



El lago de Gatun, creado por el represamiento del río Chagres, y que, a 32 metros sobre el nivel del mar, constituye la sección central del Canal.

El reportaje de Foster Fraser, del que daremos aquí una breve pincelada, adolece de una cierta frivolidad. Es el viajero que gusta de las comodidades, y habla un poco de todo, con un criterio ameno, un poco superficial, pero bien observado.

"Llegáis a Pedro Miguel —dice Foster— y una esclusa os lleva al nivel, inferior en diez metros, del lago de Miraflores, cuya travesía es de dos kilómetros y medio. Dos esclusas más os hacen pasar entonces al nivel del Pacífico, diecinueve metros más bajo. Unos trece kilómetros más, y el navío se desliza ya en las aguas del litoral occidental del continente americano. He aquí, resumido, el canal de Panamá. Parece, dicho así, que se trate de poca cosa, pero cuanto más se le conoce, más se aprende a admirarlo. Durante dos semanas he recorrido lentamente, en ambos sentidos, la línea de construcción. El ruido de las máquinas es infernal. Locomotoras sonando a campana tendida y lanzando sus agudos silbidos, remolcan, jadeando, los vagones cargados de escombros que servirán para la construcción del dique en la costa del Pacífico. Piedras y tierra tienen aspecto volcánico, grises, rojas, en fragmentos irregulares. Las explosiones de gigantescos barrenos se suceden incesantemente: colinas enteras desaparecen. Una pala automática verdadero monstruo de movimientos extraños, avanza, vacilante, sobre el suelo desigual. Encorva la cabeza y hunda el dentado hocico de acero en los escombros; un ruido de cadenas; la pala se alza bruscamente, y con su mandíbula levanta cuatro toneladas de roca en pedazos. Se inclina a un lado y por una trampa que se abre, por así decirlo, bajo su barbilla, vierte su contenido en uno de los grandes vagones planos. Luego vuelve a inclinarse para traer otro bocado de escombros.

"Los vagones planos, fatigados, en mal estado ya, no tienen pared más que por un lado, el opuesto al de la pala, y están unidos por arriba con planchas de hierro de manera que el tren entero tiene una plataforma única. Cuando la enorme cuchara ha dejado caer su contenido, un conductor, bronceado e inundado de sudor, con la camisa entreabierto sobre el pecho, agita un banderola amarilla, y el mecánico hace avanzar la máquina algunos metros para situar la máquina en el punto donde ha de verter de nuevo. Y esto continúa sin detención, en medio de las campanadas, los gritos, los silbidos, hasta que el convoy entero queda cargado. Ahora se aleja hacia su punto de descarga. El tren de escombros va destinado a un enorme hueco entre dos colinas. Allí no se necesitan ya centenares de hombres para descargarlo. En una extremidad de la hilera de vagones hay una lámina de acero inclinada que un cable metálico enlaza a una má-

quina: ésta se pone en movimiento, el cable tira, y la lámina rasca la carga a todo lo largo del tren, haciendo resbalar los escombros, todos por un solo lado, a lo largo de la vía, y de nuevo vacío, el convoy parte, gimoteando sus ejes, hacia una nueva sección de trinchera. Después acude ruidosamente una gigantesca apisonadora de brazos que aplasta la línea de escombros.

Una de las particularidades de las canteras de Panamá es que, no obstante trabajar en ellas millares de obreros, sólo se encuentran muy pocos hombres en un mismo lugar y una misma tarea. Con un zumbido de grillos de los trópicos, las perforadoras hidráulicas roen la pared rocosa. Desde el fondo de la trinchera se percibe arriba el nivel en que los ingenieros franceses, treinta años antes, habían comenzado la obra. De pronto se produce un deslizamiento de tierras que provoca una vía de agua dentro de la cantera. Se oye el jadeo de las bombas hidráulicas que aspiran el agua y la retiran.

Veo un tren de cemento, otro de pedazos de roca, otro de arena blanca proce-

dente del litoral del Pacífico: se colocan los tres ante la cantera de las grandes esclusas. Un gigantesco puente de acero se levanta en medio del Canal con una larga pasarela metálica que llega a uno de los bordes; debajo hay una cabina móvil con un hombre sentado que mueve unas palancas. La cabina rodada se desplaza al extremo de un gran brazo metálico, hunde una enorme cuchara en el cemento, o en las piedras, o la arena, y saca estos materiales para vertirlos en el punto donde se elaboran las mezclas. Añádase a estos ruidos el chirrido, que desgarró los aires, de las máquinas remachadoras para los travesaños de acero de las esclusas.

