

La costa atlántica colonense: economía pequeño mercantil y subdesarrollo Siglos XIX-XX

Carlos David Castro ¹

INTRODUCCION

La ciudad de Colon, sita en la costa caribeña de Panamá, conocida también como costa atlántica, es la capital de la provincia de Colón. Con una superficie de 4,868.4 km², una población de 232,748 hbs. (2010) y una densidad de 46.7 hab/km², es el segundo núcleo urbano más importante del país, después de la ciudad de Panamá. Las condiciones históricas que dan origen a la ciudad de Colon han sido fundamentales para impulsar los procesos sociales, políticos y económicos que llevaron a la construcción de la Republica desde su fundación en 1903 y a consolidar la vocación de economía de servicio del área transistmica.

En este sentido, la consideración de las particularidades sociales, económicas, multiétnicas, geopolíticas geoestratégicas y militares de la ciudad atlántica constituye un elemento indispensable para una adecuada comprensión de la historia económica y social no solo del litoral atlántico y el área canalera, sino del resto del país en general. Lamentablemente, la historiografía nacional no le ha dado un papel relevante a la Costa Atlántica y su importancia solo ha sido vista en función del Canal de Panamá, desligando su situación del resto de la historia nacional.

Quizás por eso, mas que por su historia reciente y/o evolución durante los últimos ciento cincuenta años, la ciudad de Colon es más conocida por ser hoy, básicamente, la terminal Atlántica del Canal de Panamá, la sede de la Zona Libre de Colon (la segunda más grande del mundo), y, más recientemente, por ser el núcleo multimodal más importante de Centroamérica y el Caribe, constituido por los puertos de Manzanillo Internacional Terminal, Colon Ports Terminal, Colon Container Terminal (Evergreen), Panamá Ports Company (Hutchinson Wampoa), este último conectado con el Puerto de Balboa en el Pacífico a través de la vía férrea (la Panamá Canal Railway Company), y el Puerto de Cruceros Panamá 2000. Sin embargo y en contraste con esta imagen de *hub* portuario, económico y turístico, la ciudad de Colón y áreas adyacentes, también es un área que hoy registra altísimos niveles de inseguridad, criminalidad, contrabando, desempleo y deterioro de la vivienda y el hábitat urbano en general.

Debe quedar claro, sin embargo, que la importancia de la estructura económica de la costa atlántica colonense no debería radicar, tan sólo en la concentración de actividades comerciales en un espacio geográfico tan reducido como lo es la ciudad de Colón, o en su

¹ Sociólogo. Maestría en Estudios Económicos y Sociales de la Victoria University of Manchester,(UK).Licenciatura en Sociología de la Pontificia Universidad Javeriana de Bogotá (Colombia). Profesor Titular de Sociología de la Facultad de Humanidades de la Universidad de Panamá. Investigador de la Vicerrectoría de Investigación y Postgrado de la Universidad de Panamá.

carácter de terminal atlántica del Canal, del ferrocarril y de la carretera transistmica o en el hecho de que la Aduana de Colón pueda ser la principal receptora de ingresos fiscales del país o por la riqueza potencial que representaría la eventual conquista del atlántico.

Los problemas característicos de esta provincia tienen una extraordinaria proyección a nivel nacional. En primera instancia su relevancia se percibe cabalmente a partir del estudio de su propia historia económica, es decir del examen de las condiciones políticas y sociales que permitieron la enajenación, desde 1850, de sus principales recursos productivos y físicos, primero, por parte de capitales privados extranjeros, y, después a través del control civil y militar directo de los E.E.U.U., circunstancia esta que en razón de su vinculación con la zona transistmica ha configurado no sólo la estructura socio-económica de la Costa Atlántica sino también en gran medida, la de la economía nacional en su conjunto. Es precisamente, esta última circunstancia la que hace relevante el escrutinio detallado de la historia económica de la ciudad de Colón.

EL PROBLEMA

El argumento central de este documento es que este control civil y militar sobre los principales recursos productivos del área transistmica ha impedido el establecimiento de condiciones necesarias para el desarrollo ampliado de estructuras de producción capitalista en la zona atlántica y es la principal causa del atraso crónico de esta parte del país a pesar de los espectaculares ciclos de bonanza y crecimiento económico que se han caracterizado a la misma. Esto desde luego ha tenido su impacto directo e indirecto en el país en su conjunto.

Como se sabe, para que pueda desarrollarse el modo de producción capitalista, se imponen dos pre-condiciones básicas:

a. La existencia de capital monetario acumulado en manos de trabajadores no productivos (funcionarios, agentes, prestamistas, comerciantes, etcétera), que tengan control efectivo sobre medios de producción y

b. La existencia de productores directos que no posean control efectivo sobre sus medios o instrumentos de trabajo de tal manera que tengan que ser contratados como asalariados por aquellos que controlan los medios de producción.

Estas precondiciones, sin embargo, habría que procesarlas a la luz de las *particularidades* del desarrollo económico y social de la costa Atlántica panameña.

Estas dos condiciones no se han dado de manera plena en la costa colonense, precisamente a la luz de esas particularidades que pretendemos analizar. Esto ha significado un proceso mediatizado de modernización capitalista incapaz de transformar sustancialmente la economía y sociedad de la región. La responsabilidad de esta mediatización no puede atribuírsele exclusivamente a la presencia de los enclaves ferrocarrileros y canaleros; también ha jugado un papel importante lo que hemos denominado la “*economía pequeño-mercantil*” (que después definiremos) cuyas *particularidades* son necesarias develar a efecto de tener un conocimiento más completo de la realidad económica de la costa colonense. *Hay que señalar sin embargo, que, desde el punto de vista teórico, estas condiciones, bajo la prevalencia de los cambios*

estructurales introducidos por la economía neoliberal perderían mucha de su eficacia explicativa en el momento actual. Sin embargo, este punto no es el centro de la discusión en esta ponencia.

Para conocer aquellas *particularidades*, dos aspectos deben ser esclarecidos:

- a) Como se ha dado el proceso particular de acumulación de capital monetario en manos de los que controlan los medios de producción? ¿Ha existido alguna relación entre ambos hechos?
- b) Bajo qué condiciones los productores directos (en la medida en que han existido) han sido separados de sus medios de producción y que implicaciones ha tenido esto desde el punto de vista de la formación del hombre asalariado?

Obviamente este documento no pretende contestar por completo estas dos interrogantes, sin embargo, las mismas constituyen el marco de referencia necesario para hacerle frente al estudio del presente problema.

EL MARCO DE REFERENCIA TEORICO-CONCEPTUAL

El trasfondo teórico de nuestro discurso es la obra seminal de Lloyd A. Best y Kari Polanyi Levitt titulada *Teoría de la Economía de Plantación*². En el análisis de la particularidad de la economía caribeña, en la cual la economía del atlántico panameño se inserta bajo condiciones históricamente particulares, encontramos que la fuerte noción de *inserción pasiva a la economía* de Best y Polanyi -- que a su vez explica la persistencia de la *dependencia permanente* -- ofrece un marco paradigmático ideal para dar luces sobre la poca estudiada realidad de la Costa Caribeña panameño.

