

LA NAVEGACIÓN NACIONAL

ALLA por el año de 1867 los hermanos John y Henry Schubert, norteamericanos acomodados que explotaban aquí un negocio de carnicería en grande escala, trajeron al Istmo un vapor de ruedas que llamaron *Montijo* y que dedicaron al comercio de cabotaje en el litoral panameño del Pacífico, especialmente a transportar de Chiriquí y de Veraguas a esta ciudad los ganados objeto de su industria.

Al *Montijo*, primer buque de vapor que hizo ese comercio, siguieron dos más, el *Cargador* y el *Independencia*, que navegaron como aquél varios años. El *Montijo* se perdió en el golfo de su nombre, el *Cargador*, ya muy dañado cuando los negocios de la empresa vinieron a menos, fue vendido a la Compañía del Ferrocarril de Panamá que lo convirtió en lanchón de agua y el *Independencia*, completamente inservible, quedó también fuera de servicio.

A los vapores de los hermanos Schubert siguieron el *Alice* y el *Elvira*, de propiedad de otro norteamericano, el señor Marcus J. Kelly, que administraba la antigua casa panameña de Arosemena Hermanos que aun subsiste. Estos vapores hicieron, además del comercio de cabotaje propiamente dicho, el negocio de llevar ganado en pie al vecino puerto de Puntarenas en la República de Costa Rica y al cabo de algún tiempo fueron abandonados, ya inservibles, en los manglares del puerto chiricano de Pedregal, donde todavía se ven sus ferreos esqueletos.

Posteriormente la *Pacific Steam Navigation Company* dedicó sucesivamente al mismo servicio los vapores *Huacho*, *Casma*, *Chala*, *Chiriquí* y *Taboga*, los dos últimos construídos especialmente al efecto.

Pero no obstante la sucesiva existencia de todos esos vapores, puede decirse que el tráfico marítimo en el litoral panameño del Pacífico se hizo casi exclusivamente a la vela durante los ochenta y dos años de dominación colombiana, especialmente entre los puertos del golfo, y que no comenzó a haber comunicación regular a vapor entre ellos sino a raíz de la independencia, en mil novecientos cuatro, que los hermanos Pinel, Próspero y Pablo, antiguos armadores de una numerosa flotilla de veleros, compraron al gobierno de la naciente República el vapor *Chucuito*, de ochenta toneladas de registro, antiguo remolcador de la *Pacific Steam Navigation Company*, que el gobierno de Colombia adquirió también por compra para las necesidades de la última guerra civil y que, con el movimiento de secesión, vino a ser, con otros bienes colombianos, propiedad de la República que en 1903 saludaron todas las naciones de la tierra.

Poco después compraron también los hermanos Pinel al gobierno panameño la histórica cañonera *Boyacá* que antes enarbolara igualmente el tricolor colombiano y que, varada en las playas de la isla de Taboga, parecía abandonada para siempre.

De esos dos barcos el último conservó su nombre, que aun lleva, y el otro, el *Chucuito*, lo cambió por el de *Coclé*, en honor de la Provincia cuyos naturales se manifestaron más entusiastas por el progreso alcanzado y más decididos por apoyar la nueva empresa.

Desde entonces comenzó a hacerse regularmente a vapor la navegación nacional entre los puertos del gran golfo de Panamá, en tanto que entre la capital y los puertos de Chiriquí y de Veraguas hacía el comercio de cabotaje el vapor inglés *Taboga*, de la *Pacific Steam Navigation Company*, que más tarde arrió el pabellón británico y enarboló la hermosa bandera de las dos estrellas.

Bien pronto los vapores *Boyacá* y *Coclé* fueron insuficientes para el gran movimiento de viajeros entre las Provincias de Panamá, Coclé y Los Santos y hubo por lo

tanto que recurrir al medio poco expedito y lleno de inconvenientes de los buques de remolque. Esto cubrió por el momento la necesidad; pero como el tráfico se hacía cada vez mayor, los hermanos Pinel concibieron la feliz idea de fundar una compañía nacional de navegación a vapor, que aportara nuevos elementos a la empresa.

No siendo posible en ese entonces conseguir en el país capital suficiente, hubieron los iniciadores de solicitar el concurso del capital norteamericano y en 1907 quedó definitivamente constituida en Jersey City, Estado de New Jersey, una compañía marítima con el nombre de *National Navigation Company of Panamá*, que colocó aquí muchas acciones y que hizo construir en Inglaterra, bajo planos especiales que consultaban las necesidades locales, tres vapores adecuados a la navegación de nuestros puertos, que llevaron y llevan aún los nombres de *David*, *Veraguas* y *Los Santos*. El primero de ellos vino desde Londres por su propia máquina, a través del estrecho de Magallanes, y los otros dos fueron armados aquí, en el astillero de Peña Prieta de los hermanos Pinel.

Algún tiempo después la mencionada Compañía, cuyos vapores no obstante ser ella norteamericana navegaban bajo bandera panameña, compró el vapor *Taboga* a la *Pacific Steam Navigation Company*, que cambió entonces de matrícula y que vino a traer un valiosísimo elemento a la empresa. Desde entonces el comercio de cabotaje en el litoral panameño del Pacífico se hace exclusivamente bajo bandera nacional, como en la mayor parte de los países.

El vapor *Taboga* naufragó desgraciadamente frente a la punta de Cambutal—único siniestro de importancia que registra la historia de la navegación nacional—el 23 de Mayo de 1911, y entonces varios acaudalados comerciantes, ganaderos en su mayoría, aprovecharon la oportunidad para fundar una nueva compañía marítima que se dió el nombre de *Compañía Panameña de Vapores*. Esta nueva empresa, netamente nacional, hizo construir en Dundee, Escosia, un hermoso y cómodo vapor, el *Panamá*, destinado a la navegación entre la capital y los puertos de Chiriquí y de Veraguas, y más tarde adquirió el *Lilian*, que cambió su nombre por el de *Chitré* y que se destinó al comercio entre los puertos del golfo.