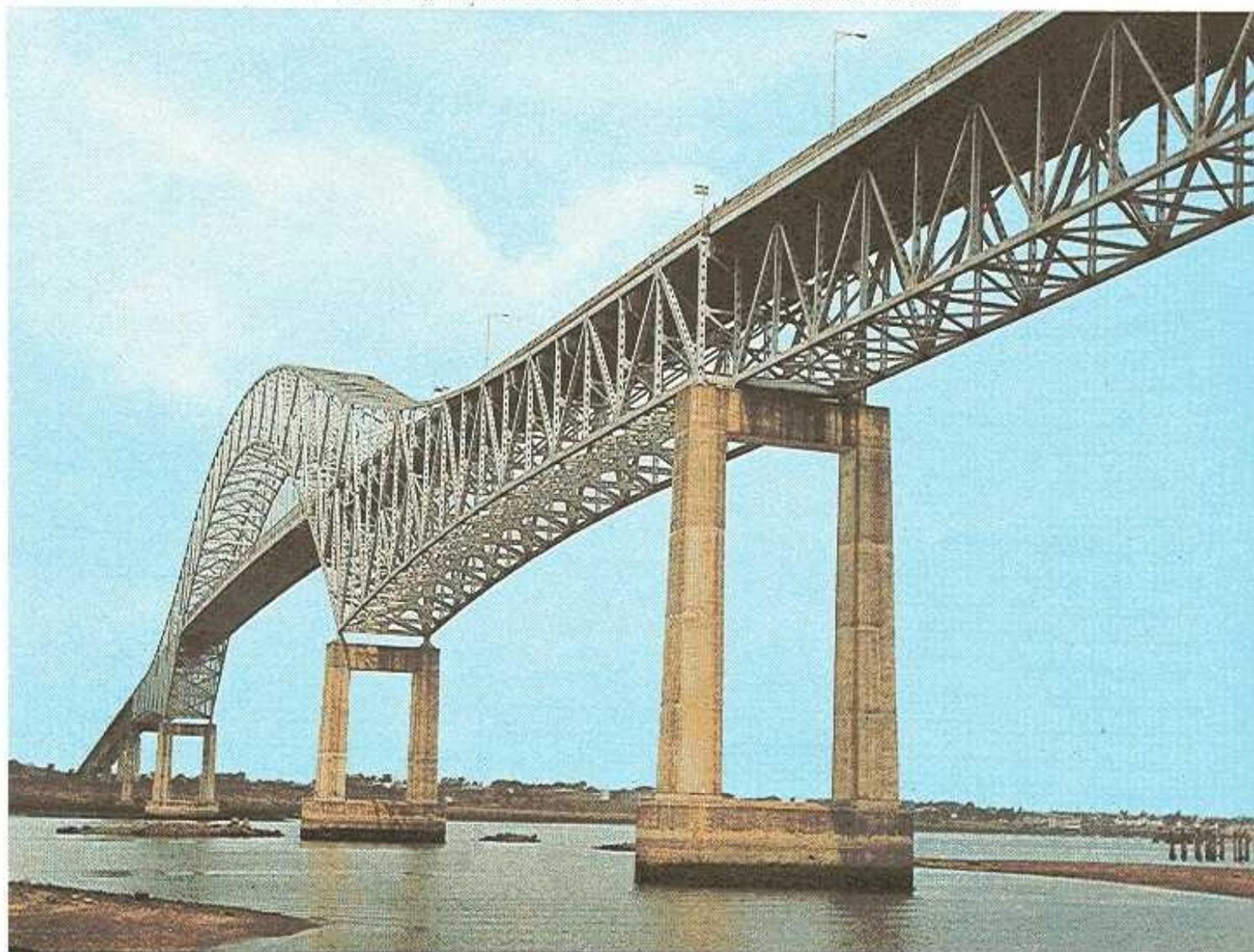
Nada parece acabado. En todas partes parece reinar la confusión. La atmósfera, caliente y húmeda, está cargada de los efluvios malsanos de la jungla. Todo el mundo cubierto de sudor se apresura trabajando en las diversas cosas, sabiendo exactamente lo que ha de hacer y cuánto tiempo necesitará para ello. Los americanos, mascando siempre alguna cosa; los españoles y los mestizos, los indígenas, todos siguen las voces de los contra-

maestros, los negros, buenos chicos, súbditos ingleses de Barbadas. Hay también italianos y escandinavos, chinos, hindúes, siempre fieles a su turbante, que al ocuparse en esta labor tiene el aspecto sudado y sucio, pero ningún pueblo ha perdido sus características de origen. Lo único que no he encontrado, y se comprenderá el porqué, son franceses. La empresa despierta en ellos recuerdos demasiado tristes. Su frac financiero de antaño fue mucho de lamentar, pues habían hecho maravillas en la obra que comenzaron treinta años antes. Una gran parte de la trinchera actual no es más que la continuación de sus primitivos trabajos.

La dirección del personal. Un campo de trabajo de 65.000 almas. El coronel Goethals. Los salarios. Una sociedad en miniatura.

El modo como se administra esta faja de tierra de dieciséis kilómetros que va de un litoral a otro, y recorrida en su punto medio por el Canal, es tan interesante como la hazaña ingenieril que en él se realiza. Recordemos que el país era una

El Puente de las Américas, magnífica obra de ingeniería que enlaza los dos lados del Canal.



jungla. Su población, escasa, muy poco densa y desperdigada, no estaba preparada a la tarea que el futuro le reservaba. Cuando los americanos se encargaron de la construcción del Canal necesitaron llevar consigo toda una administración, y además, vestidos, obreros, viveros y el material técnico necesario. Incluso unas cuantas máquinas que los franceses habían abandonado de su anterior empresa, fueron también de utilidad. También se sacó buen partido de las instalaciones del hospital de Ancon situado en una pequeña colina a la salida de Panamá.

"Hoy en día se disemina sobre todo el Istmo un inmenso campo de 65.000 almas, a 3200 kilómetros de su base de afluencia: 10.000 obreros blancos, 25.000 peones de color, y el resto, mujeres y niños.

"Fue preciso construir viviendas para todo el mundo, organizar su aprovisionamiento, suministrarles vestido, mejorar las condiciones sanitarias, establecer un servicio de socorro para los enfermos y heridos, una policía, y también cuidar de su instrucción y proveer a las necesidades de su existencia moral. Todo funciona ahora tan puntualmente en esta banda de tierra habitada, abierta a través de la jungla, como en una ciudad de progreso avanzado en plena civilización.