Desde el punto de vista de la historia “*oficial*” del istmo, el uso del concepto de “*plantación*” aplicado para entender la historia económica del istmo de Panamá – por su connotación caribeña -- podría dar pie a desafíos interpretativos, sobre todo los que pudieran proceder de algunos círculos de estudiosos de la historia económica panameña centrados en la idea de *transitismo* pero orientados de manera sesgada, casi exclusivamente, hacia la historia del Pacífico panameño. Pero como bien lo señala Girvan en su Introducción “... *la teoría (de la economía de plantación) no es, excepto en un sentido muy limitado, acerca de las plantaciones y la agricultura* (el énfasis es nuestro). De hecho, la “*economía de plantación es una forma de caracterizar cómo funcionan las economías del Caribe, haciendo referencia a sus orígenes históricos*”. (Norman Girvan, 2008, pág. 1). Más adelante, de manera categórica, los mismos autores, Best y Polanyi sentencian que: “*En lo que sigue, la economía de plantación es tratada como un tipo ideal, haciendo abstracción de las diferencias de las economías de plantación específicas*” (Best, L. y Polanyi, K., 2008, pág.9) (El énfasis es nuestro).

Ha sido precisamente este paradigma típico-ideal el que ha permitido, por un lado, la adecuada apropiación teórica de los rasgos fundamentales y mas ostensibles de la economía tardía del Panamá de mediados del siglo XIX y principios del siglo XX, y particularmente, la de la Costa Atlántica colonense y, por el otro lado, *insertarla* en el

² Best, L. y Polanyi, K., *Teoría de la Economía de Plantación*, La Habana, Casa de las Américas, 2008

mundo globalizado y colonial del Gran Caribe y a partir de esta inserción, poder comprender su dinámica interna y regional hasta mediados del siglo pasado. En este sentido, la historia económica de la costa Atlántica, y particularmente la de la ciudad de Colón, no puede entenderse solo desde la dinámica interna del istmo, que hunde sus raíces en la historia colonial española desde el siglo XV, sino también desde sus vínculos con la economía colonial caribeña desde mediados del siglo XIX.

Best y Polanyi introducen los conceptos de “*dependencia permanente*” y de “*inserción pasiva*” a la economía mundial que ilustran el proceso mediante el cual la economía de plantación caribeña, recurrentemente, perpetúa – produce y reproduce -- las condiciones de auge y de miseria que han limitado las posibilidades de un desarrollo sostenible e integral en cada una de estas economías. Este proceso se caracterizaría por la existencia de ciclos alternativos de crecimiento y bancarrota, periodos de crecimiento no sostenible y por la implementación de ajustes que no liberarían a los países de la dependencia con respecto al *sector foráneo* orientado a la exportación de bienes y servicios. La teoría de la dependencia permanente es la herramienta conceptual que a su vez explica la inserción pasiva de las economías caribeñas a la economía mundial.

A partir de estas categorizaciones hemos propuesto el concepto de Economía Pequeño Mercantil y cuyas características definitorias las expondremos más adelante. Podemos adelantar, sin embargo, que en la ciudad de Colón se han conjugado precisamente todos los factores que caracterizan la incorporación pasiva de la economía local a la economía mundial en condiciones de desventaja permanente. Esto es, la ausencia de una burguesía local, o lo que sería lo mismo, la ausencia o poca beligerancia de un empresariado local; la dependencia de la economía local de las iniciativas empresariales procedentes de la metrópoli y la dependencia de la economía de la demanda externa. En el caso de la ciudad de Colón, hemos caracterizado esta particularidad combinación de factores como Economía Pequeño Mercantil.

El enfoque que nos ofrece la Teoría de la Economía de Plantación de Best y Polanyi ha permitido una reinterpretación crítica de las ligeras explicaciones que se han dado en el país sobre la recurrente pobreza de la costa Atlántica y particularmente de la ciudad de Colón.

Hemos intentado dar una interpretación de la economía pequeño mercantil desde su surgimiento a mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo pasado, pero hacemos también una reflexión sobre el colapso de esta modalidad de desarrollo que se inicia precisamente *ad portas* de la irrupción, en la década de los setenta del siglo pasado, de la economía neoliberal, misma que hace colapsar sus fundamentos económicos, así como el sistema de “seguridades”³ que durante mas de cien años le garantizó su permanencia bajo el escudo de la economía liberal.

Adicionalmente, la contribución de Best y Polanyi, como ya se ha señalado, abre luces para entender la inserción de la costa Atlántica al Gran Caribe, en un país cuya

³ Alvater, Elmar, La globalización de la inseguridad”, Buenos aires, Editorial Paidos, 2008, pags. 15-28

“*vocación económica*” y proceso de crecimiento y desarrollo estuvo centrada en la vertiente Pacífica⁴

INTERPRETACION DEL ATRASO

A continuación presentaremos un cuadro sintético de las interpretaciones más difundidas sobre el subdesarrollo de la Costa Atlántica, para proceder luego a un análisis de las condiciones particulares y específicas dentro de las cuales se han moldeado los patrones históricos de desarrollo económico-social de la Costa Atlántica, en particular, su estructura más característica: La economía familiar pequeño-mercantil.

Nunca ha podido ser más evidente el significativo papel de estancamiento que ha jugado la apropiación monopólica de los medios de producción por parte de, las grandes empresas canaleras así como del improductivo rol desempeñado por el "pequeño comercio" que cuando se analiza la historia económica de Colón.

No obstante, las interpretaciones tradicionales del desarrollo de la Costa Atlántica pocas veces han podido aportar luces esclarecedoras que puedan dar respuesta concreta al atraso o a las interrogantes que han planteado las estructuras económicas de la zona. Así tenemos que cuando se analizan las contradicciones fundamentales, las condiciones de formación y desarrollo de la Ciudad de Colón, así como su función e importancia las explicaciones se nos han presentado regularmente, como:

- a. de orden *étnico-cultural*: Colón como una exótica factoría constituida por judíos, hindúes, griegos, españoles, chinos, mestizos, Jamaicanos y negros en general y por lo tanto como una unidad económica y socialmente desarraigada, cosmopolita, su-j-generis, en fin, poco integrada a la sociedad panameña;
- b. de orden *psico-cultural*: Colón como un pueblo orientado psicológica y culturalmente hacia lo extranjero y consecuentemente como una comunidad, sino afectiva, por lo menos potencialmente anti-nacional;
- c. de orden *económico*: Colón como una ciudad que siempre ha respondido a las exigencias del mercado mundial que, no obstante la vulnerabilidad que esto supone para su propia existencia, la misma constituye, sin embargo, mas una ventaja que un riesgo.

Las dos primeras interpretaciones están fuertemente impregnadas de las teorías de los traumas o impactos culturales extranjeros en nuestro país (Hernán Porras⁵, Ángel Rubio⁶) y consideran que las soluciones sólo pueden darse a largo plazo, previo un prolongado proceso de integración cultural y étnica. Esta interpretación, sin embargo, es menos psicológica y antropológica de lo que parece a primera vista, ya que hace

⁴ Pulido Ritter, Luis, “Black Atlantic y el Canal de Panamá: la inmigración caribeña, la transnacionalidad y su interpretación literaria e intelectual en el Caribe y Panamá”, ponencia inédita, Berlín, 2010. Sobre la inserción de Panamá al Caribe, consultar también a Manigat, Sabine, “Construir identidad: una agenda para el Gran Caribe”, Seminario-Taller: Dimensiones del espacio caribeño, Centro Leon, Santiago, Republica Dominicana, 8-10 de julio 2009.