Bien pronto se vió que el incipiente desarrollo del país no ofrecía aún campo para dos empresas rivales de esa clase y los directores de una y otra acordaron refundirlas en una, constituida en el país y conforme a sus leyes, que hoy lleva el nombre de *Compañía de Navegación Nacional*.

La nueva empresa, subvencionada por el Estado para la conducción de los correos nacionales, cuenta hoy con una buena flota que le permite mantener servicio regular de vapores entre todos los puertos panameños del Pacífico.

Esa flota consta hoy de los siguientes vapores: *Panamá*, de 900 toneladas, 200 pies de eslora, 35 de manga y 15 de puntal; *David*, de 150 toneladas, 130 pies de eslora, 30 de manga y 7 de puntal; *Veraguas*, de 120 toneladas, 110 pies de eslora, 24 de manga y 6 de puntal; *Los Santos*, de 120 toneladas, 110 pies de eslora, 24 de manga y 5 de puntal, y *Coclé*, de 80 toneladas, 70 pies de eslora, 15 de manga y 9 de puntal. El vapor *Boyacá* está ya fuera de servicio. También tiene la empresa un buen número de lanchas a gasolina para el tráfico con los puertos inmediatos a la capital.

El vapor *Chitré*, enteramente nuevo y de grandes condiciones maríneas, pero poco adecuado por su construcción a las necesidades locales del tráfico, ha sido vendido últimamente al gobierno nacional, que piensa destinarlo al servicio de vigilancia en la extensa costa atlántica de San Blas.

SEÑORITAS PANAMEÑAS



YOUNG LADIES OF PANAMA

Provincia de Bocas del Toro

Por S. VILLALAZ



LA redentora transformación política que trajo a la familia de las naciones la República de Panamá, dió vida a la Provincia de Bocas del Toro, formada con el territorio que antes fué sólo un Distrito Municipal de Colombia.

Es la Provincia de Bocas del Toro la más joven de las siete que componen la floreciente República de Panamá, a su vez el Benjamín de los pueblos libres e independientes.

Con el brusco cambio político verificado el 3 de Noviembre de 1903 en el Istmo, cambio por medio del cual en momento bendito se convirtió Panamá de un simple territorio de explotación provechosa pero culpable, en un miembro más de la familia universal; transformación a cuyo brote como que se hubieran abierto de par en par y de un golpe las puertas de las regiones de la luz para un pueblo cuya desgracia parecía irredimible, surgió también con las iniciativas más entusiastas de civilización y progreso, una percepción más clara de los principios de gobierno, y de ahí el que uno de los primeros y principales actos del Triunvirato designado para la organización del país y de la Administración Pública, fuera el de crear la hoy Provincia de Bocas del Toro. Al efecto, se dictó el Decreto número 18 de 16 de Noviembre de aquel año

Una calle de Bocas del Toro



A Bocas del Toro street

inolvidable, que autorizaron con su firma los triunviros José A. Arango, Federico Boyd y Tomás Arias, todos factores de importante actuación en el movimiento creador de la nueva entidad internacional.

Forma el territorio de Bocas del Toro una gran faja de tierras que viene desenvolviéndose suavemente hasta morir acariciada por las aguas del Atlántico, y que arranca de la cima de la cordillera, desde cuyas empinadas cumbres el intrépido Núñez de Balboa regaló al mundo con la inmensidad de un nuevo mar, fabricando de los mismos Andes el pedestal de su propia gloria. Por el Oeste, el río Sixaola lo separa de Costa Rica en *statu quo*, y por el Oriente marca sus límites el Río Chiriquí.

En la costa forma dos bahías, ambas realmente hermosas y de ventajas imponderables. La una, llamada impropriamente "Laguna de Chiriquí," y la otra "del Almirante," separadas por varios islotes y por la isla de Bastimentos. La primera es la más capaz de la América, con sus aguas tranquilas y purísimas, circundada de bajas colinas cuyo perfil corta violento un horizonte azul. La entrada por el Canal del Tigre, es fácil y capaz, y su recinto constituye el mejor y más seguro abrigo para los perseguidos por las furias del mar.

La bahía del Almirante es por su forma *sui generis*, y acaso en el mundo no hay otra tan pintoresca y de aguas tan puras y tranquilas; su faz se conserva siempre tersa; jamás la cruza una sola arruga y los objetos en su fondo pueden ser identificados a cinco metros de profundidad. Un grupo de islas, Colón, Bastimentos, la Popa y Carenero cual perpetuos

Province of Bocas del Toro

By S. VILLALAZ

THE redeeming political transformation which brought the Republic of Panama into the family of nations gave life to the Province of Bocas del Toro, formed by the territory which had previously been only a Municipal District of Colombia.

With the abrupt political change that took place on the 3rd of November, 1903, change by which in a happy moment Panama was converted from a mere source of fruitful exploitation into another member of the universal family; a transformation which seemed as though at one stroke it had opened wide the doors into the region of light to a people whose misfortune seemed unredeemable; with more enthusiastic initiative for civilization and progress there was also brought about a clearer perception of the principles of government. Hence it was that one of the first and most important acts of the Triumvirate which was designated to organize the Public Administration of the country was the creation of what is to-day the Province of Bocas del Toro. To this end, Decree No. 18 of November 16th of that unforgettable year was promulgated, which was authorized by the signatures of the triumvirs, José A. Arango, Federico Boyd and Tomás Arias, all of whom had been very important factors in the creation of the new international entity.

The territory of Bocas del Toro is formed by a strip of land which gradually slopes to the shores of the Atlantic, starting from the ridges of the mountain range on whose steep tops the intrepid Núñez de Balboa stood when he presented to the world a new ocean, thus making out of the Andes themselves the pedestal for his glory. On the west, the River Sixaola separates it from Costa Rica in *statu quo*, and on the east the boundary is formed by the Chiriquí River.

