

Reseña del libro
“Dominio y sociedad en el
Panamá colombiano (1821-1903)”
de Alfredo Figueroa Navarro

René De La Pedraja Toman

Reseña del libro “Dominio y sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903)”* De Alfredo Figueroa Navarro

René De La Pedraja Toman

Los estudios económicos y sociales sobre la historia de Panamá del siglo diez y nueve se han centrado con pocas excepciones en el ferrocarril y el canal a tal punto que fácilmente se saca la impresión de una región prácticamente deshabitada hasta que los empresarios extranjeros introdujeron los novedosos medios de transporte¹. Es urgente corregir esta impresión distorsionada de Panamá con un estudio a fondo de sus estructuras económicas y sociales no solamente por su valor intrínseco sino también para poder entender correcta-

mente el papel del ferrocarril y del canal.

Es pues con verdadero entusiasmo que se hace la lectura de *Dominio y sociedad en el Panamá colombiano*, una obra fruto de largas investigaciones, en particular una ardua labor en las notarías de Panamá, pero también enriquecida con consultas intensivas en archivos en el exterior. La obra está repleta de hallazgos valiosísimos que en su conjunto presentan una visión coherente de las estructuras socio-económicas; en esta reseña se quiere destacar aquellos avances principales en los conocimientos que también sirvan como punto de partida o de ejemplo tanto para hacer comparaciones con situaciones en Colombia como para emprender investigaciones paralelas sobre Colombia.

Para el doctor Alfredo Figueroa Navarro, el punto de partida y el fundamento de su obra es el estudio exhaustivo de la oligarquía urbana panameña la cual estaba radicada básicamente en la zona de tránsito y no incluía a los grupos rurales dominantes en las regiones del interior al oeste (pp. 11-12, 101-103). En cualquier sociedad donde exis-

* Segunda edición. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1980.

¹ Esta impresión ha sido propagada por los escritores extranjeros desde el siglo diecinueve; el doctor Figueroa Navarro cita varios casos (pp. 276-278), por ejemplo el inglés George S. Minot, *The History of Panamá . . . containing interesting occurrences from 1849 to 1891* “presunta historia de Panamá la cual no es, de hecho, sino la crónica de los inmigrantes extranjeros establecidos, esencialmente, durante el Gold Rush californiano” (p. 277). La abundante bibliografía extranjera tanto la académica como la popular del siglo veinte no ha podido librarse de esta tradición, algunos ejemplos son John Kemble, *The Panama Route: 1848-1869* (Berkeley: University of California Press, 1943); Gerstle Mack, *The Land Divided: A History of the Panama Canal and other Isthmian Projects* (New York: Alfred A. Knopf, 1946).

ta una marcada concentración de las propiedades, un estudio minucioso de la clase social que detenta esta concentración parecería un paso previo e indispensable para el entendimiento de las estructuras económicas y sociales, sin embargo para el Panamá decimonono se tuvo que esperar hasta la aparición de la obra del doctor Figueroa, mientras que para Colombia la ausencia de estudios de la misma índole es doblemente sorprendente al ya existir una prolífica historiografía de tendencias marxistas².

Entre las múltiples características de la oligarquía urbana panameña que presenta el autor, se debe destacar la muy estrecha dependencia que siempre tuvo del comercio para su prosperidad; en efecto durante la primera mitad del siglo diez y nueve prácticamente las mismas personas manejaban el comercio y eran los dueños de las tierras urbanas y suburbanas (pp. 12-68). Esta situación, posiblemente única en América Latina y por supuesto distinta a regiones comparables de Colombia como Cartagena donde existió una clara diferenciación entre la clase comercial y la terrateniente³, en realidad disfrazaba una real supremacía del comercio sobre la economía. La agricultura en las haciendas era de subsistencia, pues su actividad principal era la ganadería extensiva para el consumo de la población local, pero en realidad las haciendas cumplían otra función más significativa al reforzar el control que la oligarquía urbana panameña tenía sobre la zona de tránsito.

Para entender cómo la oligarquía urbana mantenía su dominio, el autor la

² Los estudios históricos sobre la sociedad colombiana se han interesado más por los aspectos raciales e indigenistas, pero para un estudio pionero sobre la clase alta colonial, véase Germán Colmenares, *Historia económica y social de Colombia 1537-1719* (Cali: Universidad del Valle, 1973), Capítulo 4, Secciones 1-3, y Capítulo 7.