⁵ Porras, H, Papel histórico de los grupos humanos de Panamá, Panamá, Junta Nacional del Cincuentenario, 1953, pags. 63-107

⁶ Rubio, Ángel, El país natural, Junta Nacional del cincuentenario, 1953, pags. 3-42

dependen esa integración de la vocación transitista del istmo, es decir de la función comercial de tránsito que tenga históricamente que cumplir el istmo

La última interpretación plantea que el atraso de la ciudad de Colón se debe a un inadecuado aprovechamiento de la ruta transistmica que siempre ha estado en poder del extranjero. Ese control monopólico ha impedido que la ciudad pueda desempeñar su función "natural" de puerto libre. Se trataría entonces, de dejarle las manos libres al comercio local a través de un sistema que suponga un mínimo de control sobre las transacciones mercantiles en el área. Como consecuencias, esta interpretación implica, en forma directa e indirecta, que la sociedad y la economía de Colón constituye una suerte de enclave económico-cultural y político "sui-generis" al margen de los procesos socio-económicos fundamentales dentro de los cuales se define y configura la economía nacional como un todo. Es obvio que esta captación del problema, en la práctica, sólo cumplió el papel de trivializar y de "divertir" (en el sentido propio de desviar) los intentos serios de interpretación y transformación de la realidad nacional a efecto de ocultar los procesos fundamentales de apropiación y expropiación continua de los recursos productivos más importantes de la provincia: agua, tierra y fuerza de trabajo.

No obstante, el agudo estancamiento económico y social de la provincia en los últimos años ha hecho aflorar contradicciones evidentes que desbordan los términos de la problemática étnico cultural, psicológica o limitadamente económica, inscribiéndola dentro de una perspectiva que alcance al conjunto del fenómeno, desde sus antecedentes hasta sus consecuencias. -

Algunas de las hipótesis que podrían adelantarse a ese respecto serían:

1. Económicamente, el desarrollo (y subdesarrollo) de la provincia de Colón ha estado determinado por los procesos de apropiación y expropiación continua de los medios de producción de la región (puertos, tierras y aguas) por parte del gran capital extranjero, principalmente norteamericano, que desde el siglo XIX ha ejercido un efectivo control civil y militar sobre la ventajosa posición geográfica del istmo. Este control, además se ha visto acompañado del establecimiento de relaciones jurídico-institucionales de carácter colonial que se expresan en la existencia de una Zona social, política y administrativamente segregada del resto del país conocida como Zona del Canal.
2. La actividad económica de servicio se ha desarrollado dentro del marco del pequeño negocio protegido por relaciones de protectorado con la Zona del Canal y aprovechando las ventajas marginales del tránsito de barcos y de pasajeros por el istmo. Históricamente, este pequeño negocio no ha podido introducir, por sí solo, modificaciones sensibles en la estructura económica del istmo.
3. La crisis de la estructura económico-social colonense estuvo caracterizada en lo externo, por la crisis de las relaciones entre Panamá y los E.E.U.U. que modificó y comprometió en su conjunto todo ese control civil y militar norteamericano en la Zona del Canal y por lo tanto, la estabilidad y futuro de esta estructura económica pequeño-mercantil. En lo interno, por el escaso desarrollo de los recursos y fuerzas productivas de la provincia debido a la existencia de esta misma estructura interesada

exclusivamente en aprovechar las ventajas económicas que derivan de la posición geográfica del istmo, pero introduciendo el mínimo de cambios posibles en la economía, lo que la incapacita cada vez más para hacerle frente a las nuevas tareas de transformación que reclama el desarrollo nacional y de la provincia.

4. A la luz del marco teórico que nos presenta Lloyd Best, específicamente la referente a la noción de inserción pasiva a la economía internacional, una hipótesis adicional se podría adelantar y ella haría referencia a la *ausencia crónica de una clase empresarial autóctona o local (o sea, de una burguesía local)* comprometida con el desarrollo de la zona. En este marco el concepto de economía pequeño comercial sirve como un marco de referencia que explicaría esta ausencia.

EL CONCEPTO DE ECONOMIA PEQUEÑO MERCANTIL

El contenido central de este documento girará en torno a las siguientes tesis:

a. Que la noción de "pequeño-mercantil" no hace referencia al volumen de transacciones o valores involucrados en actividades de intercambio mercantil, sino 1) al hecho de que se trata de una estructura económica basada en el trabajo familiar y vínculos "no económicos" (raciales, religiosos, de nacionalidad, idioma, etc.) y 2) a la ausencia de condiciones económicas que hagan rentable, en su sentido capitalista, la utilización (o explotación) de la mano de obra asalariada.

b. Que la economía pequeño-mercantil de la Costa Atlántica no ha sido solamente el producto de la economía de servicios que ha caracterizado a la zona de tránsito desde los tiempos de la colonia, sino fundamentalmente, la expresión de una estructura económica que no ha podido crecer autónomamente en un sentido capitalista, ni garantizar un uso realmente productivo del excedente económico. Esto ha sido así, debido al hecho de que desde mediados del siglo pasado, las Compañías del área de tránsito (Ferrocarril Transistmico, Compañía Universal del Canal Francés y Compañía del Canal de Panamá) han ejercido un control oneroso sobre los principales recursos productivos de la región; control éste que se ha justificado a nombre de la defensa y mantenimiento de la ruta de tránsito.

c. Que la ausencia de modos desarrollados de producción al momento en que se inicia la conquista del Atlántico colonense, desde mediados del siglo pasado, contribuyó a afianzar y reforzar el establecimiento de este nuevo tipo de economía improductiva y parasitaria.

d. Que la permanencia en el istmo del pequeño negocio mercantil dominado básicamente por extranjeros, ha estado garantizado 1) por los estrechos vínculos que el mismo ha mantenido con las instituciones económicas, civiles y militares extranjeras que históricamente han tenido un control directo sobre la ruta de tránsito (V, gr. La Compañía del Canal y las F.F.A.A. de los E.E.U.U, y 2) por la relativa autonomía de estos negocios familiares con respecto a la economía nacional. Durante mucho tiempo, la ciudad de Colón fue una especie de "Cueva de Rolando" donde la corrupción y el escaso control del gobierno nacional sobre las actividades económicas del área permitieron la formación rápida e incluso ilícita de muchas fortunas, incluyendo la de muchos negocios pequeños.

Lamentablemente, la historiografía panameña cuenta con poca información empírica sobre la historia económica de Colon en particular. Una excepción la constituye quizás Omar Jaén Suárez⁷ quien, sin embargo, sólo toca de manera incidental el problema, por lo menos en lo que respecta al Atlántico panameño. Por lo tanto, en esta ocasión, trataremos sólo de dar una visión global del contexto, considerando que la misma constituye un prerrequisito indispensable para la comprensión más profunda de un aspecto muy concreto de nuestra realidad económica y social.

LA SITUACION PARTICULAR DE LA COSTA COLONENSE

A partir de 1850 se inicia un lento pero sistemático proceso de incorporación del litoral atlántico colonense, primero a la economía mundial y más tarde a la economía nacional. Las particularidades de ese proceso de incorporación, durante la segunda mitad del siglo pasado e incluso hasta poco antes de la apertura del Canal de Panamá en 1914, se expresaron a través de los siguientes hechos:

Primero, por la presencia de grandes empresas capitalistas extranjeras que contaban incluso con apoyo de sus gobiernos (el ferrocarril de Panamá, el Canal Francés y la Compañía del Canal de Panamá) y que a la par de sus actividades estrictamente comerciales, compartían e incluso asumían, casi que con carácter exclusivo, funciones tradicionalmente reservadas al Estado, especialmente los servicios públicos (camino, puentes, irrigación, templos, etc.). Esta situación era posible gracias al hecho de que estas empresas operaron en un principio, en territorios en donde la propiedad privada sobre la tierra, en el sentido del Código Civil o del Derecho Romano, históricamente no existía; lo que les permitió imponer de partida sus propios patrones de ocupación, poblamiento y utilización de la tierra, incluso en abierta violación de acuerdos contractuales contraídos con el gobierno de Bogotá.

