad de cultivo, el poco espacio que ocupa, la seguridad y abundancia de las cosechas, la variedad de alimentos que el plátano procura según diferentes grados de madurez, hacen de este vegetal un objeto de admiración para el viajero europeo.”*¹⁷ Boussingault también llamó la atención sobre el hecho de que *“el plátano produce sobre el mismo espacio de tierra, más sustancias nutritivas que el Sagú, que produce 800 libras de harina al año en 4,200 metros cuadrados, pues que ha visto un platanal producir por cada 100 metros cuadrados, 233 libras de frutas.”*¹⁸

El reconocimiento de la importancia alimenticia del plátano extendió los cultivos. Su producción también fue alentada por el arribo de nuevos vapores a las costas panameñas. Para ese período, además de la *“Pacific Mail,”* la Compañía *“Atlas”* comenzó a surcar las aguas del Mar Caribe y del Océano Atlántico con rápido rumbo al puerto de New York, previniendo los daños en la fruta. Pronto La Estrella de Panamá señaló que *“durante el año próximo pasado las exportaciones han pagado a los cosecheros a razón de nueve a doce mil pesos al mes en plata menuda de los Estados Unidos, y que de siete años para acá, no se contará tal vez, un solo mes en que haya bajado aquella suma de dos mil pesos.”*¹⁹ Sin embargo, ese auge de los dineros

¹⁷ El Federalista, 15 de febrero de 1883. Existe en la Hemeroteca de la Universidad de Panamá.

¹⁸ *Ibidem.*

¹⁹ La Estrella de Panamá, 16 de julio de 1875.

producidos por la exportación del banano pronto se paralizó por las pugnas entre la “*Pacific Mail*” y la Compañía del Ferrocarril de Panamá.²⁰ Finalmente, el desacuerdo entre las dos compañías fue resuelto y así se reseñó que, de acuerdo “*con el inspector de aduanas en su informe sobre el tráfico de frutas en el puerto de New York, se dice que está corregido el mal i que habiéndose ajustado arreglos satisfactorios por los exportadores de plátanos de Colón, con la Pacific Mail, se ha restablecido el comercio de ese producto.*”²¹

Pese a ese arreglo, hubo una merma en la introducción de esa fruta en los Estados Unidos. Entre las razones de esa baja se menciona el hecho de que su cosecha coincidía con la del durazno y otros productos de clima templado, los cuales competían con los de la zona tropical en los mercados. En relación con este particular, La Estrella de Panamá agregó que “*el informe que ya hemos mencionado dice que en todo el mes de septiembre próximo no se importaron plátanos de Baracoa, i sólo algunos racimos de Colón, mientras que las importaciones en igual mes de 1874 fueron de 14,323 racimos de Baracoa i 12,339 de Colón.*”²²

Como ya señalamos, con el advenimiento de una nueva compañía de navegación al Puerto de Colón se esperaba colocar una mayor cantidad de productos del Istmo de Panamá en New York, debido a la rapidez en el transporte y a la baja de los fletes. Durante el mes de septiembre de 1875 ingresó una gran cantidad de frutas a los Estados Unidos, tal como puede verse en el siguiente cuadro:

²⁰ Ese conflicto entre ambas empresas surgió como resultado de la falta de entendimiento sobre el precio de los fletes que cada compañía debía cobrar. Debido a ese desacuerdo, ellas subieron sus tarifas desproporcionadamente, por lo que al productor le fue casi imposible colocar sus productos en New York. Sobre ese particular, La Estrella de Panamá dice: “Esta perniciosa alza en los fletes proviene de un desacuerdo entre la *Pacific Mail* i el Ferrocarril de Panamá sobre división de la tarifa. Cuando aquella rehusó partir con la segunda, ésta comenzó a cobrar por sus dos o tres millas de conducción lo suficiente para cubrir la tercera parte que le correspondía anteriormente de las dos mil millas de transportación por agua.” (La Estrella de Panamá, 9 de noviembre de 1875).