The coast line forms two bays, both really beautiful and of imponderable advantages. One, improperly called *Lagoon* of Chiriquí, and the other the Bay of Almirante, separated the one from the other by the Island of Bastimentos and other small islands. The former is the largest in America, with quiet and pure waters, surrounded by a low hill whose profile abruptly cuts the blue horizon. The entrance by the Canal del Tigre is deep and easy, and the inclosure forms the best and safest shelter from the furies of the sea.

The Bay of Almirante is by its form *sui generis*, and perhaps there is no other in the world as picturesque or with water as pure and quiet; the surface is always undisturbed, never rippled, and objects in the bottom may be identified to a depth of five metres. A group of islands, Colón, Bastimentos, La Popa and Carenero, like eternal sentries distributed by the hand of man, guard the entrance, which is easy of access, without dangerous turns, leaving small channels, deep and safe, for the traffic of small vessels between them. There stand those guardians of immensity, firm, in the same attitude in which they beheld more than four centuries ago the triumphal entry of that genius of the sea, the Genoese Admiral.

Oh Carenero born of Atlantis, even now it seems as though between the branches of your old trees one might hear the echo of the hammer strikes while those little ships were being repaired; even yet one seems to hear the clanking of the noisy chains and cranes. Sixth of October of 1502, brilliant and fruitful dawn, shine forever on the strip of land which once served as a resting place for the immortal Genoese. And thou, historical cliff, resembling that immense, perpetually quiet bull, origin of the name of these places! Thou, silent witness of that achievement, say, was perhaps your only howl that which you uttered to those boats violating the Sultana of the Caribe?

Bocas del Toro, Bastimentos and Chiriquí Grande are the three sections that, under the denomination of districts, integrate the Province, the first mentioned being the most populated and the most important on every point of view. The

Banco Nacional

PANAMA, R. de P.

Capital: B/.750.000-00

Gerente: R. F. Acevedo

Se hacen préstamos garantizados con primera hipoteca de fincas urbanas y agrícolas ó con fianza personal de primera clase.

Se paga interés sobre depósitos á la vista y á plazo fijo.

Operaciones de Banca en general

“LA DALIA”

Reorganizado Establecimiento de Mercancías
al por Mayor y Menor

Esquinas de la Avenida B. y Calle 8a. P. O. Apartado 4.

Ofrecemos á nuestra numerosa clientela y al público en general, un escogido surtido de mercaderías, que satisfacen los gustos más exigentes y á los PRECIOS más REDUCIDOS; además de un trato afable, interesada atención y prontitud en el despacho.

ESPECIALIDAD en CASIMIRES, DIAGONALES Y VICUNAS INGLESAS,
SELECTA EXISTENCIA en VESTIDOS DE NINO,
GORRAS y SOMBREROS para SENORITAS y SEÑORAS, ENCAJES, LETINES,
GENEROS como SEDALINAS, LINONES, las acreditadas CREAS,
sus garantizados PANUELOS y ajustados CORSES.

DE CABALLEROS: CAMISETAS, CALZONCILLOS, DRILES de COLORES y BLANCOS, ROPA HECHA y MEDIAS de TODAS CLASES y TAMANOS. SE OLVIDA LA CAMPANA, ante LA BAJA de los PRECIOS.

Expertos en la Compra de Productos del Pais.



FABRICA DE FIDEOS
MOLINO AMERICANO
PANADERIA, DULCERIA
G A L L E T E R Í A
LICORES Y PROVISIONES

MACARONI FACTORY
AMERICAN WHEAT MILL
BAKERY, Large variety of Bread
Cakes, Biscuits and Crackers
GROCERY DEPARTMENT

Teléfono
362

LA ESTRELLA
COMPANIA INDUSTRIAL

P. O. Box 224
PANAMA

HOME OF

THE
GOLOFINA
BRAND

of Cigars is the
recognized qual-
ity cigar through-
out the Republic
of Panama and
the Tropics of
the Western
Hemisphere.



Made in Thirty
Distinctive
Sizes.

Orders solicited
from responsible
dealers.

Samples and
wholesale quota-
tions forwarded
upon request.

THE CIGAR AND CIGARETTE MANUFACTORY OF THE JAMAICA TOBACCO
COMPANY, KINGSTON, JAMAICA

JAMAICA TOBACCO CO.

4 PRINCESS STREET

KINGSTON, JAMAICA, B. W. I.

centinelas distribuidos como por la mano del hombre, guardan la entrada, que es de fácil acceso, sin tortuosidades peligrosas, y dejan entre sí pequeños canales, profundos y seguros, para el tráfico de pequeñas embarcaciones entre ellas. Allí están esos guardianes de la inmensidad, firmes, en la misma actitud en que contemplaron hace más de cuatro centurias la entrada triunfal del genio de los mares, el Almirante genovés.

¡Oh Carenero! aborto del Atlante, aun parece que en la red de tus vetustos árboles repercute el golpe del martillo en la reparación de aquellas navecillas; aun como que se oye el rechinar de las cadenas y el estridente crugido de las grúas. ¡6 de Octubre de 1502, brillante y fecunda aurora: brillad siempre sobre el pedazo de tierra que un día sirvió de lecho al inmortal genovés! Y tú, histórico peñón que simulas ese toro inmenso en reposo perpetuo, origen del nombre que llevan estos lares; tú, mudo testigo de aquella hazaña, dí, ¿fue tal vez tu único bramido el que lanzaste ante aquellas barquillas que violaban la Sultana del Caribe?