La existencia de tierra indultada o la declaración de tierras baldías de propiedad colonial o particular, a todo lo largo del litoral atlántico del país no ha podido ser establecida, hasta el momento, de manera categórica, por lo menos hasta antes de la década del cuarenta, del siglo pasado, cuando se advierten los primeros movimientos de ocupación de tierra en Chagres y Portobelo impulsados por las posibilidades de especulación que planteaba la eventual construcción de una vía interoceánica. A excepción de las áreas circunvecinas del Puerto de Chagres y de algunos terrenos ubicados a lo largo del camino colonial que partía de Portobelo a Cruces, en la cuenca del Río Chagres, la mayoría de los terrenos ubicados en la vertiente atlántica habrían de ser calificados, de hecho, como "Res Nullius", es decir, "como cosa de nadie".

Segundo, por la formación de un centro urbano, la ciudad de Colón, que funcionó, por lo menos hasta la década de veinte, casi exclusivamente como centro de operaciones administrativas y financieras de las grandes empresas extranjeras (navieras, bancarias y de servicio). Paralelamente, se hacía ostensible la ausencia de un sector rural propiamente dicho, y por lo tanto, de una clase rural establecida (campesina o rentista)

⁷ Jaén Suarez, Omar, *Presencias imperialistas y dependencia ístmica en la segunda mitad del siglo XIX*, Panamá, CISE-Universidad de Panamá, 1973.

en consecuencia, los vínculos entre la ciudad de Colón y las poblaciones circundantes sólo pudieron alcanzar un nivel realmente significativo a partir de la I Guerra Mundial, cuando una incipiente estructura de clases rurales empezó a configurarse a través de la comercialización y exportación del banano, la tagua y el carey, hacia los mercados internacionales de Europa y los Estados Unidos.

Tercero, por la existencia de un sistema estratificado relativamente inestable, integrado, por un lado, por funcionarios del Estado, militares y un reducido grupo de profesionales (abogados), así como por burócratas, técnicos y representantes extranjeros de las empresas establecidas; y por el otro, por un servidumbre asalariada constituida por hombres que no alcanzaban a tener plenamente el status de "obreros libres", y que en la práctica, estaban reivindicando el status de semi-proletarios (lumpens). Es de destacar, en todo este cuadro estratificacional, la ausencia, por lo menos hasta principios del siglo pasado, de clases propietarias en un sentido capitalista. De hecho, lo que existía localmente era una clase social que estaba reproduciendo, aunque con un moderno ropaje (cónsules, agentes, comisionistas, intermediarios, etc) todas las características del antiguo "funcionario colonial", y que en cuanto tal, tenía como marco de referencia y base real de operaciones en este caso, a Boston, New York, New Orleans, La Habana, Saint Thomas o Curazao, en lugar de las ciudades de Colón o de Panamá. Bajo ningún punto de vista, entonces, esta clase era portadora de los atributos sociales y materiales que históricamente caracterizaron a la emprendedora "clase burguesa" en el moderno sentido de la palabra.

De otro lado, no hay que perder de vista que el contexto histórico que permitió la firma de un tratado como el Stephens - Paredes, (1849) respondió, en primera instancia, a los designios de un Proyecto de expansión neo-colonial concebido en el marco de la decadencia de viejos imperios, antes que como un paso hacia la concreción de un proyecto que contara con la intención de transformar el istmo en una economía ía moderna y capitalista⁸. Es necesario señalar, sin embargo, que la ausencia de modos de producción pre capitalistas desarrollados, a mediados del siglo XIX, tampoco convertían a la zona atlántica en un terreno atractivo para un desarrollo capitalista ampliado.

No es de extrañar, entonces, el predominio eminente que ejercieron las "compañías" (del ferrocarril, Canal Francés Panamá Canal) sobre el embrión de clase propietaria que empieza a gestarse en Colón a finales del siglo XIX; dominio este que se ejerció básicamente a través del control monopólico, en muchas ocasiones "a perpetuidad", pero improductivo, que ejercieron las primeras sobre los principales recursos económicos del área (tierras, aguas y fuerza de trabajo)⁹.

De esta manera, la ausencia de una clase propietaria independiente, capitalista, que tuviera control directo sobre recursos productivos tales como la tierra o el volumen y movimiento de la fuerza laboral a través de las leyes del mercado, inhibió el desarrollo de procesos más completos de división del trabajo, y con ello, la formación de relaciones sociales de producción basadas en la venta libre de la fuerza de trabajo. Esto a su vez

⁸ McCain, William, *Los Estados Unidos y la Republica de Panamá*, Editorial Universitaria, Panamá, 1979

⁹ McCullough, David, *The path between the seas (The creation of the Panama Canal 1870-1914)*, New York: Simon and Schuster, 1977.

limitó las posibilidades de expansión de la incipiente clase mercantil que empezó a gestarse a partir de 1880, la que de hecho se mantuvo marginada de la toma de decisiones que afectaron la marcha de sus propios negocios, permaneciendo como una simple extensión de las actividades productivas de las grandes empresas canaleras. Esta clase constituyó la base social de lo que hemos denominado la *Economía Pequeño Mercantil* y sobre lo cual volveremos más adelante.

EL CONTEXTO HISTORICO-ECONOMICO: LA FORMACION DEL PEQUEÑO COMERCIO

La ausencia de modo establecidos de producción al arribo de los españoles en el siglo XVI e incluso a mediados del siglo XIX, cuando se inicia el lento pero definitivo proceso de ocupación de la Costa Atlántica colonense, ha sido, en términos generales, el factor de mayor incidencia en la configuración de los patrones de desarrollo económico y social que empezaron a manifestarse en la región a partir de 1850.

Los factores que determinaron a su vez esta particular característica de la costa colonense fueron básicamente): la ausencia de oro y otros metales preciosos y b) la prevalencia de condiciones ecológicas desfavorables para el asentamiento permanente de grupos humanos.

Ambos factores parecen explicar en buena medida la no colonización o establecimiento de centros urbanos importantes en casi todo el litoral atlántico panameño(con excepción del litoral indígena de Kuna Yala y el inestable asentamiento de Portobelo) por lo menos hasta entrado el siglo XIX¹⁰

Así pues, mientras que por un lado la escasez de oro no permitió el establecimiento de centros mineros o de instituciones económicas permanentes tales como la Hacienda o la plantación, tan importantes en el proceso de consolidación interna de la sociedad colonial en otras áreas del continente, por el otro, la topografía montañosa y selvática acompañada de una de las tasas de pluviosidad mas altas del mundo, freno el establecimiento de núcleos humanos permanentes, incluso desde periodos pre-colombinos. Obviamente, se esta sugiriendo que estas condiciones ecológicas fueran absolutamente insuperables, lo que se desea subrayar es que bajo las condiciones económicas distintas a las que inauguraron las relaciones orientadas en un sentido capitalista en el siglo XIX, estas condiciones supusieron un obstáculo critico para el desarrollo de las fuerzas productivas y sociales de la región.