²¹ *Ibídem.*

²² *Ibídem.*

Clases	Valor (\$)	Derechos
Limones	49,803	20%
Naranjas	8,001	20%
Plátanos	2,661	10%
Mangos	26	10%
Uvas	590	20%
Cocos	14,180	Libres

Todo este comercio floreciente se daba en el sector Atlántico del Istmo. Según la opinión de algunos observadores de ese período, en el lado del Pacífico de igual forma podría desarrollarse un negocio de igual o mayor envergadura ya que existían amplias y buenas perspectivas para esa empresa. Una de esas alternativas para lucrar la proporcionaba el *mango*, una fruta de gran abundancia en todo el Istmo e inclusive, cercano a la línea del Ferrocarril. Si bien constituía una fruta de cuidado para su exportación por la rapidez de su maduración, con un poco de cuidado se podía intentar su introducción al mercado de los Estados Unidos. Una vez allí, por lo variado y su rico sabor podía competir con el durazno en su venta. En el cuadro anterior se ha mostrado la importación de unos 2,000 mangos por un valor de unos \$26 pero, de acuerdo a los informes que poseemos, produjeron pérdidas al exportador porque llegaron en mal estado a New York. Esa era la dificultad que presentaba esa fruta ya que los vapores de carga para ese período no contaban con bodegas refrigeradas para conservarlos frescos y sanos a todo lo largo del trayecto desde Colón hasta su destino final.

Otra posibilidad de exportación provenía de los cocoteros, que podrían ser debidamente explotados en la región de Punta Burica. Para ello era indispensable la participación, no sólo de personas particulares, sino también del Estado. En esa región existían unos 20,000 cocoteros. Se calculaba que la exportación de cocos por año podría alcanzar una cifra de hasta de dos millones. Su transporte hasta Panamá no constituía ningún obstáculo, pues las pérdidas apenas podrían llegar a un 10%. Sin embargo, en el trayecto de Panamá a Colón había que vencer una gran barrera porque *“entre Panamá i Colón existe un abismo que se nombra el Ferrocarril de Panamá i que por la exorbitación de sus fletes ofrece al comercio que se propone una barrera tan real e insuperable como lo son las cordilleras para la apertura del Canal Interoceánico.”*²³ Desde las islas de San Andrés, San Blas, Ruetan

²³ *Ibidem.*

Utila y Barcelona en el Atlántico, en donde no se necesitaba del Ferrocarril para su transporte, se exportaban cocos en grandes cantidades. Solamente durante el mes de septiembre de 1875 se exportaron 553,000 cocos con destino al puerto de New York. En la región del Pacífico se estimaba que se podrían exportar grandes cantidades de limón y naranjas, pero allí estaba el obstáculo que amedrentaba a los que se arriesgaran a llevar adelante ese negocio porque, como terminaba un artículo de La Estrella de Panamá, "... *ese Ferrocarril...!*".

En ese afán por encontrar respuestas y soluciones a la crisis por la que atravesaba el Istmo también se proyectó el cultivo y exportación del algodón. Un articulista del Daily Star and Herald señaló que "*suponiendo seis millones de pacas de algodón preparadas en un año, quedan tres millones de toneladas de semillas después de haber guardado la necesaria para la siembra del año siguiente, i millones de galones (el galón equivale a 4 1/2 litros) de aceite i un millón trescientos mil toneladas de panes de orujo de algodón.*"²⁴ También se calculaba que el peso de la cáscara del algodón ascendía a unas 1,500 toneladas. Ello haría posible la fabricación de unas 750,000 toneladas de pan de orujo. Este, a su vez, podría servir de alimento para el ganado. Su producción podría alcanzar hasta 2,800,000 toneladas. Por otro lado, se estimaba que cada tonelada podría alimentar a cinco carneros por espacio de seis meses, y la hierba podría abastecerlo durante los seis meses restantes. Además, debido a la abundancia del ganado, el excremento de estos animales ayudaría a abonar la tierra y podría darse un aumento en la producción algodonera. Todos estos eran elementos para la creación de una nueva y poderosa industria. Sólo hacía falta el dinero, voluntad, hombres y mujeres decididas que la pusieran en marcha.²⁵

Las divergencias entre la "Pacific Mail" y la Compañía del Ferrocarril tuvieron consecuencias negativas para la industria del banano.²⁶ El descontento entre las dos empresas norteamericanas no sólo tuvo efectos negativos en Panamá, sino también en los Estados Unidos, particularmente en New York, en donde se convirtió en objeto de un debate público. En algunos círculos sociales se decía que el problema no era más que una

²⁴ Star & Herald, 23 de marzo de 1881.