³ René De La Pedraja Toman, "Aspectos del comercio de Cartagena en el siglo XVIII" *Anuario colombiano de historia social y de la cultura* No. 8 (1976), pp. 120-125.

presentó dentro de un ámbito más amplio. Un gran aporte de la obra, teniendo en cuenta la escasez de información, ha sido presentar a los "grupos marginales urbanos" (Capítulos 2 y 9) que residían principalmente en los arrabales de la ciudad de Panamá. Hubo numerosos conflictos sociales que el autor analiza, pero al contrario de los estudios sobre las Sociedades Democráticas y los movimientos de artesanos en Colombia, nunca descuidó la presentación de la situación social y económica que produjo los brotes populares los cuales en definitiva fueron manejados exitosamente por la oligarquía urbana.

El análisis de algunas regiones del interior particularmente Santiago de Veraguas y Penonomé revela una dimensión adicional del dominio de la oligarquía urbana (Cap. 3). El autor muestra cómo la oligarquía urbana que a comienzos del siglo diez y nueve prácticamente se olvidó del interior, fue tomando conciencia de su valor y paulatinamente extendió su influencia y dominio sobre el "hinterland" para asegurar una fuente importante de materias primas y alimentos (particularmente ganado) al mismo tiempo extendiendo las bases del nacionalismo panameño más allá de la zona de tránsito (pp. 298-302, 332-335). El concepto del "hinterland" manejado en esta obra con tan buenos resultados está repleto de posibilidades para los estudios regionales en Colombia que al dedicarse a narrar sucesos regionales no han prestado suficiente atención y análisis a los factores determinantes en las relaciones entre la capital y las regiones⁴.

⁴ Los pocos estudios regionales socio-económicos en Colombia de índole histórica se han concentrado principalmente sobre la colonia, Adolfo Meisel R. "Esclavitud, mestizaje y haciendas en la provincia de Cartagena: 1533-1851", *Desarrollo y Sociedad* No. 4 (1980), pp. 227-277, o Antioquia, Jaime Jaramillo Uribe, "El estado actual de las investigaciones sobre Antioquia y los Antioqueños", *Desarrollo y Sociedad* No. 3 (1980), pp. 51-63; colonia y siglo diecinueve, René De La Pedraja Toman, "La Guajira en el siglo XIX: Indígenas, contrabando y carbón", *Desarrollo y Sociedad* No. 6 (1981), pp. 327-359.

La visión de la oligarquía urbana panameña se completa ilustrando el control que ejerció sobre la burocracia salvo durante el período federal. Los estudios que hablan aún de manera parcial sobre la historia de la burocracia y del personal administrativo son escasos en nuestro medio⁵, y casi siempre se relacionan con aspectos jurídicos o reglamentarios de algunas instituciones⁶; bajo esta perspectiva, la labor del doctor Figueroa Navarro en seguir y analizar las carreras de funcionarios es particularmente novedosa. Con la independencia de España la oligarquía urbana va desplazando a los poquísimos funcionarios coloniales oriundos del arrabal, como el mulato Borbúa quien después de largos años de dedicación y espera, "pasa a ser —irónicamente— 'portero' de la Tesorería" (pp. 194-195). En cambio José Arosemena de la Barrera, quien a pesar de un talento "mediano" y "regular", por ser hermano del prócer Mariano Arosemena de la Barrera es promovido rápidamente (pp. 196-198). El autor anota: "Una ostensible barrera crece, pues, entre las hojas de servicios frecuentemente fulgurantes de los criollos y las vidas, más bien penosas, de los burócratas mulatos" (p. 197).

Sin lugar a dudas el esfuerzo permanente de la oligarquía urbana por mantener su dominio ya sea sobre la zona de tránsito, sobre la burocracia, y en manera creciente sobre el "hinterland" fue una de las causas fundamentales de la independencia de Panamá en 1903, pero el autor nos descubre otra causa más importante aunque estrechamente ligada a la anterior. En efecto, aunque el centralismo impuesto desde 1886 retaba el dominio de la oligarquía urbana panameña, su preocupación primordial era mantener en la zona de tránsito

aquella prosperidad comercial de la cual derivaba sus ingresos. A raíz del decaimiento de las rutas coloniales de comercio, el Istmo sufrió en los primeros años republicanos (1821-1849) un estancamiento económico (p. 259), pero cuando la concesión de franquicias comerciales por Bogotá coincidió en 1849 con el paso de inmigrantes a los campos de oro en California, Panamá entró en una era de prosperidad comercial (llamada "la California"). La oligarquía urbana concluyó que su prosperidad requería franquicias y otros incentivos que mantuvieran un flujo permanente de mercancías y pasajeros utilizando la zona de tránsito. La construcción del primer ferrocarril transcontinental en 1869 en Estados Unidos confirmó esta lección, pues Panamá volvió a caer en un nuevo período de postración comercial, hasta que la oligarquía urbana panameña encontró a partir de 1880 en las obras de construcción del canal francés un nuevo sustituto para asegurar su prosperidad.

