

JAIME O. DE LEON A.

**Influencia del Canal de Panamá en
el desarrollo económico de los
países de América**

Memoria de Prueba para optar
al grado de Licenciado en la
Facultad de Ciencias Jurídicas
y Sociales de la Universidad de
Chile

AIME. O. DE LEON A.

Influencia del Canal de Panamá en el desarrollo económico de los países de América

Memoria de Prueba para optar
al grado de Licenciado en la
Facultad de Ciencias Jurídicas
y Sociales de la Universidad de
Chile

A mis padres

A MANERA DE PROLOGO

Párrafos de los informes presentados para la aprobación de esta Memoria, por los profesores Don Daniel Martner y Don Enrique Marshall, profesores en Ciencias Económicas de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la U. de Ch.

INFORME DEL SEMINARIO DE CIENCIAS ECONOMICAS

El Señor Jaime de León Alemán estudia en este trabajo, que presenta como Memoria de Prueba para optar al grado de Licenciado en nuestra Facultad, "LA INFLUENCIA DEL CANAL DE PANAMA EN EL DESARROLLO ECONOMICO DE LOS PAISES DE AMERICA", y llega a conclusiones que es interesante observar. Da a conocer la opinión del Jefe de la Alianza Popular Revolucionaria Americana, Don Raúl Haya de la Torre, quien patrocina la Internacionalización del Canal, diciendo que sería la mejor garantía de la política de buen vecino preconizada por el Presidente Roosevelt; estima igualmente que esta interamericanización podría servir para asegurar la neutralidad de las naciones indoamericanas y que cualquiera agresión contra Panamá constituiría un ataque a todos los países de este hemisferio.

El autor, a su vez, considera que el problema debe juzgarse con el criterio que emana del hecho real de que se trata de una obra realizada, en que Panamá sacrificó parte de su propio suelo en pro de la humanidad, y de que los Estados Unidos pusieron a su disposición el poderío económico necesario para ejecutar la grande obra. De ahí que el Sr. de León estime justo que, si alguna vez la administración del Canal de Panamá saliese de manos de los Estados Unidos, pasase a poder de la República de Panamá.

Por nuestra parte, debemos decir que, respetando la opinión del Sr. de León, que es Panamá, el Canal aludido tiene una trascendencia económica tan grande para toda la América, que nos parece necesaria su interamericanización, ya que de tal modo los beneficios de la magna obra se harían extensivos en forma económica a todos los países del continente. Ello contribuiría a la unión de toda América. La República de Panamá y los Estados Unidos serían magnánimos bienhechores. Pero el pensamiento de la internacionalización es hoy por hoy una simple idea, pues también los Estados Unidos de Norteamérica tendrían que aceptarla.

Otra de las observaciones que hace el autor es la de las consecuencias de la internacionalización, o sea, la de la neutralidad de los canales intermarinos, materia en que hay distintas opiniones: de un lado, aparecen tratados internacionales que pactan la neutralidad perpetua del Canal; de otro, se hacen declaraciones norteamericanas que preconizan el carácter comercial y civil de esta gran vía; de otro se reconoce un Canal a cargo de un concesionario que desde un principio pone en manos del Departamento de Guerra de su Gobierno; y de otro existen declaraciones importantes de que el derecho de los Estados Unidos para construir esta obra tiene origen en su facultad constitucional de declarar la guerra. El Sr. de León ofrece en este punto la consideración de los más distintos puntos de vista y que es "extraña mixtura de beligerancia y neutralidad, de nacionalismo e internacionalismo".

Las demás conclusiones son no menos interesantes. En cuanto a la defensa del Canal, cree que los Estados Unidos necesitan de la cooperación de las otras naciones americanas; a su vez, los países latinoamericanos han menester de los Estados Unidos para el desarrollo de su comercio exterior, de todo lo cual se desprende la necesidad de la mutua cooperación.

Finalmente, estima que es menester que se obtenga la rebaja de derechos de peaje, lo que conduciría a un mayor desarrollo de las flotas mercantes de todos los países de América, punto de vista sustentado también por Chile, Perú y Ecuador en la Conferencia Interamericana de Navegación celebrada en Washington en 1940.

Por lo que respecta al plan de trabajo del Sr. de León en el esclarecimiento de este problema, debemos hacer notar que empieza, con mucho acierto, por hacer una breve caracterización económica de los países de América, circunstancia que tiene el gran valor de indicar al lector la cantidad y calidad de la producción de cada una de estas repúblicas y de hacer ver con claridad el alcance que en el intercambio económico tiene la obra de que nos ocupamos. Aunque son breves las consideraciones que hace sobre este particular, ellas son de mucha utilidad para apreciar los beneficios que se obtienen y se obtendrán en cada uno de estos países con la apertura del Canal de Panamá.