²⁵ Este proyecto, al igual que otros para ese mismo período, no prosperó.

²⁶ El conflicto entre ambas surge por discrepancias en cuanto al cobro de los impuestos en la zona de tránsito por parte de ambas compañías.

excusa de la Compañía del Ferrocarril para rebajar las acciones de la “Pacific Mail.” Para encontrar una solución al problema, la Compañía del Ferrocarril nombró una Comisión para que hiciera un adecuado estudio sobre la situación existente. Ésta fue compuesta por C. K. Garrison, C. G. Francklyn y John M. Burke, la cual concluyó argumentando que era impostergable la constitución de una flota de vapores por la empresa férrea. Para su formación ya se contaba con algunos elementos tales como remolcadores, lanchas alijadoras y buenos muelles en ambas costas, con lo cual sólo hacían falta los vapores. En otras palabras, la Comisión llegó a la conclusión de que debido al problema existente entre las dos compañías era necesario eliminar el contrato que existía entre ambas. La del Ferrocarril estaría dispuesta a comprarle seis vapores a la “Pacific Mail” y los otros seis se obtendrían por otra parte. En caso que esta Compañía rechazara la venta, se comprarían los doce vapores a otras sociedades.

Los doce vapores proyectados originalmente fueron reducidos a diez, según se desprende de la información contenida en un artículo aparecido en la *Estrella de Panamá*: “Cada uno de los 8 de la línea principal deberá costar \$425,000 con comodidades para 200 pasajeros de cámara, 300 de proa i capacidad para 2,500 toneladas de carga. Cada uno de los de Centroamérica costará \$200,000, acomodará 30 pasajeros de cámara, i tendrá espacio para 1,200 toneladas.”²⁷ El motivo de la reducción se justificó en que la empresa tenía limitaciones impuestas por los constructores navales norteamericanos. Pese a las limitaciones, se pensaba poner a funcionar a la nueva línea de vapores en junio de 1876.

Para los propietarios de la Compañía del Ferrocarril estaba claro que la unión con la “Pacific Mail” significaba una disminución en sus ingresos. Ellos tampoco aceptaban la acusación que se les hacía y por eso decían que el “propósito del Ferrocarril no es hostilizar, ni hacer oposición a la Pacific Mail, pues cree que el tráfico es sobradamente amplio para dar lucro a una i otra Compañía.”²⁸ Tan pronto como la Compañía del Ferrocarril propuso la creación de su propia flota de vapores surgieron obstáculos. El señor Auron Freeman, uno de los principales accionistas de la Empresa, se opuso a la idea de fundar la compañía naviera con las siguientes razones:

²⁷ *La Estrella de Panamá*, 13 de noviembre de 1875.

²⁸ *Ibíd.*

1. *Los objetos de la incorporación de la Compañía no incluían mas que Ferrocarril ; las lanchas alijadoras necesarias entre términos ; los vapores, ; que semejante paso acarrearía pérdidas para los accionistas;*
2. *Bajo el contrato celebrado en 1867 entre la compañía i los Estados Unidos de Colombia, aquella está en la obligación de prolongar la vía en el extremo sobre el Pacífico hasta aguas profundas, es decir, tendrá que llevarla al marunas 31/4 millas, lo que costará unos \$2,000,000; que dejando la compañíade llenar esta condición, corre el riesgo de invalidar el contrato, i sus fondos deben dedicarse de preferencia a dar cumplimiento a la estipulación.”²⁹*

La mencionada petición del demandante iba encaminada a impedir que se administrara o construyera alguna flota marítima por parte de la Compañía del Ferrocarril. No obstante, la parte interesada en la fundación de la nueva compañía estaba dispuesta a hacer todo lo posible por lograr su objetivo. El conflicto entre las dos compañías produjo un gran escándalo, pero la situación no duró mucho tiempo porque rápidamente se llegó a un nuevo acuerdo entre las dos partes. Este nuevo entendimiento llevaba las firmas de los señores I. W. Park, quien era presidente de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y de George S. Scott, por parte de la Pacific Mail. Este acuerdo garantizaba un negocio lucrativo para esta última entre New York y San Francisco, mientras que la Compañía del Ferrocarril estimaba que podría obtener un buen negocio también, incluso superior al que previamente había obtenido. El señor I. W. Park dijo que esas ganancias eran tan reales que desde que se construyó el Ferrocarril “Union Pacific” en los Estados Unidos, el Ferrocarril de Panamá no había tenido tantas entradas líquidas. Estos hechos coincidieron con un aumento del tráfico local con Sur y Centroamérica.