Bocas del Toro, Bastimentos y Chiriquí Grande, son las tres secciones que bajo la denominación de Distritos integran la Provincia, siendo el primero el más poblado y el más importante desde todo punto de vista. Su ciudad cabecera, que es también capital de la Provincia, se reclina apacible y risueña en las faldas de pequeñas colinas, a orillas del mar, en el extremo oriental de la Isla de Colón. No ha muchos años la población estaba construída sobre insalubre pantano que inundaban las aguas en la pleamar, y el tráfico se verificaba sobre endeble y angostos puentecillos de madera con dificultad y hasta con peligro. Pero en 1906 se emprendió y se llevó a cabo la obra del relleno de la ciudad y se le dotó de desagües y de un tajamar sólido que la circunda, con lo que las condiciones sanitarias mejoraron notablemente. Se levantó, además, un plano moderno al cual se han sometido desde entonces las construcciones y reedificaciones, ganando con ello y muy mucho el aspecto de la ciudad. Así, es hoy amplia, alegre, dividida en 10 calles y 9 Avenidas de 25 metros de ancho, rectas, adornadas muchas de ellas con alamedas, y por las cuales ruedan y circulan coches, automóviles y otros vehículos de rueda con entera comodidad.

La generalidad de sus construcciones es de madera y techo de zinc y de un estilo risueño, rodeadas la mayor parte de graciosos y bien cultivados jardines, lo que contribuye con su cielo azul y brillante a imprimirle a la población una fisonomía peculiar. En las noches surge de las aguas apacibles de su mansa bahía el disco de plata puro y argentado, rielando sus destellos sobre aquella faz tranquila, mientras pangas, botes y lanchas, con paseantes bulliciosos, dibujan luminosas serpentinas sobre las aguas que cruzan.

La ciudad cuenta con un magnífico alumbrado público de acetileno, fresco y suave, y el más bello, el más moderno y mejor cuidado parque de la República sirve de punto de cita, especialmente en las noches en que una buena Banda de Música ameniza horas que pasan ligeras.

Frente a este parque, a su lado Norte, se yergue realmente hermoso el Palacio de Gobierno, edificio de concreto armado, estilo moderno, y que, con el Cuartel de Policía, son los mejores del lugar.

Fundada Bocas del Toro al principio del siglo XIX por inmigrantes de Jamaica, Providencia y San Andrés, tienen sus moradores como idioma propio y común el inglés, aunque el oficial es el español, y profesan en su mayoría el culto protestante, al cual hay dedicados tres templos, por uno con que cuenta el catolicismo.

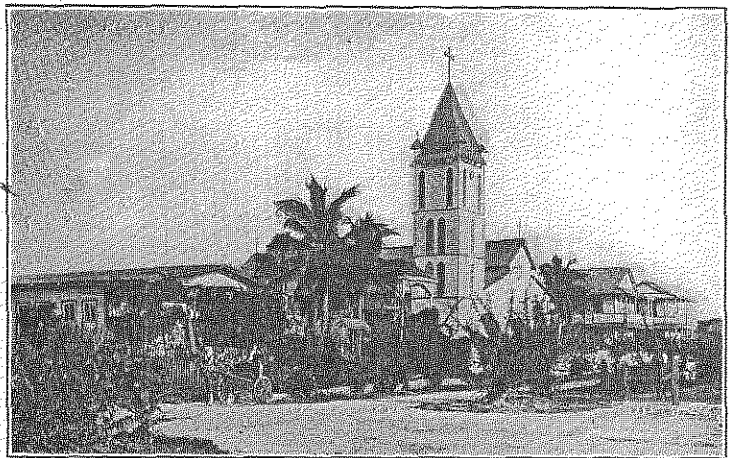
Esta ciudad, cuyo desarrollo puede calificarse de vertiginoso, pues cuenta un período evolutivo apenas de diez años, promete ser una de las más importantes de la República por su inmejorable puerto, su buen clima, lo pintoresco de su posición, sus condiciones higiénicas, y por el incremento que día por día toman el comercio y la agricultura. Hoy su exportación asciende a B/ 2.645.481.00 y su importación a la suma de B/ 1.153.082.00. Cuenta con dos capaces y modernos teatros, y su comunicación con el exterior es asidua e importante, anclando en su puerto algo más de 20 vapores mensualmente, y en una de sus colinas, hiere las alturas, aguda y violenta, la torre flaca y larga de una poderosa estación inalámbrica. Su población en 1903 era sólo de

capital of the said district, which is also that of the Province, rests, pleasantly and smilingly, on the slope of little hills, on the seashore, at the eastern extremity of the Island of Colón. Not many years ago the city was built on an unhealthy swamp flooded by high tides, and the traffic was made with difficulty and even with danger, through weak and narrow wooden bridges. But in 1906 the work of filling it was undertaken and carried out, and it was endowed with sewers and a solid breakwater surrounding it, all of which has greatly improved the sanitary conditions. Besides, a modern plan was made, to which all buildings and rebuildings have submitted since, the aspect of the city bettering by it. Therefore, it is to-day ample, gay, divided in ten streets and nine avenues, twenty-nine meters wide, straight, many of them embellished with shady rows of trees, and by which automobiles and other carriages pass and move on quite at ease.

The greater part of the buildings are frame houses with iron roofs, and a pleasing style, most of them surrounded by nice and well-cultivated gardens, whose effect is, together with its blue and shining sky, to give peculiar features to the city. At night the pure and silvery face of the moon comes forth from the placid waters of the harbor, glittering on that quiet surface, while boats, barges and launches, with noisy promenaders, design luminous serpentines.

The city has a splendid public lighting system of acetylene gas, fresh and soft; and the most beautiful, the most modern

Iglesia Católica de Bocas del Toro



Catholic Church in Bocas del Toro

and the best kept park of the Republic, is a rendezvous, especially in the nights, in which a good band renders agreeable the swift hours.

Opposite this park at its north side stands the really handsome Government Palace, a building of reinforced concrete, and modern style, which with the police station is the best of the place.

Bocas del Toro, being founded at the beginning of the nineteenth century by Jamaican immigrants, as well as by those coming from Providencia and San Andrés, its inhabitants keep the English as their own and common language, although the Spanish is the official one; and they are in their majority of the Protestant religion, to which they have devoted three churches, against one Catholic one.