Hecho este examen, el autor se refiere a la importancia económica del Istmo de Panamá a través de la historia y a la construcción de la obra por los Estados Unidos de Norteamérica. En la Tercera Parte analiza la influencia del Canal de Panamá, tanto en los países situados en la costa occidental de Sudamérica, como los situados en la costa oriental y en el interior de esta parte del continente. Por cierto que no deja de referirse a la importancia de esta vía para los países centro-americanos, igualmente para Panamá y para los propios Estados Unidos de Norteamérica.

El Sr. de León no se detiene sólo aquí. También se expresa con interés sobre la influencia del Canal en la economía mundial, y hace un paralelo entre el Canal de Suez y el Canal de Panamá. Medita, por último, en el alcance que tiene el Canal de Panamá en la vida económica de los países europeos, asiáticos y demás.

No existe en idioma español un trabajo más completo que el del Sr. de León sobre este tema. El Seminario de Ciencias Económicas de esta Facultad se había empeñado desde hace largos años en que se elaborara por algunos de sus egresados una Memoria sobre la importancia económica de esta vía, pero las dificultades inherentes a la labor, emanadas principalmente de la falta de una bibliografía adecuada, habían sido un obstáculo casi insalvable. El Sr. de León, alumno distinguido de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Chile, tuvo, no obstante, la tenacidad necesaria para emprender la obra (porque captó desde un comienzo el alcance que tendría su trabajo). A él debemos, pues, este aporte valioso de conocimiento de nuestros intereses, de los intereses comunes a todos los países de América en el vasto campo de la Economía y de la vida de los pueblos.

Estamos seguros que este trabajo interesará a mucha gente. El Seminario de Ciencias Económicas lo aprueba con nota de distinción.

DANIEL MARTNER U.
Director del Seminario
de Ciencias Económicas.

SEÑOR DECANO:

Don Jaime de León es autor de una Memoria de prueba para optar al grado de Licenciado de Ciencias Jurídicas y Sociales titulada "Influencia del Canal de Panamá en el desarrollo económico de los países de América".

Hace primeramente en ella una breve caracterización económica de los diversos países del continente, enunciando los principales productos de cada economía nacional. Esta enumeración no es completa; se prescinde del Canadá. Es cierto que este país no tiene prácticamente vinculaciones económicas que dependan del Canal de Panamá; pero si en la enumeración aparecen naciones como Argentina, Uruguay y Brasil, que también quedan, a lo menos por ahora, fuera de la órbita del canal interoceánico, no es fácil darse cuenta de la razón por la cual habría de prescindirse del Canadá, mucho menos en los momentos actuales en que este dominio británico comienza a desarrollar una interesante política de acercamiento comercial con Chile, la cual dará seguramente origen a un activo intercambio de productos a través del Canal de Panamá. Dicha política está determinada en gran parte por la existencia del Canal; sería prácticamente irrealizable, o por lo menos, de muy limitada realización, si no se contase con la disminución de la distancia para la navegación marítima entre ambos países originada por la ruta de Panamá.

Da a conocer en seguida, el autor, la importancia del Istmo de Panamá durante la dominación peninsular. Se ocupa después de la construcción del ferrocarril transistmico y de los diversos proyectos, tentativas y ensayos para construir el canal, como asimismo de las vicisitudes políticas experimentadas por el antiguo Estado o provincia de Colombia, hasta que se proclamó, en 1903, la independencia de la República de Panamá. El Gobierno del nuevo estado independiente dió amplias facilidades a los Estados Unidos para realizar la magna obra, inaugurada oficialmente diez años más tarde.

El señor de León anota después algunos datos estadísticos que comprueban la grandeza física de la obra, su costo y la importancia del comercio que se realiza a través de esta nueva vía interoceánica.

Sólo en la tercera parte de su trabajo, inicia el autor propiamente el desarrollo del tema propuesto. Analiza las ventajas que la apertura del canal tuvo para Chile, Perú, Ecuador y, secundariamente, para otros países hispanoamericanos. En un capítulo aparte se analizan, desde diversos puntos de vista, las ventajas experimentadas por los propios Estados Unidos.