"Pero una vez acabado el Canal, los EE. UU. probablemente se llevarán de nuevo consigo toda esta población y destruirán la mayor parte de las improvisadas casas. Excepto las viviendas de los empleados y funcionarios adscritos al servicio del Canal, el suelo volverá a la jungla. No se necesitan colonos. No es dudoso

que los habitantes de las Antillas, entre ellos los de color, acudirían de buena gana a establecerse aquí como agricultores o mineros, pero el gobierno americano está ya bastante atardecado con sus propias gentes de color. Así, se supone que la zona será completamente evacuada una vez acabados los trabajos.

"Los americanos han establecido en la zona un régimen un tanto autocrático. Liberal, pero autocrático. El coronel Goethals tiene allí una autoridad sin apelación. Desempeña a la vez las funciones de presidente de la comisión del Canal y de ingeniero en jefe. Al principio el presidente era un civil asistido de un consejo ejecutivo de siete miembros nombrados por el presidente de los EE. UU., gentes habituadas a mandar, que entraban a menudo en competencia mutua con sus respectivas atribuciones. El trabajo se veía perjudicado por la concurrencia de demasiados métodos diferentes. Se daban órdenes contrarias que ocasionaban dificultades. Los descontentos del personal apelaban a un miembro o a otro ocasionando fricciones.

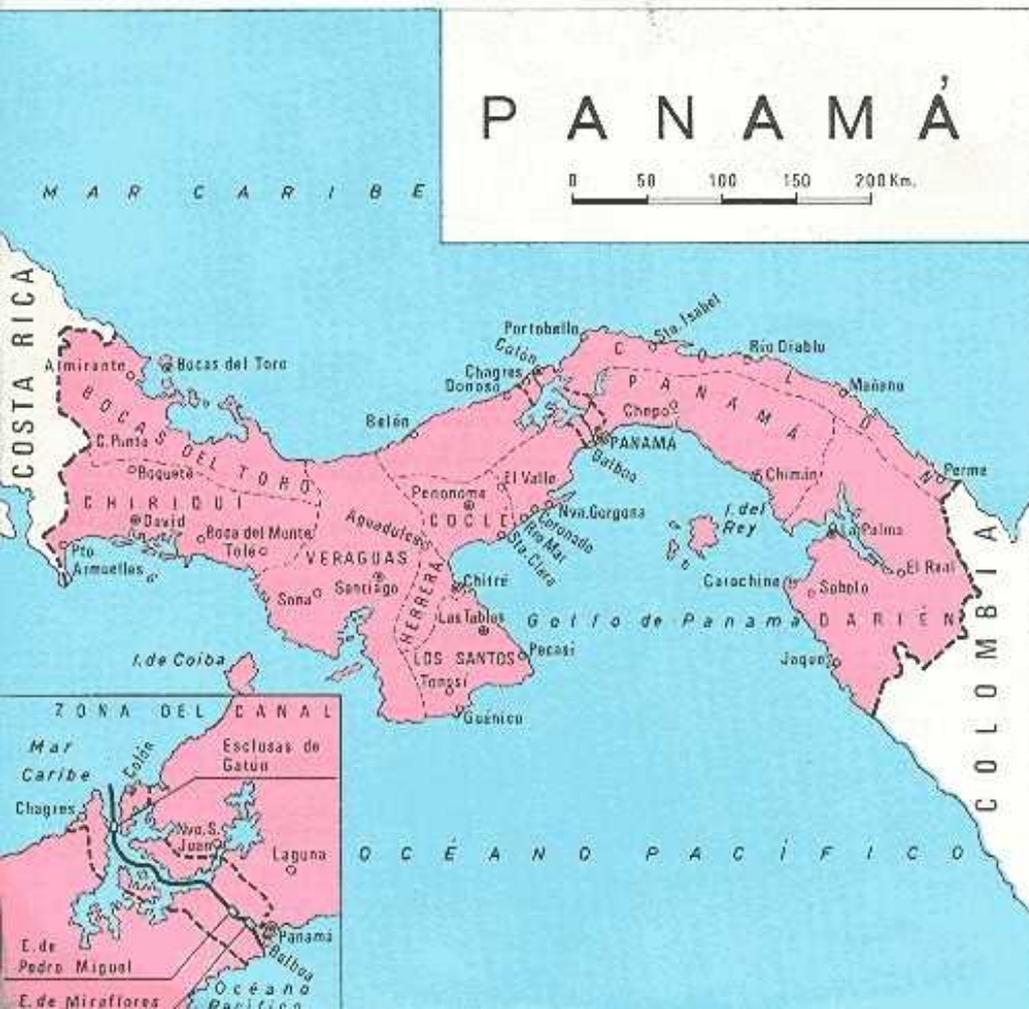
"El nombramiento de un oficial de ingenieros para ocupar las funciones de presidente. El coronel Goethals, considerado el mejor ingeniero del ejército americano, era un organizador que sabía, además, establecer la disciplina, pero desde que ha puesto el pie en el Istmo, ha tenido especial cuidado de no ponerse jamás el uniforme. Oficialmente, la zona está sometida a la administración civil; en realidad, está regida por la administración militar. Este sistema gusta a los americanos porque ha puesto fin a las rivalidades entre

funcionarios. El coronel tiene el poder supremo; da sus órdenes y hay que obedecer; no discute jamás. Ocorre que escucha tranquilamente y casi con deferencia, una crítica determinada, y una vez formulada ésta, se contenta con decir: "Está bien, hagan lo que les he indicado. Tenéis que hacer tal cosa. Yo cargo con la responsabilidad."