A pesar de este aparente desenlace feliz para ambas empresas, los problemas continuaron. La Compañía del Ferrocarril de Panamá fue demandada a comienzos del mes de enero de 1876. Según los datos de la Estrella de Panamá, la Compañía debía responder por varias causas: *por devolución de fletes al señor Angel Ferrari en una cantidad de oro en polvo colombiano (del Estado del Cauca), como si fuera extranjero; por exhibición de fletes de 1875 de los efectos o productos colombianos transportados por el Ferrocarril; por la devolución de flete doble exigido al señor Angel Ferrari por la conducción de una partida de perlas finas del país; por indemnización del uso ilegal de la milla n° 8 de la línea férrea. Está en la corte de apelación*

²⁹ *Ibíd*, 15 de diciembre de 1875.

*del Dr. Pacheco, contra la sentencia que condena a la Compañía a pagar \$19,000 por indemnización del uso del terreno; i Por indemnización del uso ilegal de las millas números 3,4, 5 i 6 de la vía interoceánica.*³⁰

Al final la Compañía del Ferrocarril logró apoderarse de la dirección de la "Pacific Mail."³¹ Los nuevos directores, bajo la presidencia del señor Clayde, celebraron una reunión en la que se acordó lo siguiente: "1. El Ferrocarril por medio de su presidente Mr. Park, acordó prorrogar el plazo de sus reclamaciones contra la Pacific Mail hasta el 1° de mayo de 1877. 2. El Ferrocarril de Panamá i la Panama Transit acordaron admitir a la Pacific Mail con sus conexiones con el Ferrocarril sobre las mismas bases del contrato que se ha celebrado entre éste i la Panama Transit, sin cargo por comisiones ni otro alguno, ecepto los que se hacen a la Panama Transit."³² Como el anterior directorio había dejado una deuda por \$425.000, se acordó que Park pagaría \$125,000, y el otro (el Directorio), lo haría con otro tanto igual. El resto se abonaría posteriormente con un depósito de \$30,000 por cada uno.

La "Pacific Mail", ahora con un nuevo directorio, continuó sus recorridos por los dos océanos. De Nueva York hacia Colón salían tres vapores mensuales (los días 10, 20 y 30) y la ruta de San Francisco a Panamá se iniciaba los días 7, 17 y 27. Posteriormente se agregaría un viaje más. De esa forma, las carreras serían mensuales. En este acuerdo se tomaron en consideración los intereses de la "Pacific Mail y la compañía del Ferrocarril, al mismo tiempo que los de la Panama Transit, la cual no se veía afectada en ningún momento. De esta forma se puso fin a los conflictos que habían motivado una baja en las entradas económicas de ambas compañías, que incluso afectaron también a la Panama Transit.

Las líneas de vapores que llegaban al Istmo de Panamá

Vamos ahora a exponer, en forma breve, el modo como el Istmo de Panamá fue incorporado al comercio mundial por las empresas de navegación marítima procedentes de Europa, de los Estados Unidos y de la América del Sur. También daremos a conocer los lugares de origen y destinos de

³⁰ Ibid , 13 de enero de 1876.

³¹ Consúltese La Estrella de Panamá, 26 de junio de 1876.