¹⁰ Cuando el Istmo de Panamá fue descubierto en 1501, la Costa atlántica se presento como una región particularmente atractiva ya que se asumía que la misma era prodiga en metales preciosos; de ahí el calificativo de “Costa del Oro”. Sin embargo, esta presunción fue rápidamente abandonada frente a las abrumadoras evidencias que sugerían que este no era precisamente el caso. En 1507 fue fundada la ciudad de Portobelo, la cual solo sirvió como estación de trafico entre España y América del sur, lo que inhibió las posibilidades de que este puerto lograra un desarrollo o expansión independiente. Así, el colapso de la Colonia significo también el colapso de Portobelo. Entre 1698 y 1700, el escocés William Paterson (fundador del Bank of England) intento crea un asentamiento humano permanente (New Edimburgh) en territorios ubicados dentro de lo que hoy conocemos como la comarca Kuna Yala, pero fracaso en su empeño debido, mas que nada, a condiciones climáticas y económicas adversas. Los indios Kunas eran, para 1850, los únicos grupos humanos ya establecidos en el litoral atlántico.

Estos antecedentes jugaron un rol particularmente crucial en orden a frustrar las posibilidades de desarrollo continuo de aquellas fuerzas sociales que vieron en la fundación de la ciudad de Colon (1852) y en la coyuntura que ofrecía el ferrocarril transistmico, algunas de las condiciones mínimas o prerequisites para un desarrollo moderno (entiéndase “capitalista”) de las nuevas fuerzas productivas puestas a su disposición. Esto es particularmente cierto para la burguesía capitalina que no fue capaz de capitalizar debidamente a su favor, las supuestas ventajas que podrían haberse logrado del Tratado Stephen-Paredes. Para finales del siglo, encontraremos igualmente el gran intento de construir el “Canal Francés”, no obstante, esta empresa se enfrentaba también con la ausencia de relaciones sociales o de fuerzas productivas previas que desarrollar o revolucionar, como las que hubieran podido derivarse de la existencia de una fuerza laboral permanente o de una clase rural campesina. Sin embargo, estas circunstancias no implicaron, como es obvio, que en la costa atlántica colonense no se dieron formas ostensibles de explotación o que hubo ausencia total de lucha de clases, mas bien estos hechos significaron que el proceso de modernización de las relaciones sociales en esta región del país se retardarían sensiblemente configurando un cuadro particular y muy concreto de estancamiento y atraso relativo.

La base laboral para la construcción del ferrocarril de Panamá y de las inconclusas tareas del "Canal Francés fue la utilización de excedente de mano de obra procedente de áreas sobrepobladas de diferentes partes del mundo, principalmente China; al Sur de Asia, las Indias Occidentales, África e incluso Irlanda. Sin embargo, esta oferta de mano de obra fue siempre irregular e insuficiente dado que la naturaleza temporal de trabajos como los que suponían la construcción de vías férreas o canales (que solamente funcionan mediante la utilización intensiva de mano de obra durante períodos críticos y generalmente cortos) contribuyó a desarrollar, en la práctica, un proceso permanente de deserción y migración de la fuerza laboral.

La presencia de miles de obreros durante la construcción del ferrocarril generó una intensa corriente monetaria en el Istmo, a la cual se integraron lentamente algunos trabajadores agrícolas ubicados en los pueblos que aparecieron a lo largo de las obras de la línea férrea. Este proceso se agudizó a partir de conclusión de las obras del ferrocarril cuando la compañía tuvo que prescindir de la mano de obra sobrante y se redujo la cantidad de obreros necesarios para mantener el ferrocarril. En su casi totalidad, los ingresos de los obreros así como el de los incipientes trabajadores agrícolas se destinaba a los bienes de consumo.

Sin embargo, gran parte de las ganancias de los pequeños comerciantes fue absorbida por los impuestos del Estado granadino y por las altas tasas y recargos por transporte de la Compañía del Ferrocarril, incluyendo, desde luego, la renta territorial. Una parte considerable de la producción agrícola, de la cuenca del Chagres y de las zonas adyacentes a la línea férrea era exportada, sin embargo, la comercialización de estos productos tuvo una mínima expansión, ya que la exportación de los productos siempre corrió a cargo de las compañías navieras y de la Compañía del Ferrocarril y no de parte de comerciantes individuales. La compañía compraba al por mayor estos productos y como único comprador, imponía los precios de venta. Todo esto limitó la posibilidad expansión de esta actividad agrícola.

Los ingresos departamentales estaban dirigidos a mantener una nómina relativamente reducida de funcionarios Públicos, (toda vez que la Compañía en cierta manera asumió las principales responsabilidades públicas), descuidando en consecuencia la construcción de obras públicas. Por su parte, la Compañía a, excepción de las obras públicas estrictamente necesarias para hacer posible y practicable la comunicación férrea a través del istmo, tampoco destinó parte importante de sus ingresos para el mantenimiento de las áreas urbanas y suburbanas en cuanto tales, limitándose a mantener debidamente saneada el área residencial de toda la burocracia de la Compañía. El resto del excedente regresaba a los Estados Unidos bajo la forma de utilidades.

Hemos dicho con anterioridad que en el litoral atlántico no encontramos un sector rural propiamente desarrollado. Por el contrario, lo que vamos a encontrar es un proceso de urbanización central que se concentró cada vez más en la ciudad de Colón. Este doble proceso: autarquía económica en el campo y centralización de actividades económicas en la ciudad condujo, en el último cuarto del siglo pasado, hacia el desarrollo de nuevas e independientes formas de actividad económica: *el comercio y la usura*. La aparición del comercio propiamente tal, que se inicia con perfiles propios a partir de 1881 provocó la acumulación de fondos en manos nuevas, diferentes a las del "funcionario colonial" o representante, de las grandes compañías extranjeras concentrándose en manos de pequeños y medianos empresarios privados independientes tanto extranjeros como locales (estos últimos: panameños y colombianos). Esto tuvo mucho que ver con la declinación de las inversiones norteamericanas en Panamá para esa época y particularmente con la crisis ferrocarrilera que provoca, desde 1869, la apertura del ferrocarril de costa a costa en los Estados Unidos.

Sin embargo, el mercado local no podía expandirse en un sistema en donde la producción agrícola era autárquica y la ciudad era una entidad estructuralmente aislada con respecto al campo. Es decir, en una situación en donde la ciudad no podía explotar directa y sistemáticamente el campo y en la cual, quizás más importante, los comerciantes no tenían posibilidades inmediatas de coinvertirse en grandes propietarios de tierra. Lo que observamos será el desarrollo de un lánguido proceso de consolidación del pequeño comercio familiar --lo que posteriormente definiremos como la economía pequeño-mercantil --que se desarrollaría simplemente como producto de la concentración en la ciudad de Colón de servicios y obras públicas y demás facilidades relacionadas casi exclusivamente con el funcionamiento y administración del tránsito por el Istmo de Panamá. En este contexto la clase dominante era, realmente, aquella constituida por la convergencia de funcionarios colombianos y burócratas y técnicos de las compañías encargadas, en este caso, de la construcción de una nueva vía interoceánica. El comerciante tendría por lo tanto, una importancia política relativamente menor como clase social.

La situación del comerciante se modificó sensiblemente después de 1881 cuando los contactos con el mundo capitalista se ampliaron y los comerciantes particulares empezaron a asumir directamente las actividades de exportaciones y reexportaciones (sobre todo estas últimas). Esto propició el desarrollo del estrato constituido por los comerciantes y prestamistas, sin embargo, las dificultades para tener acceso a la tierra

siguió siendo el principal obstáculo hacia el desarrollo ampliado de estos estratos. Al observar la situación desde esta perspectiva, se comprende mejor el significado real del rápido proceso de incorporación de títulos de propiedad en las inmediaciones de la ciudad de Colón y en tierras adyacentes a la cuenca del Chagres durante los últimos 10 años del siglo XIX. Parte de la riqueza acumulada por los comerciantes fue invertida en la compra de tierras, iniciándose un incipiente proceso de desarrollo de la propiedad rústica que, sin embargo, tan poco pudo llegar muy lejos.