This city, whose development can be qualified as exceedingly rapid, as it has only a period of development of ten years, shows that it will be one of the most important of the Republic on account of its unsurpassable port, good climate, picturesque position, hygienic conditions and the increment which commerce and agriculture take day by day. Nowadays its exportation is \$2,645,481 and its importation \$1,153,082. It has two ample and modern theatres, and its communication with foreign countries is constant and important, in its harbor anchoring something more than twenty steamers monthly. In one of its hills a powerful wireless station raises its thin and long tower to the sky. Its population was in the year 1903.

9,128 almas, contando hoy con 22,132 habitantes, y sus rentas alcanzan el no insignificante importe de B/ 279,850.00.

Su comercio y su agricultura colocan a esta Provincia en la tercera categoría entre las que forman la República. Grandes y bien abastecidos almacenes funcionan en las ciudades de Bocas del Toro y Almirante y en la nueva población de Guabito, respaldadas por firmas respetables, y también dos establecimientos bancarios, el "Continental Banking and Trust Company" y "Carl Friese & Co."

Debido al desarrollo de su agricultura, su exportación es hoy mucho mayor que su importación, asegurando así su propia existencia, sin lo cual la vida de los pueblos es precaria. Es el banano la fuente principal de su riqueza, sin dejar de mencionar el cacao y el coco, a los cuales hay dedicadas grandes extensiones de tierras, y la caña de azúcar, cuya exhuberancia es un escándalo para los expertos. Su tamaño es de tres metros por término medio, su diámetro tres pulgadas y su dulce alcanza a los once grados. Las coqueras en las costas son espontáneas, y muchas de propiedad nacional cuya explotación se hace por contratos de arrendamiento con el Gobierno. En "Río Caña" y "Coco Plum Point," Distrito de Bastimentos, se ha establecido recientemente una compañía americana, "The Bocas del Toro Estate Incorporated," con un capital de B/ 100,000.00, que se dedica al cultivo del coco sobre cerca de tres mil hectáreas de tierras adquiridas en propiedad, y donde ya 82,000 palmas se mecen al impulso de los vientos.

Los productos como el caucho, la zarzaparrilla, la balata, son extraídos en grandes cantidades de las montañas sin orden ni arte alguno, y sin que estimule su reproducción ninguna fuerza extraña a la fecundidad asombrosa que tiene allí la naturaleza. El carey y la tortuga viva son otras tantas exportaciones que se hacen en escala de alguna consideración.

Frente a la ciudad y en un extremo de la Isla de Solarte, o Nancys Cay, se encuentra un magnífico hospital, de propiedad de la United Fruit Co., constante de cinco edificios construidos con todas las exigencias de la ciencia, y entre bellísimos jardines. Está dotado de una sala de cirugía montada perfectamente a la moderna, y aunque el hospital es de propiedad privada, presta sus servicios eficaces a quien los solicite, pudiendo dar asilo a 140 enfermos.

A una hora y treinta minutos por mar, se encuentra ya en el Continente la nueva y pujante ciudad de Almirante, la que surge preñada de promesas, desenvolviéndose como a influencias de un mágico conjuro. En 1910 una ley creó aquel emporio del mañana; ordenó la confección de un plano que sirviera de base a las construcciones, con amplias calles y avenidas, y con reservas adecuadas para edificios públicos, parques y jardines. Una muralla de espesor, casi concluida, ribetea la ciudad por tres lados, y pronto estará dotada de espléndido acueducto y desagües, y sus calles serán pavimentadas sobre un sólido relleno que se ejecuta.

En forma de ángulo obtuso, un muelle de concreto y hierro se desprende de las murallas de la ciudad para internarse en la bahía y dar fácil, cómodo y seguro atracadero a vapores de alto bordo encargados del transporte del banano que extrae la United Fruit Co. de sus extensas plantaciones. Su primitiva extensión era de 700 pies, pero el desarrollo de la empresa ha exigido su expansión, y hoy se le construye un agregado de 300 más en la misma dirección y condiciones. Este muelle, junto con su edificio anexo para depósito, de los mismos materiales, pasarán a ser de propiedad nacional, una vez expirado el término de la concesión que explota la mencionada Compañía.

Esta empresa, que es la más poderosa de las incorporadas en el país y la cual ha contribuido en mucho al progreso agrícola y comercial de esta sección de la República, se estableció primeramente en nuestro territorio en el año de 1899 con un capital de B/ 1,000,000.00 en el Distrito de Chiriquí Grande, imprimiendo un impulso tan intenso al cultivo del banano en aquella región, que bien pronto se le vió convertida en un centro de grandes transacciones comerciales. La inteligencia y el brazo encontraban allí campo propicio a su actividad y el dinero corría a manos llenas. Extenso número de millas de ferrocarril se internaban hacia las cordilleras recorriendo aquellos fértiles y frescos

of only 9,128 souls, and it has to-day more than 22,132. Its revenues reach the not insignificant amount of \$279,850.

Its commerce and agriculture place this province in the third standing among those constituting the Republic, and in the cities of Bocas del Toro and Almirante, and in the new town of Guabito, there are big and well-supplied shops supplied by respectable firms. There are also two banking establishments—the Continental Banking and Trust Company and Carl Friese & Co.

Owing to the development of its agriculture, its exportation is at present much greater than its importation, securing by that its own existence, without which the life of the country is precarious. Banana is the principal source of its riches, as well as cacao-tree and cocoanut, which occupy big extensions of lands, and sugarcane, the exuberance of which is astonishing in the opinion of experts. Its length is of three meters in the average, its width three inches, and its sweet reaches up to eleven grades. The cocoanut plantations on the coast are spontaneous, and many are a national property, the working of which is made by leases granted by the Government. At "Río Caña" and "Coco Plum Point," District of Bastimentos, has recently been established an American company, "The Bocas del Toro Estate, Incorporated," with capital of \$100,000, applied to the cultivation of cocoanut over nearly 3,000 hectares of land acquired in full property, and where 82,000 cocoanut trees are already rocked by the winds.