³² Ibídem.

cada una de esas compañías navieras, sus buques y tonelajes. Desde 1835 se habían dado los primeros pasos encaminados a lograr la creación de líneas de navegación a vapor en el continente americano. En esta fecha, William Wheelwright comenzó sus gestiones para la formación de una empresa naviera de gran envergadura. Sobre este tema, el Dr. Alfredo Castillero Calvo sostiene que “con el apoyo del capital británico logró fundar la Pacific Steamship Company.”³³ En el año de 1840 se dio inicio a esta actividad de transporte marítimo con el vapor “Perú.” Posteriormente surcó las aguas del Pacífico panameño el vapor “Chile.” Es a partir de esa fecha cuando el Istmo de Panamá y sus puertos comenzaron a adquirir una creciente importancia, según el mencionado autor. Para la década del setenta del siglo XIX encontramos que a los puertos panameños arribaban distintos buques de diversas compañías y nacionalidades. Las compañías que dejaban llegar a sus barcos a los puertos panameños eran:

Por el lado del Pacífico:

La “Pacific Steamship Navigation,” cuyo agente en Panamá en 1874 era el señor Ramón G. de Paredes. El itinerario de este año era el siguiente:

Llegaban a Panamá	Procedentes de	Salían de Panamá	Con Destino a:
El 3 ó 4 y 20 De cada mes	Guayaquil, Manta, Bahía, Esmeraldas, Tumaco	10 y 24 de cada mes 15 y 30 ó 31 de cada mes	Guayaquily Payta. Buenaventura, Tumaco, Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Tumbes
El 24	Buenaventura	El 27 de cada mes	Payta y Callao

³³ Castillero Calvo, Alfredo, “El ingreso de la ruta de Panamá a la economía mundial del siglo XIX, o el tránsito de una economía arcaica a una moderna, 1756-1870.”

<u>Sus vapores eran:</u>	<u>Tonelaje</u>	<u>Sus vapores eran:</u>	<u>Tonelaje</u>
Pizarro	1,356	Mendoza	1,356
Coquimbo	1,131	Ilo	1,129
Ayacucho	1,208	Bolivia	1,215
Lima	1,132	Santa Rosa	1,139
Amazonas	1,200	Colombia	1,137
Arequipa	662	Casmas	357
Lupe	231	Sontue	650
Santiago	979	Payta	997
Islay	1,109	Trujillo	978
Osaya	85	Taboguilla	85

La Pacific Mail Steamship Co., cuyo agente en Panamá en 1874 era el señor D. M. Corwine, tenía el siguiente itinerario:

Llegaban a Panamá	Procedentes de	Salían de Panamá	Con destino a:
Los días 10, 20 y 30 de cada mes	Centroamérica	Los días 10, 20 y 30 de cada mes	Centroamérica

Los vapores de esta compañía también llegaban hasta San Francisco, pero no poseemos su itinerario correcto.

<u>Sus vapores eran:</u>	<u>Tonelaje</u>	<u>Sus vapores eran:</u>	<u>Tonelaje</u>
Alaska	3,452	Colima	2,905
City of Panama	1,490	China	3,836
Dakota	2,135	Guatemala	1,021
Granada	2,572	South Carolina	2,099
Honduras	1,473	Salvador	1,065
Costa Rica	1,457	Wilmington	940
Colorado	3,836	Sacramento	2,452
Golden City	3,589	Sant Louis	1,771
Golden Age	1,869	Constitution	3,775

La Compañía de vapores chilena que inicialmente laboraba por el estrecho de Magallanes, decidió extender sus servicios hasta el Callao y, posteriormente, hasta el puerto de Panamá. Hasta el Callao su itinerario era mensual, mientras que su visita a Panamá sería quincenal. Para fiscalizar su comercio en este puerto se proyectó nombrar como cónsul general al

panameño Antonio Jiménez Arce, un personaje que dirigía sus acciones desde la entrada del primer vapor de la Compañía de navegación a vapor en el Pacífico.³⁴ En 1871 se cambió el nombre de “Compañía Chilena” por el de “Compañía Sud-Americana de Vapores.” Esta empresa fue fundada el primero de julio de 1870, con un capital de \$1,500,000. Ese capital se pensaba aumentar a \$2,500,000 con el fin de aumentar el número de sus barcos y extender la navegación hacia otras regiones. Hasta ese año sólo llegaba a los puertos comprendidos entre Valparaíso, en Chile y Arica en el Perú. Sin embargo, se proyectó extenderla hasta la costa occidental de la América del Sur y hasta Panamá. El presidente de la Compañía era un chileno, el señor Máximo Errázuris, y el vicepresidente era el señor Hortensio Escobar, de nacionalidad panameña.