Durante las épocas de la California y del canal francés, se fue conformando dentro de la oligarquía urbana un grupo de comerciantes extranjeros (muchos de los cuales se vincularían permanentemente a la sociedad panameña), pero esta nueva situación no redujo la dependencia comercial, pues aunque los dueños de tierras ya no manejaban directamente el comercio, derivaban sus ingresos de los arriendos de inmuebles y del suministro de ganado y víveres (pp. 279-296, 298-310). El auge en el comercio de tránsito y en las obras de construcción traía alzas en los precios favorables a los dueños de tierras quienes también aprovechaban la rápida valorización para vender con gran provecho algunos de sus lotes urbanos pero no sus haciendas suburbanas.

Otra notable innovación del autor es sustentar de una manera contundente cómo los grupos marginales en Panamá siempre fueron perjudicados (por ejemplo por alzas en arriendos y víveres, importación de obreros antillanos) du-

⁵ Colmenares, *Historia económica*, Capítulo 7.

⁶ Pablo E. Cárdenas Acosta; *Del vasallaje a la insurrección de los Comuneros* (Tunja: Imprenta del Departamento, 1947); véase los estudios sobre el estanco del tabaco para la historia institucional.

rante los períodos de auge del ferrocarril y del canal. Sin embargo, el autor va aún más allá (pp. 259-279) al desarrollar la conclusión que las grandes utilidades que produjo la zona de tránsito en realidad fueron a dar al exterior, y al terminar cuestionando las ventajas de la integración del Istmo al mercado capitalista mundial "como país proveedor de servicios" (p. 261). En resumen, solamente las migas de la prosperidad se quedaron en Panamá, y esas migas fueron devoradas por la oligarquía urbana en perjuicio de los otros grupos en la sociedad panameña. La evidencia histórica presentada por el autor sin duda servirá de base a los panameños para un amplio debate sobre el tipo de modelo de desarrollo económico que deberá seguir el país, y a la vez tiene implicaciones para el modelo de desarrollo colombiano, en particular en las regiones costeras.

De todas maneras, la dependencia de oligarquía urbana panameña en el comercio de tránsito era fundamental para asegurar además de sus ingresos su propia sobrevivencia, y simplemente no podía permitir que cavilaciones jurídicas en Bogotá la llevaran a la ruina. Sucedieron entonces los sucesos novelescos narrados ya con harta frecuencia pero nunca tratados simultáneamente bajo sus dos aspectos fundamentales: primero un esfuerzo de la oligarquía urbana panameña para mantener su dominio y sobre todo su prosperidad económica y segundo una manera de evitar los enfrentamientos sangrientos que de otra manera amargarían las relaciones futuras entre las dos hermanas repúblicas⁷.

Aunque el autor no se propuso tratar en detalle los factores y las presiones que fijaron las políticas de Bogotá hacia Panamá, pues requeriría un conocimiento de las fuerzas internas en Colombia del cual todavía no se dispone, los hechos y conclusiones presentados en el libro hacen resaltar a los colombianos la pregunta: ¿Estaba consciente el gobierno colombiano de la situación en Panamá? Los informes oficiales y las cartas privadas de funcionarios en Panamá tanto colombianos como panameños daban a Bogotá un cuadro muy completo de los riesgos que corría la dominación colombiana en el Istmo, sin embargo, solamente el régimen liberal con su política de autonomía y franquicias comerciales (pp. 329-333) hizo suyas las aspiraciones panameñas. En cambio la Regeneración, por razones que aún quedan por investigar, inauguró una política de represión en todos sus aspectos, al mismo tiempo ignorando los avisos cada vez más frecuentes y enfáticos que anunciaban la futura separación de Panamá.

Con su obra *Dominio y sociedad en el Panamá colombiano (1821-1903)* el intelectual panameño Alfredo Figueroa Navarro ha abierto una nueva dimensión para el entendimiento del Panamá decimonono; para los colombianos esta obra es de consulta indispensable, pues además de aportar una clara presentación de la situación socio-económica que Colombia enfrentó en Panamá, elucida además situaciones que aunque se dieron en Panamá, siguen todavía con vigencia en otras partes de Colombia.

⁷ Eduardo Lemaitre, *Panamá y su separación de Colombia: una historia que parece novela* (Bogotá: Biblioteca Banco Popular, 1972); Oscar Terán, *Del tratado Herrán-Hay al tratado Hay-*

Bunau Varilla; Panamá historia crítica del atraco yanquí mal llamado en Colombia la pérdida de Panamá y en Panamá nuestra independencia de Colombia (Bogotá: Carlos Valencia Editores, 1976).