"Goethals es hombre de elevada estatura, hombros rectos, tendencia a la gordura, cabellos y bigote gris, tez clara no muy propia de quien pasa tanto tiempo a la intemperie. Sus ojos grises recuerdan un poco al mariscal Kitchener. No se ve en él nada de aquella proverbial "agitación" americana, ni precipitación, ni publicidad con motivo de la obra del Canal. La notoriedad le molesta. Yo le he visto declinar los ofrecimientos de uno de aquellos fatigosos fotógrafos de Nueva York que estaba decidido a toda costa a retratarle. Nada de eso. El coronel Goethals no se deja retratar para el público. Confianza, decisión, inflexibilidad, parapetadas tras su aire tranquilo, tales son las cualidades dominantes del hombre que construye el Canal de Panamá.

"Hace nueve años que los americanos ocupan el Istmo, pero la mayor parte de los tres primeros años transcurrió en discusiones, divergencias y preliminares indispensables. Había que comenzar por hacer habitable la zona, célebre por su paludismo y su fiebre amarilla. Esta tarea fue realizada por el coronel Gorgas, "el hombre que había limpiado La Habana" de fiebres tóxicas, un oficial muy cortés, pero que emplea medios drásticos contra la enfermedad, que "limpió" también Panamá. Comenzó por instalar un tipo de vivienda semejante a una jaula metálica en todo lugar donde había de instalarse un campo de trabajadores, guarneciéndolas de telas enrejadas contra la penetración de los mosquitos. Los buques de material traían asimismo casas desmontables que iban a levantarse por miles en la zona, y el mueblaje necesario, además de raíles para los convoyes. Las grandes fábricas metalúrgicas de los EE. UU. construyeron máquinas, vagones plataforma y todos los mecanismos gigantes que sirven para recortar el flanco de las colinas. Todo era traído, desmontado y vuelto a montar en su lugar correspondiente: 100 palas a vapor de diferente potencia, 158 locomotoras, 560 perforadoras, más de 400 vagones, 20 dragas, 57 grúas, 12 remolcadores, 70 buques de carga, 14 vapores pequeños. Se trajo cuanto se iba a necesitar y además, todo lo que se creyó que podría necesitarse.

"El ejército de trabajadores se dividió en dos grupos: los que cobran en oro y los que cobran en plata. A lo largo del Istmo se ven estas dos clases de letreros: *gold employees* y *silver employees*. En el Istmo tienen curso dos clases de moneda, el oro americano y la plata panameña, y el extranjero se pregunta con perplejidad si pagará 50 centavos oro (2,60 francos) o 50 de plata (1,30 francos). Los *gold employees* comprenden los funcionarios, el





Un aspecto del Canal en las Esclusas de Miraflores.

personal de oficinas, los montadores, todos los obreros especializados, por así decir, todos los americanos. Los *silver employees* comprenden españoles, italianos, negros de las Antillas.

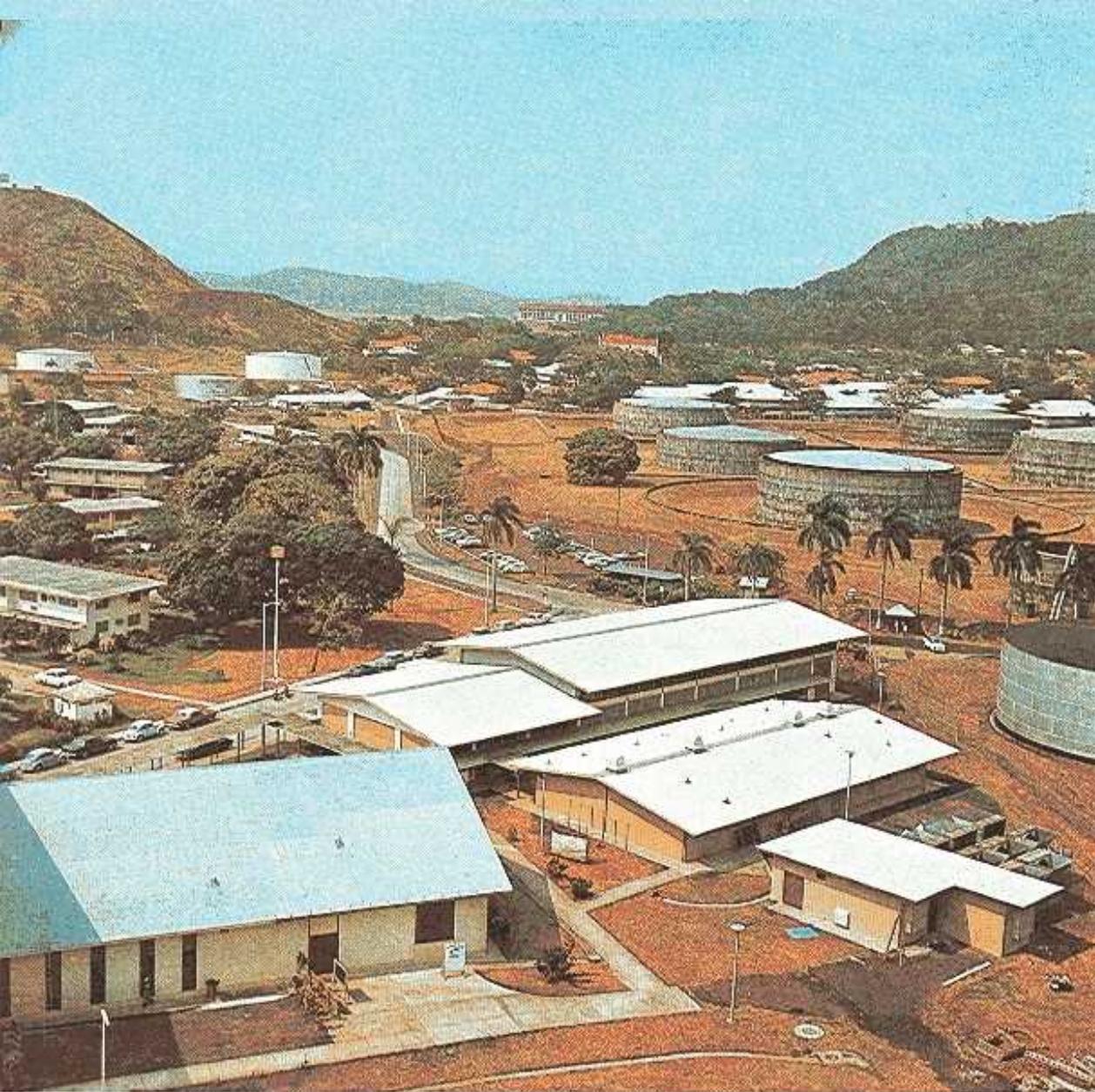
“El dólar plata panameño tiene exactamente el mismo módulo que el de los EE. UU. pero la mitad de su valor. Los españoles y sus compañeros de trabajo conocen lo que ocurre con el dólar panameño; si se les pagase en moneda norteamericana, o valor igual, su sueldo equivaldría a la mitad menos; prefieren por lo