Produce such as rubber, sarsaparilla and balata is drawn in great quantities from the mountains without any method or art, and without the reproduction being stimulated by anything outside the wonderful fertility of the soil. Tortoise shell and tortoise alive are also export articles of some importance.

Opposite the city, at an extremity of the Island of Solarte, or Nancys Cay, there is a splendid hospital, property of the United Fruit Company, consisting of five buildings built according to all the requirements of science, among very beautiful gardens. It is endowed with an operating room fitted in the modern way, and although the hospital is a private property, it renders efficient services to whomsoever requires them. It can accommodate 140 patients.

At one hour and thirty minutes by sea, you find in the continent the new and flourishing city of Almirante, which begins full of smiling prospects. A law in 1910 created that emporium of the future; it ordered a plan to be made that it might serve as a basis for constructions, with wide streets and avenues, and adequate reservations for public buildings, parks and gardens. A thick wall, nearly finished, surrounds the city by three sides, and it will soon be endowed with splendid aqueduct and sewers, and its streets will be paved on the solid filling which is being carried out.

In the form of an obtuse angle, a concrete and iron wharf comes from the walls to advance into the harbor and offer an easy, comfortable and safe landing-place to large sea-going steamers employed in transporting the bananas taken by the United Fruit Company from its extensive plantations. Its primitive length was 700 feet, but the development of the enterprise has required its expansion, and it is being constructed at present an aggregate of 300 feet in the same direction and conditions. This wharf, together with its adjoining building for deposit, made with the same materials, will become a national property at the expiration of the lease granted to the said company.

This enterprise, the most powerful of those incorporated in the country, which has contributed on a great scale to the agricultural and commercial progress of this section of the Republic, was first established in our territory in the year 1899, with a capital of \$1,000,000, in the district of Chiriquí Grande, giving such an intense impulsion to the cultivation of bananas in that region that it soon became a center of big commercial transactions. Mind and arm found there a proper field for their activities, and money circulated in great quantities. An extensive number of miles of railroad penetrated into the mountain ranges, through the fertile and fresh valleys, in order to collect from the prolific plantations the nice

valles, para recolectar de los exuberantes plántos el sabroso fruto que revolucionaba el mercado americano, y la agitación y el bienestar se sentían por doquier. Por desgracia, una plaga surgió como maldita producción espontánea de un microbio inominado, la cual atacó con coraje aquellas plantaciones, causando tales estragos en cortos meses, que hubo que abandonar el cultivo del fruto en aquellos lugares.

Hoy, los que alguna vez visitaron aquella erupción de vida y de calor comercial, vuelven a respirar la suave brisa de sus playas, sienten el frío de la muerte y el espasmo de la destrucción; la pesadumbre que provocan los despojos de todo lo que un tiempo fué. Aquí, los muelles largos, muy largos, cual esqueletos que resisten en vano ser sepultados en el fondo del mar; allá, rieles que parecen fragmentos de culebras destrozadas en voluptuosa carrera; y acá, locomotoras heridas y mutiladas, y silenciosas entre las madre selvas y trepadoras, sirviendo de vivienda al fúnebre buho.

Y tan agudo ataque de parálisis será incurable? No; la fertilidad prodigiosa de aquellas tierras, la bondad de su clima y las singulares condiciones de su bahía como puerto, son garantía de un lisonjero porvenir. Aquellas mismas tierras infectadas por la plaga mortal, se están dedicando hoy con gran éxito al cacao y a la caña de azúcar, bosquejándose ya una reacción saludable.

Pero volvamos a Almirante.

Del gran muelle que queda mencionado, parte un ferrocarril, de vía angosta hacia el interior atravesando vertiginoso el valle del caudaloso Changuinola, luego el del San San, de alcance al magestuoso Sixaola, lo salva sobre el lomo del colosal camello que forma su soberbio puente, y continúa su marcha estrepitosa hasta internarse en Cuabre y Talamanca, bajo jurisdicción *de facto* de Costa Rica. El tren corre por una red de 150 millas en territorio panameño y transporta en 560 carros durante el año la cantidad de 5,000,000 de racimos de banano que surten diferentes mercados americanos. De éstos la mitad son extraídos de plantaciones allende el Sixaola, en territorio que Panamá reclama con justicia como suyo.

Aparte de plantaciones varias de diferentes personas, la sola United Fruit Co. tiene dedicadas al banano 9,500 hectáreas de terrenos, de las 15,630 que ha adquirido en propiedad, entre la margen derecha del Sixaola y la costa, y otra considerable extensión en Changuinola, con cultivos frondosos de cacao, fruto que se colecta a los dos y tres años de edad, siendo esta precocidad única en el mundo. Del banano que se extrae en estas regiones, el 91% pertenece a la primera clase y es preferido por su sabor delicioso y su hermosura.

La expansión que esta empresa ha dado a sus negocios en Bocas del Toro en los últimos años es altamente importante, representando hoy sus inversiones un capital de \$8,500,000 oro americano, amén de proyectos en ejecución que constituyen un gran impulso. 9 edificios de concreto armado para oficinas, de carácter permanente, se construirán próximamente en Almirante, estando al concluirse el principal de ellos, de tres pisos, estilo moderno, hermoso y que haría honor a cualquiera capital americana.

Esta empresa da ocupación en sus negocios diversos a 1,000 hombres que aloja en residencias cómodas e higiénicas con 1,305 edificios que tiene distribuidos en sus diferentes campamentos, muchos de los cuales forman simpáticos caseríos.

Dos trenes diarios están dedicados a prestar servicio de pasajeros, recorriendo el trayecto entre Sibube (Costa Rica) y Almirante, con diez estaciones intermedias, de las cuales las más importante es Guabito, población que se levanta a orillas del voluminoso Sixaola, bajo el puente, y a la que anima ya un gran movimiento mercantil.