La Panamá Rail Road, que inicialmente cubría el trayecto Panamá-Centroamérica, vendió a la “Pacific Mail” sus vapores, lo que no afectó al transporte de productos puesto que el servicio siguió el mismo itinerario e incluso se extendió hasta las costas de México.³⁵ La fusión de estas dos compañías permitió a la Rail Road cancelar su deuda con el gobierno colombiano.³⁶ El itinerario de esta Compañía era el siguiente:

Salida de Panamá

Lugar de Destino

10, 20 y 30. El vapor del 10 llegaba

Más allá de Champerico

El buque del 20

Iba directamente de Champerico
a Acapulco

El vapor del 30

Tocaba puertos intermedios entre
Champerico y Acapulco

Por el lado del Atlántico

En el sector Atlántico existía **La Royal Mail Steam Packet Co.** cuyos agentes eran: en Colón, el señor J. H. Leverich, y en Panamá, M. J. Diez. Los vapores de esta Compañía tenían el siguiente itinerario para 1874:

³⁴ Consultar *La Estrella de Panamá*, 20 de noviembre de 1877.

³⁵ Es necesario señalar que la Compañía Panama Rail Road había firmado un contrato con el gobierno mexicano. Por medio de este acuerdo, éste le daba una serie de garantías a la Compañía, mientras que ésta se comprometía a transportar las tropas mexicanas a las diferentes partes de su territorio, en caso de necesitarlo.

³⁶ Consultar los Informes Británicos de 1872.

Llegaban a	Procedentes Colón	Salían de	Con destino a: Colón
El 4 de cada mes	Cartagena y Sabanilla	El 5 y 21	Kingston, St Thomas, Cherburgo, Southampton
El 7 y 23	Kingston, St. Thomas, Plymouth, Cherburgo, Southampton	El 9	GreyTown
El 20	Greytown	El 25	Cartagena y Sabanilla

Posteriormente su itinerario varió un poco para diversos puertos. Así por ejemplo, para Colombia salían los días 2 y 17 de cada mes. Había otro vapor que, según las circunstancias podía salir de Colón el día 10 ó 25.

<u>Sus vapores eran:</u>	<u>Tonelaje</u>	<u>Sus vapores eran</u>	<u>Tonelaje</u>
Shanon	3,472	Esequibo	1,817
Boyne	3,318	Larne	1,664
Tagus	3,252	Severn	1,736
Mosselle	3,252	Tiber	1,591
Elbe	3,063	Liffery	1,589
Neva	2,999	Eider	1,564
Nile	2,994	Corsica	1,134
Tasmanian	2,956	Arno	1,038
Douro	2,824	Belize	1,015
Oneida	2,284	Mersey	1,001
Tyne	1,916	Paraná (Carbonero)	2,730

Por otro lado, **La Hamburg-American Packet Co.** tenía como agente en el Istmo de Panamá al señor I. Furt, quien ejercía el cargo tanto en Panamá como en Colón. Su itinerario era el siguiente:

Llegaban a Colón	Procedentes de	Salían de Colón	Con Destino a
El 3 y 18 de cada mes	Sabanilla	El 9 y 25	Sabanilla

La **Compañía General Trasatlántica** tenía como agentes a los señores J. B. E. Arriet y Hourquet y Poylo, en Colón y Panamá, respectivamente. Esta Compañía fue fundada por los hermanos Pereire bajo el reinado del Emperador Napoleón III y simbolizó la primera tentativa hecha en Francia para establecer comunicación por vapor entre ese país galo y los Estados Unidos. Su itinerario para 1874 era el siguiente:

Llegaban a Colón	Procedentes de	Salían de Colón	Con Destino a
El 14 y 28 de cada mes	San Nazario y puertos intermedios	El 1° de cada mes	Sabanilla, La Guayra, Fort de France (Martinic) y st. Nazaire
		El 16 de cada mes	Kingston, Santiago de Cuba, Cabo Haitiano, Puerto Rico St Thomas y Santander

La **Compañía West India and Pacific Steamship Co. (Limited)**, tenía como agente en Colón al señor J. E. Skelton. Su itinerario era el siguiente:

Llegaban a Colón	Procedentes de	Salían de Colón	Con Destino a
El 3 y 18 de cada mes	Liverpol	El 10 y 25 de cada mes	Liverpol

Posteriormente aparecieron otras líneas de navegación como la Atlas, que hacía el recorrido entre New York y Colón. No tenemos el itinerario completo de esta Compañía.