tanto los 50 centavos de plata que los 25 centavos de oro.

“En Panamá, el obrero americano cobra un salario mejor que en los EE. UU. Hospedado gratuitamente con su familia, lo que le alivia de lo que sería su mayor gasto, compra su comida, por así decirlo, a precio de coste, y el doctor le cuida también gratis. Los *silver employees* mejor pagados son los españoles, que ganan en su mayor parte un franco por hora. El salario mínimo de los negros de las Antillas es de cincuenta céntimos por

hora. En lo que afecta a los dormitorios, los negros no gustan de vivir acuartelados, y por millares acampan en barracas o a la intemperie.

“En medio de la exuberante vegetación tropical se ven montones de cabañas a veces hechas con planchas, lo más a menudo de groseras piezas de madera y viejas placas de tela ondulada. Son muy rudimentarias, insalubres, pero el negro las considera como su hogar. Hace algunos años, las autoridades del Canal trataron de impedir el éxodo hacia la intempe-



Vista parcial de la ciudad de Balboa, situada a cinco kilómetros de la desembocadura del Canal en el Pacífico y prácticamente un barrio más de la capital. Tiene un buen puerto militar, que sirve de arsenal a la marina norteamericana.

rie. Se constataba que los obreros que vivían en casas no eran tan robustos como los que se alimentaban en las cantinas y comedores de la administración. El número de trabajadores presentes en aquellas comidas descendió notablemente, y se llegó a la conclusión de que los negros dejaban de asistir en parte a ellas para economizar su importe, y en consecuencia, al comer menos, no trabajaban con toda la energía necesaria. Se promulgó entonces un orden participando que la administración no proporcionaría cama a los negros de las Antillas si no presentaban el boleto constatando que habían comido en las cantinas. Esta medida dio, sin embargo, por resultado hacer que algunos millares más se refugiasen en las barracas, fuera de las construcciones regulares. Toda tentativa para hacerles volver a su antigua base amenazaba con provocar una crisis de mano de obra y se ha optado por dejar las cosas como están.

“Dos veces al mes un tren blindado, cargado de moneda para el pago de los salarios, recorre el Istmo de lado a lado. Los vagones-caja tienen dos taquillas, una para los pagos en oro y otra para los pagos en plata. Al acercarse el tren, a un silbido que suena por orden del contra-

maestro, cada grupo de obreros va a alinearse a lo largo de la vía férrea. Llevan en la muñeca una medalla de identificación.

“La intendencia está a cargo de las autoridades de la zona. Aparte algunas legumbres y frutas, Panamá no produce nada. Hay que hacer llegar los viveres desde 3.200 kilómetros, es decir, que llega todos los días un vapor cargado de vituallas para la población del Istmo. El aprovisionamiento cuesta 62 millones al año. La Comisión ha instalado veinte almacenes en las localidades y campos de la zona y dieciocho residencias para el personal blanco. En Cristóbal, cerca de Colón, la intendencia tiene una verdadera fábrica para el suministro de hielo, almacenaje frigorífico, panadería, torrefacción de café y lavandería.

“Cada mañana, a las cuatro, parte de Cristóbal un tren de aprovisionamiento de veintiún vagones, entre los que figuran diez vagones refrigerados llenos de carne, hielo y artículos perecederos que va descargando en curso de ruta en Gatún, Gorgona, Imperio, Culebra, Pedro Miguel, Balboa y Panamá, a la vez que va sirviendo los campos escalonados situados a lo largo de la línea. La comi-

sión no se propone ganar ningún beneficio con estos almacenes. Todo el mundo está bien alimentado; el Gobierno vela para que los obreros coman abundantemente. La ración cotidiana media de carne de los americanos empleados en la construcción del Canal es de 680 gramos; 453 gramos de legumbres, 340 de pan. No creo que haya en ninguna parte trabajadores que consuman tanta carne como los americanos en los trópicos. Sus hoteles dan tres comidas por dos francos al día; en las cantinas las gentes de color tienen tres comidas por 1,40 cada una. Se gasta, sin embargo, más dinero en comprar hielo que en comprar pan.