Debe saberse que en los muchos años que lleva la United Fruit Co. de estar establecida en el país, y a pesar de la importancia y la extensión y variedad de sus negocios en él, jamás ha tenido la más insignificante fricción con ninguno de los gobiernos que han venido sucediéndose, sino que, antes bien, siempre ha prevalecido entre unos y otra la mejor inteligencia, el más leal acuerdo, y la más sincera cordialidad en sus relaciones mutuas. Al frente de esta empresa se encuentra en la actualidad un caballero americano cuyas cualidades son

fruit which revolutionized the American markets. Everywhere agitation and well-being were felt. Unfortunately a plague appeared, a cursed production of an unknown microbe, which attacked those plantations wildly, causing so much destruction in a few months that it was necessary to give up the enterprise in those places.

Now those who once visited that beginning of commercial life, and breathe anew the soft breeze of its strands, feel the cold of death and the spasm of destruction, the grief provoked by the remains of what is no more. Here the long, very long wharfs, like skeletons resisting in vain to be buried in the bottom of the sea; rails, looking like fragments of snakes torn to pieces; and here mutilated locomotives silent among the honeysuckles and creepings, serving as a dwelling for the funeral owl.

And such an acute attack of paralysis will be hopeless? No, the marvelous fertility of those lands, the goodness of their climate and the special conditions of their bay as a port, are a guarantee of a smiling future. The same lands infected by the deadly plague are being now applied with great success to the cacao tree and the sugar cane, already showing a healthy reaction.

But let us return to Almirante. From the big wharf mentioned starts a railroad of narrow gauge towards the interior, rapidly traversing the valley of the abundant Changuinola, then that of the San San, reaches the majestic Sixaola, goes across it by means of the colossal bridge and continues its boisterous career until it penetrates Cuabre and Talamanca, in the *de facto* jurisdiction of Costa Rica. The train runs on a system of 150 miles on Panamanian territory, and transports in 560 cars during the year 5,000,000 of banana clusters supplying different American markets. Half of these are taken from the plantations beyond the Sixaola, in the territory claimed by Panamá rightly as its own.

Besides other plantations of different persons, the United Fruit Company alone has applied to bananas 9,500 hectares of land, from the 5,630 which it has acquired in full property between the right bank of the Sixaola and the coast; and another considerable extension of land in Changuinola with opulent plantations of cacao-trees, yielding fruit at two and three years of age, this precocity being exclusive in the world. The 91% of the banana extracted from these regions belongs to the first class and is preferred on account of its delicious flavor and its beauty.

The expansion that this concern has given to its business in Bocas del Toro in the last years is very important, its investments representing at present a capital of \$8,500,000, besides projects on way of completion constituting a great impulsion. There will be soon built in Almirante nine buildings of reinforced concrete, of a permanent character. The principal of them, with three stories, is nearing completion. The style is modern, handsome, and would give honor to any American capital.

This undertaking employs in its different businesses 1,000 men, that it lodges in comfortable and hygienic dwellings. It has 1,305 buildings distributed in its different camps, many of which constitute agreeable villages.

Two daily trains are applied to passenger service, running between Sibube (Costa Rica) and Almirante, with ten intermediate stations, the most important of which is Guabito, a town which is at the bank of the voluminous Sixaola, under the bridge, and which is already animated by a great commercial activity.

It must be known that in the many years in which the United Fruit Company has been established in the country, and notwithstanding the important extension and variety of its business therein, it has never had the most insignificant friction with any of the governments which have ruled in turn; on the contrary, there have always been among the company and the governments the most loyal accord and the most sincere cordiality in their mutual relations. At the head of this concern is at present an American gentleman whose qualities are a guarantee that everything will continue in the

garantía de que se marchará igualmente: John Morgan Kyes, encanecido en las labores bananeras, con 29 años tropicales sobre sus hombros.

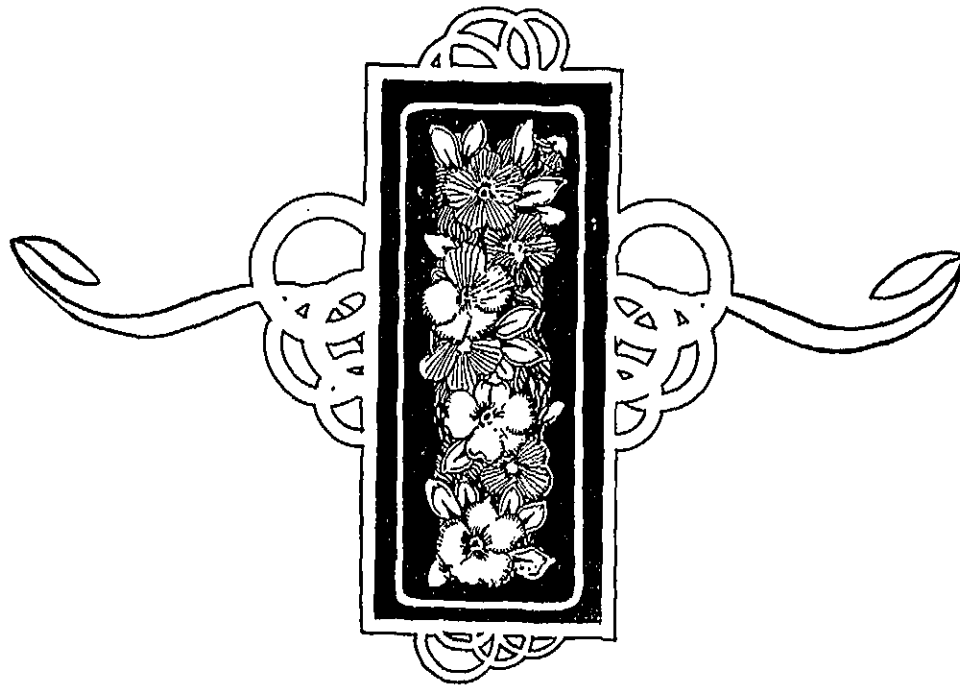
En conclusión, y teniendo en cuenta los raros atributos con que la Naturaleza generosamente ha dotado a la Provincia de Bocas del Toro, y muy especialmente su situación ventajosa en el litoral atlántico, sus extensos valles de fertilidad asombrosa, bañados por más de quince ríos de hermoso caudal de aguas, está lejos de ser una utopía el prever un desenvolvimiento no lejano que le aseguren una existencia propia y un puesto entre los principales centros comerciales del litoral. Con la apertura del Canal, una vez organizado el tráfico y pasado ese estado de semi-inconsciencia inherente al estupor en que nos deja la realización de obras que se supusieron superiores al esfuerzo del hombre, vendrá el estudio y el cálculo sobre el mañana, y las miradas tendrán que fijarse de preferencia en esta región privilegiada en que se encontrará extenso y amplio campo, virgen, fecundo y pronto a compensar con sus frutos las energías del trabajo.