<u>Sus vapores eran:</u>	<u>Tonelaje</u>	<u>Sus vapores eran</u>	<u>Tonelaje</u>
Alvo	2,200	Claribel	1,200
Andes	1,80	Ailsa	2,200
Alps	1,800	Athos	2,200
Etna	1,400	Arron	500

En este período también se organizó **La Panama Transit**, que fue rápidamente absorbida por la Compañía de vapores-correos del Pacífico. Ésta compró sus derechos pagando una suma de \$1,000,000 en bonos

garantizados por la Compañía del Ferrocarril de Panamá, además de un pagaré por \$350,000, pagaderos en mensualidades de \$15,000³⁷. Otra de las Compañías que arribó a puertos panameños fue la **North Lloyd Steamship Co.** de bandera alemana. La misma hacía el trayecto Hamburgo, Havre y Colón.

Los vapores de estas compañías traían y llevaban una diversidad de productos tropicales para y desde el Istmo de Panamá. Desde los puertos panameños eran enviados a distintas partes del mundo. Por ejemplo, en los vapores de la **Pacific Mail**, que trabajaba en el Pacífico norte, se transportaba café de la región centroamericana, además del tesoro procedente de San Francisco. También se transportaban otros productos tropicales como el añil, algodón, azúcar y taguas. En la región del Pacífico sur, la Compañía de navegación del Pacífico también traía al Istmo productos tropicales y tesoros del Sudamérica. Las compañías de vapores que arribaban a Colón también traían una diversidad de productos y se llevaban otro tanto desde ese puerto para diversas partes del mundo.

Durante los primeros años de comercio marítimo eran las compañías inglesas las que dominaban esta actividad. Sin embargo, a medida que las compañías de los Estados Unidos perfeccionaban su tecnología naval fueron desplazando a las primeras y terminaron apoderándose del comercio marítimo. Según La Estrella de Panamá, la mayoría de los metales preciosos que llegaban a los puertos de Panamá procedían de la América del Sur. La llegada de estas compañías navieras permitió que el comercio local pudiera exportar algunos productos en diversos mercados, sobre todo el de New York y suavizar un poco la crisis por la que atravesaba el Istmo. También permitió que muchos panameños encontraran trabajo en esas empresas navieras para abastecer o descargar mercancías que llegaban y salían de Panamá. De igual forma, el Comercio tuvo la oportunidad de exportar productos del interior con facilidad.

Epílogo

El Istmo de Panamá, entendido como una zona de tránsito interoceánico, experimentó las crisis económicas cíclicas que afectaban al mundo. Durante la década 1870-1880 la crisis mundial fue sentida allí, obligando a los

³⁷ Consultar La Estrella de Panamá, 11 de marzo de 1878.

comerciantes panameños a esforzarse por encontrar “un producto motor” (perlas, caucho, maderas, mangos, plátanos, algodón y limones), sin que ninguno de ellos pudiese sacar al Istmo de la crisis económica en que se encontraba. Durante esta década, llegaron al Istmo las compañías de vapores europeas, de los Estados Unidos y de la América del Sur, confirmando la importancia estratégica que siempre ha tenido el Istmo de Panamá como lugar de tránsito. Esas compañías traían y llevaban una gran cantidad de productos de diversas índoles. La llegada de los franceses al Istmo y su interés por construir un canal interoceánico remitió a un segundo plano la búsqueda del “producto motor” y los proyectos agroindustriales, tornándose al proyecto original de convertir a Panamá en el gran emporio comercial dependiente de la zona transístmica.

FUENTES

1. Diario Oficial de Colombia, 1870-1882
2. El Comercio, 1874- 76
3. El Cronista, 1880
4. El Federalista, 1881 y 1883
5. Gaceta oficial de Panamá, 1870-1882
6. La Estrella de Panamá, 1870-1882
7. Micro-Films de la “Panama Collection,” 1870-1882.
8. Reportes Consulares Británicos, 1870-1882
9. Star & Herald, 1881- 1882