“El presidente de los EE. UU. ha decretado que se instale en la zona un tribunal civil y una audiencia. Tiene también su propia policía. Se han organizado escuelas, doce para los niños blancos y diecisiete para los niños negros; los troncos conducen a la escuela gratis a los que habitan en el descampado o fuera de los campos de trabajo. Se han establecido canalizaciones de agua, cloacas y buenas carreteras. Las oficinas de correos son numerosas. Funcionan en la zona dos bancos. En Ancon se levanta un hospital con mil seiscientas camas. Todos los emplea-

dos y obreros reciben asistencia médica gratuita.

"He creído mi deber insistir en este capítulo de las dependencias del Canal. El mundo está bien informado de ello, pero jamás se ha imaginado lo que ha tenido que hacerse para que los trabajos fuesen posibles.

Los trabajadores negros

"La administración superior no ha querido emplear en Panamá mano de obra americana a bajo precio. Se ha figurado que el prestigio de los EE. UU. sufriría menoscabo si se viese trabajar allí a tarifa reducida picapoderos blancos, mestizos y negros. Tampoco ha llevado allí negros de los Estados del Sur. Los plantadores de algodón hubiesen protestado por adelantado contra una medida semejante que les habría privado de su mano de obra. Más cierto, por todavía hubiese sido que las gentes de color, al conocer la insalubridad del clima, hubiesen tenido aprensión y sólo consintiesen en ir allí con la promesa de salarios elevados y al regresar, después de quedar licenciados de este contrato, hubiesen encontrado insuficientes las tarifas de su antiguo trabajo.

"Los americanos han pensado entonces en las Antillas para todo lo tocante a mano de obra gruesa. La más saludable de todas esas islas del grupo menor es Barbada, en la que existe una población negra robusta y sana que cuenta en aquel terreno con los medios justos para subsistir. Allí se ofrecía, pues, una reserva casi inagotable: salarios más bajos que los de las plantaciones de algodón de los Estados del Sur y obreros en masa dispuestos a trabajar a una tarifa a la que el negro residente en EE. UU. no sabría adaptarse.

"El barco que me llevó a Colón hizo escala en Barbada. Tomamos allí primero varios centenares de obreros peones nuevamente reclutados, con sus mujeres y sus niños. Los agentes de alistamiento había hecho una buena propaganda con la fortuna que, se les daba a entender, les esperaba si se apuntaban para trabajar en las obras del Canal. Se habían elegido elementos robustos, alegres, de elevada estatura y espaldas anchas. Acampaban en el bajo puente del navío, y en parte, sobre el segundo. Con sus familias llevaban de paso todo su ajuar: camas, utensilios de cocina, cajas de colores chillones, y se apiñaban en todos los rincones del barco que les estaban reservados. Nunca había visto gente apilada de aquel modo, y sin embargo una gran alegría brillaba en sus rostros. No tenían apenas sitio para echarse. Los hombres llevaban sus trajes de trabajo, pintorescos pero a menudo descuidados. Los rostros morenos y lustrosos hacían muecas sonrientes bajo los anchos sombreros de paja. Las "mamás", en su mayoría gruesas

matronas de carnes rozagantes, rostro de azabache pero dientes blancos y regulares propios para hacer palidecer de envidia a nuestras elegantes de raza blanca, enarbolaban sus adomos de matices crudos, abigarrados, rojo, limón, azul, y todas llevaban la cabeza tocada con una especie de turbante de matices igualmente chillones. Los negritos, oscuipidos en ébano, correteaban a derecha e izquierda, con ligeros de ropa como al venir al mundo.

"El barco no les daba ni platos ni tazas; los morenos pasajeros los llevaban consigo, generalmente de vajilla de estaño. Era un espectáculo bien divertido asistir a sus comidas. Los marineros les traían grandes recipientes de sopa o de té; mientras ellos entregaban su vale para comida, los otros les escanciaban su ración y les ponían en la mano una hogaza de pan. Comían con apetito feroz, mientras charlaban y reían a carcajadas. Todo lo que

en esta travesía hubiese sido para los blancos molestias insoportables, a ellos les parecía una broma estupenda.

"Muchos llevaban instrumentos de música, sobre todo banjos. Bajo el pedazo de cubierta que correspondía a mi cabina había sentado un grupo de unos seis aproximadamente, hombres y mujeres; estuvieron charlando sin parar, con voz aguda, no sólo de la mañana a la tarde sino también una gran parte de la noche. Dos de ellos, provistos de banjos, pero no sabiendo propiamente tocar, rascaban notas durante horas enteras, siempre las mismas. Les pregunté si no tenían intención de dormir y dejarme dormir a mí también un poco; me respondieron "muy bien, *massa*". Pero después de permanecer callados unos minutos, comenzaron a cuchichear, después a charlar cada vez más alto y al cabo de media hora estaban armando el mismo jaleo.



Colón: monumento al doctor Manuel Amador Guerrero, primer presidente de la República panameña.