Pero el intento más serio, bien hacia la consecución de tierra o bien hacia la dominación del excedente agrícola del campo por la ciudad, se realizó a través de la acción de usureros e intermediarios mercantiles quienes mediante préstamos onerosos a campesinos pobres trataron de ejercer los controles necesarios para apoderarse de tierras y/o redistribuir a su favor, parte del precario producto social. Trabas legales de diversa índole y la posterior inundación de la Cuenca del Chagres dieron al traste con los intentos privados de consolidar formas establecidas de gran propiedad en esa época.¹¹

De otro lado la precariedad del sector rural, el excedente económico sustraído a los campesinos a través de préstamos o pagos en especie fue siempre pequeño, lo que indica a su vez que ese sector usurero era también precario y de limitadas posibilidades de expansión, por lo menos en el sector rural. De hecho, esta incipiente clase campesina fue la base social para la formación de los Usureros y pequeños intermediarios. De ahí que el colapso del Canal Francés, al arrastrar consigo a esta base social campesina, también contribuyó a remover del campo a los usureros. Esto determinó que ,para principios del siglo pasado, el ambiente más propicio para las actividades monetario-especulativas fuera el área urbana, en este caso, dirigida hacia los pequeños negocios familiares. En este nuevo ambiente sin embargo, pronto serían también eliminados por la acción de los bancos y otras agencias de crédito legalmente establecidas.

Podría decirse que todos estos intentos fallidos por establecer un sólido sector de propietarios privados con suficiente autonomía como para no actuar como simples socios menores de la Compañía del Ferrocarril, de la Compañía del Canal Francés de la Compañía del Canal de Panamá, condujeron a la configuración de la única constante que, a excepción de las grandes empresas transnacionales, mejor define a la sociedad y a la economía colonense: *la propiedad familiar pequeño-mercantil*.

En la práctica esta nueva modalidad no sería realmente autónoma o independiente, pero institucionalizó formas propias de organización y conducta económica en la región ,las cuales definieron a su vez un patrón específico de desarrollo (o estancamiento) para la misma.

LA ECONOMIA PEQUEÑO-MERCANTIL: CIRCUNSTANCIA HISTORICA Y RASGOS DEFINITORIOS

Es necesario hacer la salvedad de que la economía pequeño mercantil no ha sido, ni es, la única modalidad económica de la provincia y quizás tampoco la expresión dominante del modo de producción de la misma en éste momento. Lamentablemente, el

¹¹ Tejeira, Gil Blas, *Mi mejor legado. Autobiografía de Antonio Tagarópulos*, Panamá, 1973

objeto de este estudio no es examinar otras formas sociales de organización de la economía, no porque se consideran irrelevantes, sino porque la naturaleza de este documento no lo permite. Baste con señalar sólo que al lado de la pequeña economía mercantil, tendríamos que ubicar, primero a las grandes Compañías extranjeras que desde 1850 usufructuaron de la posición geográfica de Panamá, incluyendo a la antigua Compañía del Canal de Panamá, y en segundo lugar, al conjunto de medianos y grandes empresarios orientados en un sentido francamente capitalista y, que empezaron a consolidarse, en estrecha conexión con la Compañía del Canal, durante el largo período de construcción de la vía acuática.

Gran parte de estos empresarios capitalistas eran ingenieros norteamericanos jubilados de la Zona del Canal como Wilcox y Tracy Robinson, quienes en asocio con empresarios norteamericanos y europeos (Diers, Ulrich, Ecker, Arboix, Greiber, Martinz, etcétera.) y algunos empresarios panameños intentaron introducir, a principios de la segunda década del siglo pasado, profundas modificaciones en la tradicional estructura económica de la provincia de Colón, sobre todo en la esfera de las industrias de la construcción y de los alimentos. Los proyectos de construcción de ingenios de azúcar así como los de ampliación de una red ferroviaria a todo lo largo y ancho de la provincia, figuraron entre sus planes prioritarios. Sin embargo, la proximidad al canal echó por tierra estos planes de industrialización de la provincia, toda vez que las autoridades norteamericanas alegaron razones de seguridad y mantenimiento del canal que hicieron impracticable la puesta en marcha de estos proyectos¹².

A excepción de Antonio Tagaropulos y del grupo representado por Colón Import & Export, Ferreira y otros, que se dedicaron a la promoción y exportación de la incipiente producción agrícola de la Costa Arriba y de la Costa Abajo¹³, la mayoría de estas empresas capitalistas emigraron hacia el exterior o simplemente se trasladaron hacia la ciudad de Panamá y otros puntos del país, en búsqueda de mejores perspectivas. Es dentro de este contexto que el examen particularizado de la economía pequeño-mercantil cobra relevancia.

Como ya se dijo, a partir de 1881, año que marca el inicio de lo que se ha dado en llamar el "Período Canalero", la Ciudad de Colón empieza a convertirse en la base de importantes procesos de acumulación originaria de capital, de formación rápida de grandes fortunas y de asiento de una importante clase mercantil de origen extranjero que se desarrollaría, relativamente, al margen de la Compañía del Ferrocarril y de la Compañía de Canal Francés. Estos procesos implicaron que al lado del representante en ultramar de las empresas extranjeras o del "agente local", se fuera formando un estrato económico "independiente": el del comerciante.

Paradójicamente, esta clase ha sido incapaz de convertirse en una verdadera burguesía local, no obstante su presencia en la ciudad de Colón por varias generaciones. Es decir, ha sido incapaz de desarrollarse al máximo, esto es, transformar todos los recursos y fuerzas productivas disponibles. Naturalmente, no puede perderse de vista la

¹² Castro, Carlos, *Social stratification on the North west coast of the Province of Colón, Panama*, Faculty of Economic and Social Study, University of Manchester, Manchester (UK), 1980

¹³ Joly, Luz Graciela, *Tiempo de valimiento en Rio Indio, Costa Abajo*, (mimeo), Panamá, 1979

acción perturbadora de las potencias económicas y militares extranjeras en la zona ístmica, sin embargo, las particularidades del desarrollo económico de la costa atlántica parecen sugerir la presencia de estructuras sociales y económicas internas relativamente más importantes que las que pueden derivarse de generalizaciones apresuradas sobre el contexto internacional para lograr una interpretación más correcta de los procesos de desarrollo y estancamiento en la costa.

Los factores que han impedido el surgimiento de una burguesía local de esa mirada de pequeños negocios, no debería vincularse necesariamente solo con el origen extranjero de la mayoría de sus dueños, sino fundamentalmente con su figuración pequeño-mercantil que parece acercarla más al modelo de lo que algunos autores han denominado la "*economía de bazar*"¹⁴ que al modelo de "*petit bourgeoisie*" característico de la Europa capitalista. Quizás la característica más importante de la economía pequeño-mercantil colonense ha sido su orientación hacia la consecución del máximo de beneficio material posible, en base a la introducción del mínimo de modificaciones sobre las condiciones naturales y sociales dadas o establecidas de antemano. Es más, puede decirse que en cierta medida, su propia supervivencia como grupo ha dependido precisamente de no transformar ni revolucionar su propio medio económico, y en particular, su medio de subsistencia.

Esta búsqueda del máximo de beneficios posible no tiene nada que ver con el criterio racional de eficiencia que postula la consecución del máximo de beneficio posible con el mínimo de costos o esfuerzo. De hecho, uno de los atributos específicos de la economía pequeño-mercantil es, precisamente su carácter irracional, particularmente en lo que respeta al uso más productivo posible que debe hacerse del excedente económico.