Y con esta reacción que se operará sin duda en todo el país, se habrá encontrado la resolución al grave problema que tenemos planteado: en la Agricultura está nuestra redención económica.

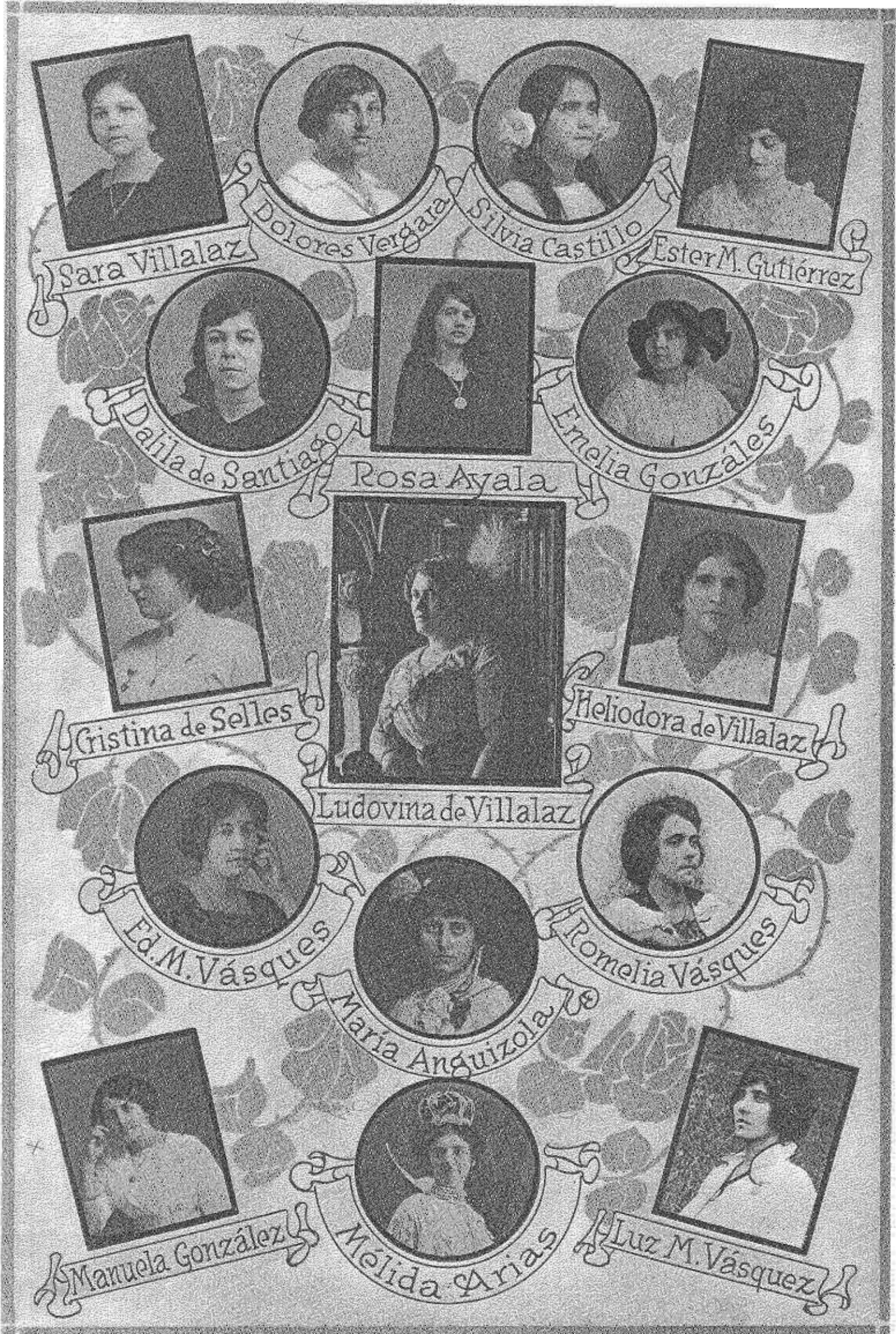
same way, that is to say, John Morgan Kyes, with twenty nine tropical years on his shoulders.

Finally, having regard to the rare attributes which generous Nature has bestowed on the Province of Bocas del Toro, and very specially its advantageous situation on the Atlantic littoral, its extensive valleys of wonderful fertility, run by more than fifteen big rivers, it is far from being an Utopia to foresee a not far development which will secure to it an existence of its own and a place among the principal commercial places of the Canal, once the traffic is organized, and after the passing of that state of semi-unconsciousness inherent to the stupor following the realization of works which were supposed superior to human effort, the study and calculation on the future will come, and the looks must be turned preferentially on this privileged region, in which there will be found extensive and ample field, untouched, fruitful and ready to compensate with its produce the energies of work.

And with this reaction, which will no doubt take place in the whole country, the solution to the serious problem that we have before us will be found: our economic redemption is in agriculture.



SEÑORAS Y SENORITAS DE PROVINCIAS



LADIES AND MISSES OF THE PROVINCES