“Y sus cánticos! Por la noche, cuando bogábamos el claro de luna sobre las ondas tranquilas y silenciosas, en el aire embalsamado de algas y yodo, un negro y una negra comenzaron a cantar un himno del tipo de los del Ejército de Salvación. Sus vecinos recogían la cantilena, y pronto centenares de voces se elevaban al unísono con los acentos típicos de las Antillas. Súbitamente, en medio de aquellos cuerpos tendidos, surgía un predicador improvisado y lleno de entusiasmo, juzgando propicio el momento para denunciar las corrupciones del mundo y recordar a sus oyentes qué terrible castigo les esperaba más tarde si no se liberaban del pecado. Terminaba en una plegaria exaltada, lanzada con voz penetrante, y cuando le oí suplicar al Todopoderoso que no surgiese ante el barco un iceberg que le hiciese terminar como el *Titanic*, en medio de aquellas aguas cálidas, no pude contener una sonrisa. La metáfora estaba

reñida con el clima, evidentemente; pero la inspiración tiene sus derechos.

“Por la mañana divisamos el puerto de Colón, y su costa baja y pantanosa confundíndose con el horizonte. Miré a la multitud de color y observé una metamorfosis completa. Habían desaparecido todos los vestidos viejos que llevaron para la travesía y se habían puesto sus ropas más vistosas. Como dije, nada de medias tintas en su vestimenta: rojos, verdes, azules, amarillos brillantes, éstos eran los colores que gustaban a las damas. Los sombreros se adornaban con plumas de pájaros exóticos. Velos igualmente historiados de los más vistosos colores ocultaban en parte los rostros y las blanquísimas dentaduras. Los hombres llevaban chaquetas y pantalones grises casi siempre demasiado largos, calcetines tan chillones como sus camisas, y zapatos muy lustrados.

“De pronto, un punto se destaca sobre

el agua avanzando hacia nosotros rápidamente. Es una canoa automóvil. El doctor encargado por el gobierno americano de cerciorarse de que nadie a bordo trae ninguna enfermedad contagiosa, viene a visitarnos. Pronto vemos en la proa de la gasolinera la bandera estrellada de los EE. UU. La embarcación atraca; el médico y dos ayudantes trepan a bordo; tez tostada por el sol, trajes kaki y salakof colonial. Los pasajeros de primera son llamados a reunirse en el comedor para desfilar lentamente ante el doctor, que hace unas preguntas. Los que como yo sólo vienen por poco tiempo tienen menos dificultades. En cuanto a los panameños, entre los que había una media docena de muchachas jóvenes que regresaban de estudiar en Europa, se las colocaba aparte y se las vacunaba contra la viruela.

“Toda la gente de color fue igualmente vacunada; se la colocó a popa, y los ayudantes del doctor fueron vacunándolos



Un típico edificio colonial de la ciudad de Colón.

A orillas del mar de las Antillas y a la entrada del Canal, Colón se ha convertido en la segunda ciudad de la República. Aquí podemos contemplar un aspecto de la Avenida Central.

con una celeridad enteramente americana. Me parece que despachaban a veinte por minuto.

"Con todas estas cosas habíamos tocado el muelle. Hacia un calor asfixiante. Experimenté la sensación de que me estaba disolviendo gota a gota. Habíamos llegado a un puerto poco conocido del mundo exterior, pero que desempeñará un papel considerable en la historia del porvenir."

LA ECONOMÍA

El producto cuantitativamente mayor de

la República de Panamá es la banana. Vienen en segundo lugar el cacao, y la fibra de abacá. Sin embargo, se cultiva también la caña de azúcar, el café y la palmera de coco, junto con otros cultivos de consumo más directo e inmediato, como el maíz y la manioca. Entre los cultivos no alimenticios tiene principal importancia el caucho, pero desde luego en menor escala que los anteriores. El cultivo de la banana predomina de modo especial en la región del Lago de Gatún, donde existe gran facilidad para su exportación desde el puerto de Colón. El puerto de Bocas del Toro se encarga de exportar las

bananas de la región del Lago de Chiriquí. El Puerto Armuelles recoge las bananas de la zona del Pacífico, que tiene numerosos campos de producción.

El cacao ocupa el tercer lugar en la exportación de productos agrícolas; sus zonas más importantes de difusión son Chiriquí y Almirante.

El café tiene algunas plantaciones en Boquete (Chiriquí), pero su cifra de producción basta apenas para el consumo local. La caña se produce en Coclé (cerca de Aguadulce) y también en Chiriquí. La suficiencia de este cultivo sirve para alimentar la industria nacional de fabricación



de azúcares y destilería de alcohol.

Las palmeras de coco son más abundantes en el litoral atlántico panameño, especialmente en el Golfo de San Blas.

Existe una riqueza forestal cuya explotación está todavía por comenzar, pero los bosques de Panamá ofrecen maderas de precio, principalmente caoba.

La ganadería consiste predominantemente en bovinos y porcinos.

La actividad pesquera, en épocas prósperas, ocupa el segundo lugar en la exportación, principalmente crustáceos. También se pesca la ballena no obstante la baja latitud de sus aguas. El Archipiélago del Golfo se llama de las Perlas, y no es solamente al tiempo pasado a lo que debe esta denominación. La pesquería de perlas tiene, todavía una importante actualidad. También la pesca ballenera dio en los últimos años unas 28.000 toneladas de aceite de este cetáceo.

Las producciones industriales, más modestas, aparte las que se indican en el cuadro estadístico, comprenden la cerveza y la leche condensada (en el Coclé y en Chiriquí). Mayor importancia tiene la destilería de alcohol.