En este contexto, lo que realmente está en juego no es tanto la reducción de costos cuanto la "seguridad económica", la cual estará garantizada por la compleja red de relaciones primarias y familiares, cerradas y exclusivistas que ha caracterizado el funcionamiento de estos negocios. Esto no quiere decir que el cálculo costo-beneficio ha estado ausente de las transacciones comerciales rutinarias, todo lo contrario; lo que se quiere indicar más bien, es que no existe una correspondencia tal entre los beneficios percibidos y su utilización que puede ser calificada realmente de "moderna". No debe confundirse la avaricia, la gula o la acumulación indiscriminada de dinero, con el ahorro productivo que sí está orientado hacia la acumulación de capital.

En efecto, habría que decir que la denominación "pequeño mercantil" no deriva de consideraciones cuantitativas respecto al volumen (mayor o menor de transacciones o valores negociados). La caracterización de "pequeño" proviene del carácter fundamentalmente familiar de estos negocios que le permite operar sin necesidad de utilizar (o explotar) la mano de obra asalariada.

Esta caracterización podría parecer satisfactoria de no ser por el hecho de que no puede hablarse de manera absoluta de "ausencia" de mano de obra asalariada. Habría que precisar señalando que lo que se está sugiriendo es la capacidad que tiene esta

¹⁴ Geertz, C. *Peddlers and Princes*, University of Chicago Press, Chicago, 1963.

modalidad económica de funcionar independientemente, de la oferta o demanda de fuerza laboral en el mercado, toda vez que su objetivo es satisfacer necesidades fundamentalmente clánico-familísticas en el marco de un proceso "permanente" de acumulación originaria. Esto implica, desde luego, que este pequeño negocio pueda aprovechar la posición desventajosa del trabajador asalariado frente al mercado de trabajo en un momento determinado, y esto es precisamente lo que veremos durante los muchos períodos de "boom" económico que ha vivido la ciudad de Colón en el siglo pasado. Sin embargo, estos momentos de bonanza sólo afectaron mínimamente la estructura básica de la economía pequeño mercantil, ya que estas aparentes formas de expansión del mercado laboral no eran el producto, ni se hacían en función de, una correspondiente ampliación en la capacidad productiva de la empresa (inversión productiva) sino en función de retener ventajosamente el flujo monetario. En otras palabras se hacía a través del uso de mano de obra barata "eventual" que implicaba poca o casi ninguna calificación, lo que hacía innecesario e incluso contraproducente cualquier inversión destinada a aumentar la productividad del trabajador.

No obstante el énfasis que se pone en los llamados aspectos "extra-económicos", debe entenderse que la conducta económica que ha caracterizado el funcionamiento de la pequeña empresa comercial colonense no responde a una decisión subjetiva de sus actores. La ausencia de un *cálculo racional* (como diría Weber) es consecuencia de determinaciones objetivas, la principal de las cuales ha sido hasta el momento, el tipo de economía que impuso en el istmo la antigua Compañía del Canal de Panamá, como ya hemos indicado. Una prueba de lo anterior lo constituye el hecho de que bajo determinadas circunstancias muchos de estos comercios han hecho un uso eminentemente capitalista de sus ganancias. Es el caso de un sinnúmero de pequeños negocios (v. gr. algunos "Bazares Hindúes") que "exportaban" gran parte de sus utilidades hacia sus casa matrices en Singapur, Bombay y otras ciudades del Sur de Asia. En estos casos, el pequeño negocio no representaba más que una extensión de importantes inversiones capitalistas en ultramar con fuertes vinculaciones en centros industriales y comerciales en numerosos países del mundo. Sin embargo, en lo que a la economía local respecta, el rol de estos "Bazares" era totalmente improductivo. No hay que perder de vista que como en el caso de muchísimos negocios dirigidos por chinos, estos pequeños negocios a su vez eran explotados (dada su naturaleza pre-capitalista), desde afuera, por grandes centros comerciales e industriales dedicados a transacciones de importación y exportación. La dinámica de estos negocios, solo recientemente empieza a ser estudiada con alguna profundidad.¹⁵

Puede decirse que a partir de la apertura del actual canal en 1914 la permanencia y estabilidad de estos pequeños negocios estuvo garantizada en gran medida por los particulares vínculos de dependencia que establecieron estas pequeñas empresas con la Zona del Canal (ni siquiera con la economía nacional panameña). Pero aún más importante es conocer que esos vínculos de dependencia respondieron mas a las necesidades internas del pequeño negocio que a las necesidades del gobierno civil y militar de la Zona del Canal. Estos hechos no impidieron, sin embargo, que este estrato

¹⁵ Arjona Garrido, Ángela, "Economía étnica. Teorías, conceptos y nuevos avances", Revista Internacional de Sociología, Vol. 64, No 45, (2006)

mercantil se convirtiera en una clase social con derecho propio y con plena conciencia de sus intereses de clase.

Esta clase mercantil sufrió modificaciones sensibles a partir de la II Guerra Mundial, sobre todo a raíz del Tratado Remón-Eisenhower (1955) que permitió la formación de un nuevo tipo de comerciante local. En 1964, cuando se inaugura el último período de negociaciones para un nuevo tratado del Canal de Panamá, el comercio local y la estructura social que lo sustentaba entró en una franca crisis de descomposición que el Tratado Torrijos-Carter contribuyó a acelerar. Sin embargo, en este momento, esta "burguesía de *“mercaderes extranjeros”*"¹⁶ aún sigue manteniendo plena vigencia como configuradora de los rasgos tradicionales de la economía colonense frente a las nuevas modalidades de la actividad económica que pugnan, desde la globalización, por una utilización racional tanto de la posición geográfica como de los recursos productivos de la costa atlántica.

Entremos finalmente a resumir los rasgos más generales de la economía pequeño-mercantil. Estos rasgos se resumen a través de los siguientes hechos:

- a. Su carácter socialmente clánico-familístico y cerrado en donde el comportamiento económico está sujeto a criterios raciales, etnocéntricos o de nacionalidad, valga decir a los llamados criterios “extra-económicos” o pre capitalistas.
- b. Su incapacidad estructural para introducir el mínimo de transformación económica en la región dado su status parasitario con respecto a las compañías que han mantenido un control hegemónico sobre los principales recursos económicos de la zona transistmica
- c. Su propensión a obtener el máximo de beneficio económico posible, con la mínima inversión en previsión de *“tiempos malos”* (economía de *Hot Money* o de negocios de *rápida recuperación*)

A MANERA DE CONCLUSION

Podría decirse que la economía pequeño-mercantil es una instancia que expresa, en términos generales, la no correspondencia entre el proceso de acumulación de capital monetario y el Control efectivo sobre los medios de producción.

Esta no correspondencia obedece a la ausencia de condiciones históricas y sociales que permitieran la utilización realmente productiva de la mano de obra asalariada, de la tierra, el agua, los puertos, las edificaciones y otros recursos productivos por parte propietarios de tierra, comerciantes o empresarios privados locales. Por el contrario, lo que encontraremos será la enajenación monopólica de los principales recursos y fuerzas productiva de la costa atlántica desde afuera, cuya administración corrió a cargo de una burocracia militar y civil "desarraigada" (lo que se ha denominado; "funcionariado colonial"); esta enajenación descansó sobre la base de vínculos. políticos desiguales entre Bogotá (y más tarde el propio gobierno de Panamá)

¹⁶ Suarez, Omar Jaen, *ibíd.*, pág. 23

empresa y potencias extranjeras (Francia y los Estados Unidos). Quizás el principal efecto político y económico que tuvieron esas alianzas para el Istmo fue el aislamiento de la burguesía mercantil capitalina, que no pudo reivindicar para sí, por lo menos hasta bien adentrado este siglo, un real control sobre la economía de la ruta interoceánica. Por esta razón, ni la burguesía capitalina, ni la incipiente categoría social de comerciantes privados extranjeros (que establecen parasitariamente sus pequeños negocios privados a la sombra de las grandes construcciones interoceánicas) pudieron canalizar productivamente el capital monetario acumulado en forma tal de poder tener un control real y efectivo sobre los principales medios de producción del área.