La producción de cemento es suficiente para exportar a la zona del Canal. La fabri-

cación se efectúa en Panamá (ciudad). La zona franca construida en Colón está dotada de numerosas instalaciones para conservación de mercaderías destinadas a reexportar, pues proceden de empresas extranjeras.

La marina mercante cuenta con 3.298.830 toneladas, además de 186 unidades de buques cisterna con un total de 2.318.682 toneladas de cubida.

Existen más de 19.000 vehículos automóviles, aparte de los inscritos en la zona neutra.

Consignaremos también, por su interés económico indirecto, el montante del tráfico interoceánico por el Canal, previa consideración, indispensable, de que la zona neutra es un caso enteramente distinto del territorio a que los datos anteriores se refieren. Los países que en los últimos tiempos efectuaron transportes de más considerable volumen por el Canal fueron EE. UU., Noruega, Reino Unido, Canadá, Liberia, Japón, Grecia y Países Bajos. En el último quinquenio antes de 1969 la carga transportada por navios comerciales del Pacífico al Atlántico ascendía a unos 29 millones de toneladas anuales aproximadamente, y del Atlántico al Pacífico a unos 33 millones. Las mer-

cancías transportadas fueron minerales, madera, azúcar, petróleo y subproductos, carbón de cok y piezas metálicas.

Cifras globales más recientes de la producción de Panamá

Agricultura. Cacao, 900 Tm. (1964). Café, 4.400 Tm. Muiz, 83.000 Tm. Arroz, 128.000 Tm.

Ganadería. 891.000 cabezas. Porcino, 174.000. Leche, 51.000 Tm.

Minería. 11.000 Tm de sal (1964).

Industrias varias. Carnes, 30.000 Tm. Azúcar, 50.000 Tm. Cerveza, 276.000 Hl. Cigarrillos, 747.000.000. Madera aserrada, 31.000 metros cúbicos. Gasolina, 241.000 Tm. Keroseno, 123.000 Tm. Aceites, 626.000 Tm. Aceite pesado, 1.077.000 Tm. Cemento, 125.000 Tm. Energía eléctrica, 382.800.000 kW. (1966). Gas, 20.040.000 metros cúbicos.

COMUNICACIONES

Panamá posee actualmente 6.548 kilómetros de carreteras, y 474 de ferrocarriles. El Canal tiene una longitud de 82 kilómetros. Los puertos principales de la República son Mandinga, Permé, Portobelo, Almirante, Bocas del Toro, Puerto Armuelles, Puerto Mutis, Montijo, Pedregal y Aguadulce.

El centro de la ciudad de Cristóbal, localidad vecina a la ciudad de Colón.



es el instrumento ideal para que usted pueda conocer en su múltiple variedad (geografía, historia, arte, economía, folklore, costumbres, etc.) todos los países del Nuevo Continente.



GRANDES PERSONAJES AMERICANOS

AMADOR GUERRERO, MANUEL
(1833-1909)

Primer presidente panameño

Nació en Cartagena, Colombia, el que habría de ser primer mandatario de una de las más jóvenes repúblicas americanas. Cursó estudios de medicina y se dedicó a la política, llegando a desempeñar los cargos de prefecto de la provincia de Colón y diputado del Congreso de Colombia. En 1868 se alzó con el triunfo en las elecciones presidenciales que tuvieron lugar, pero debido a la fuerte oposición a que se vio sometido por el general Ponce no pudo evitar el ser desterrado. En 1885 fue designado jefe civil y militar de Panamá, entonces estado federal dentro de la república colombiana, cuyo Senado se resistía a conceder la independencia a esta pequeña parcela del istmo interamericano. Como ha dicho un gran historiador, "las ocho décadas que Panamá vivió dentro de la comunidad colombiana fueron para padecer olvido y desamparo. Dos ingredientes que fomentaron el patriotismo istmeño".

La eclosión de estas fuerzas, a las que se vino a agregar un factor importantísimo, la decisión norteamericana de abrir el canal que habría de unir los dos océanos por tierras panameñas, determinó la creación de una junta patriótica compuesta por eminentes personalidades entre las que figuraban nombres tan preclaros como los de Agustín Arango, Boyd, Espinosa, Arias y otros y presidida por el doctor Manuel Amador Guerrero. Fue esta Junta la que, con el apoyo de los Estados Unidos, proclamaba en noviembre de 1903 la independencia del territorio. Se hizo cargo del poder una Junta de Gobierno provisional, encargada de redactar una Constitución y de convocar elecciones generales, elecciones que, con el consejo popular, dieron el triunfo al doctor Amador Guerrero, quien tomó posesión de su cargo en febrero de 1904 y lo desempeñó hasta el año de su fallecimiento, 1909. Consecuencia de este "apoyo" norteamericano en el logro de la independencia fue la firma del Tratado Hay-Bunau-Varilla, por el que se concedía a perpetuidad a los Estados Unidos una franja de diez millas a ambos lados del Canal, con excepción de las ciudades de Colón y Panamá, aunque reservándose los poderosos vecinos del Norte el derecho a mantener el orden en ambas ciudades.

AMERICA

que hermosa
eres

PRECIO
DEL
FASCÍCULO: **25**
PTAS.

**le brinda además la oportunidad - conservando
las tapas de los fascículos - de obtener dos
magníficos libros sobre CIUDADES DE AMERICA
y GRANDES PERSONAJES AMERICANOS.**



AMADOR GUERRERO