Es más, el fracaso de la Compañía Universal del Canal Francés, puso de manifiesto que la construcción del canal no era una obra que podía ser emprendida directamente por el capital privado, sino que requería el concurso decisivo de gobiernos interesados en cuanto tales, en la obra. A partir de este convencimiento, la pequeña economía-mercantil -y el capital privado en general- se colocó a la defensiva con respecto al control político, civil y militar que establecieron los E.E.U.U, en la zona de tránsito, con todas las consecuencias que esto implica, sobre todo en el terreno de) dominio económico.

En lo particular, habría que decir que esto se vio reforzado por las pocas oportunidades que encontró ese reducto del capital privado que ha sido la economía pequeño-mercantil para transformarse a sí misma, debido *no sólo* a la ausencia de modos previos de producción que revolucionar o transformar, sino además, por el hecho de que, a pesar de las millonarias construcciones de las obras del ferrocarril y del canal, y del hecho de la formación y urbanización de la ciudad de Colón, así como la tímida pero significativa presencia de una capa de productores directos con control efectivo sobre sus propios instrumentos y medios de trabajo (agricultores y artesanos de la ciudad y del campo), no se pudo dar la consolidación de ese estrato de trabajadores no-productivos (fundamentalmente comerciantes, prestamistas, etc.) que, no obstante haber logrado acumular fabulosas sumas de dinero no pudieron disputarle al ferrocarril o a las compañías canaleras, el control real sobre los medios de producción o las fuerzas productivas disponibles.

Si bien encontraremos, a principios del siglo pasado, la formación embrionaria de una importante clase de productores directos (campesinos) y de artesanos rurales (productores de alcohol, miel y tabaco) en las cuencas del río Chagres y Gatún -- área esta que sería inundada a mediados de la década del diez a efecto de garantizar el funcionamiento del canal de esclusas--la misma nunca pudo superar los límites de una economía de subsistencia. Los hechos indican que la eventual consolidación de esta incipiente clase rural hubiera podido servir como prerrequisito para la iniciación de una profunda revolución agraria cuyo efecto directo hubiera implicado, posiblemente, la liberación del productor directo de sus medios de producción y la formación rápida de un incipiente proletariado rural.

Los indicios de esta revolución estuvieron dados, por un lado, por la creciente importancia de la producción de ingenios caseros (trapiches y alambiques) y la proliferación de pequeñas fincas bananeras independientes, precisamente en la cuenca de Chagres-Gatún, y por el otro, por la presión ejercida sobre la tierra y los excedentes

agrícolas, por parte de comerciantes y empresarios establecidos en la ciudad de Colón. Como ya hemos indicado sin embargo, la necesidad de la construcción del canal interoceánico entre otras cosas, frustra esta eventualidad. Evidentemente, que sería ilusorio pensar en el crecimiento sostenible de la economía local, dejando de lado, el análisis del “factor externo”, representado por la ocupación de la tierra por las fuerzas económicas de la metrópoli.

Finalmente; quisiéramos señalar que la separación de los productores de sus medios de producción y la acumulación de capital son precondiciones para el desarrollo capitalista y que como tales son procesos que ocurren generalmente en un medio en donde el capitalismo todavía no es el modo de producción dominante. Puede decirse entonces, que el desarrollo ampliado de las fuerzas productivas en un sentido capitalista requiere de un modo de producción previo que establezca las condiciones mínimas para el desarrollo de las nuevas fuerzas y relaciones. *Este cuadro sin embargo, pareciera corresponder netamente a la experiencia de Europa occidental e ilustra a grandes rasgos las "leyes" generales originarias del desarrollo capitalista.*

Este no parece ser enteramente el caso de la costa colonense. Si bien es válido el hecho de que la ausencia de modos previos de producción explica en gran medida el estancamiento secular de la región, esta ausencia tiene que ser enfocada desde una perspectiva más amplia. En efecto la sola presencia de modos "anteriores" (feudales, patrimoniales, señoriales, etc.) tampoco supone automáticamente 'la presencia de condiciones plenas para el desarrollo "moderno" (entiéndase: capitalista) de las instituciones tradicionales. En estos casos, el "desarrollo capitalista" puede asumir particularidades muy distintas a la situación conocida en los países de Europa occidental. Se trataría, definitivamente, de un proceso que se da dentro del ámbito de un proceso de acumulación capitalista a nivel mundial pero dentro, también, de precondiciones, procesos y tendencias nuevas que requieren ser identificadas.

Este es precisamente el caso del litoral pacífico del Istmo de Panamá, en donde desde muy temprano ya encontraremos centros poblados, sistemas establecidos de producción y otras condiciones económicas y sociales creadas por la presencia de los españoles, pero que sólo a principios de este siglo, estará exhibiendo condiciones propicias hacia una modernización y diferenciación sostenida de sus instituciones tradicionales. La situación general de la costa colonense y de la economía pequeño-mercantil, tienen que ser evaluadas también a la luz de este contexto nacional.

BIBLIOGRAFIA

Alvater, Elmar, *La globalización de la inseguridad*, Buenos Aires, Editorial Paidós, 2008, pags. 15-28

Arjona Garrido, Ángela, “Economía étnica. Teorías, conceptos y nuevos avances”, *Revista Internacional de Sociología*, Vol. 64, No 45, (2006)

Best, L y Polanyi, K, *Teoría de la Economía de Plantación*, La Habana, Casa de las Américas, 2008

Castro, Carlos, *Social stratification on the North west coast of the Province of Colón, Panama*, Faculty of Economic and Social Study, University of Manchester, Manchester (UK), 1980

Geertz, C. *Peddlers and Princes*, University of Chicago Press, Chicago, 1963.

Jaén Suarez, Omar, *Presencias imperialistas y dependencia ístmica en la segunda mitas del siglo XIX*, Panamá, CISE-Universidad de Panamá, 1973.

Joly, Luz Graciela, *Tiempo de valimiento en Rio Indio, Costa Abajo*, (mimeo), Panamá, 1979

Manigat, Sabine, “Construir identidad: una agenda para el Gran Caribe”, Seminario-Taller: Dimensiones del espacio caribeño, Centro León, Santiago, Republica Dominicana, 8-10 de julio 2009.

McCain, William, *Los Estados Unidos y la Republica de Panamá*, Editorial Universitaria, Panamá, 1979

McCullough, David, *The path between the seas (The creation of the Panama Canal 1870-1914)*, New York: Simon and Schuster, 1977.

Porras, H, *Papel histórico de los grupos humanos de Panamá*, Panamá, Junta Nacional del Cincuentenario, 1953, pags. 63-107

Pulido Ritter, Luis, “Black Atlantic y el Canal de Panamá: la inmigración caribeña, la transnacionalidad y su interpretación literaria e intelectual en el Caribe y Panamá”, ponencia inédita, Berlín, 2010

Rubio, Ángel, *El país natural*, Junta Nacional del cincuentenario, 1953, pags. 3-42

Tejeira, Gil Blas, *Mi mejor legado. Autobiografía de Antonio Tagarópulos*, Panamá, 1973