Por último, hace el autor, un paralelo entre el Canal de Suez, y su importancia económica y comercial dentro del antiguo mundo, y el Canal de Panamá, y su trascendencia para la vida económica del Nuevo Mundo. Señala también la significación que, para el tráfico mundial, tienen ambas vías interoceánicas. Llega a la conclusión de que el Canal de Suez es todavía hoy más importante, pero que el Canal de Panamá lo superará seguramente en un futuro más o menos próximo. Las ventajas de la construcción del Canal de Panamá tienden a repercutir, en una u otra forma y con intensidad variable, a través de todos los continentes.

En las conclusiones, el señor de León analiza una serie de problemas que plantean la existencia del canal y la forma cómo fué construido. Se refiere así a su internacionalización, a su neutralidad y a su defensa, cuestiones de derecho Internacional que sería largo discutir y que el autor se limita a enunciar en forma breve. No será fácil que los Estados Unidos, a cuya capacidad financiera y espíritu de empresa se debe la construcción del canal, renuncien total o parcialmente, en beneficio de las demás naciones de América, cuya falta de poderío militar y económico es manifiesta, a las ventajas inherentes a una primacía que es la consecuencia natural de antecedentes conocidos.

El Canal de Panamá, construido en tierras que fueron conquistadas y colonizadas por España y que hoy constituyen el patrimonio de las naciones americanas de origen ibérico, es una demostración objetiva, contra la cual nada pueden las declaraciones de orden sentimental, del poder de expansión del gran pueblo sajón del norte, cuya política de acercamiento hacia las repúblicas hispanoamericanas debe juzgarse con criterio realista: esa amistad no puede fundarse sino en una cooperación interamericana, de carácter principalmente económico, que favorezca de igual modo a los Estados Unidos y a nuestras repúblicas. No se deben esperar racionalmente mayores beneficios que aquellos a que una estricta reciprocidad de origen. Los gobiernos no pue-

den practicar, sean ellos débiles o poderosos, sino una sola política internacional: la que mayores beneficios traiga consigo a la nación que representan. Toda divagación que se aparte de esta norma es utópica.

El autor ha acumulado informaciones suficientes y su trabajo no carece de interés.

En un interesante folleto publicado últimamente por la Dotación de Carnegie para la Paz Internacional (Relaciones económicas entre las Américas) aparecen dos cuadros estadísticos muy interesantes —uno relativo a las exportaciones de los catorce más importantes países de América, y otro a las importaciones de los mismos, unas y otras apreciadas cualitativa y cuantitativamente— que revelan, con entera claridad, el grado de desenvolvimiento económico de cada uno de ellos y, por consiguiente, la función que a cada cual corresponde dentro de la economía continental. Sería tarea vana dar toda clase de facilidades a la importación de nuestro cobre por naciones que, por no haber alcanzado el desarrollo industrial necesario, no pueden ser importadores de cobre, como no puede ser Chile, gran productor de este metal, consumidor del mismo. Países que son preferentemente exportadores de productos agrícolas y mineros son, necesariamente, importadores de productos industriales y a la inversa. Este fenómeno de compensación, que tiene su origen en el grado de desarrollo alcanzado por las economías nacionales, es indispensable para que entre dos pueblos se intensifique el comercio internacional. También puede haber un activo comercio internacional entre dos países industriales debido a que, al mismo tiempo, son exportadores de materias primas; pero un activo comercio entre dos países de escaso desarrollo industrial es muy difícil. La intensificación del tráfico internacional entre las repúblicas hispanoamericanas es necesariamente, por ahora, ilusorio. En cambio, las posibilidades de incremento de las relaciones económicas entre los Estados Unidos y las demás repúblicas son considerables.

¡Estimo que el trabajo del señor de León constituye un esfuerzo laudable y merece, por lo tanto, ser aprobado.

Saluda atentamente al señor Decano.

E. L. MARSHALL,
Profesor de Economía Política.

INTRODUCCION

Nadie pone ya en duda el papel importantísimo que desempeña en la economía mundial el continente americano. Las mementas por que otraviesa el mundo han adelantado el minuto en que nosotros debiamos empuñar el timón económico del orbe y empezar, de inmediato, a marcar nuevos rumbos en este vasta campo de relaciones internacionales.

En este estado de cosas, el Canal de Panamá, como centro de América y del mundo, ha acrecentado el papel de árbitro en las relaciones comerciales entre los países del Norte y del Sur de América, como también con las demás naciones de otras continentes.

Razones éstas, que nos decidieron a dedicar la primera parte de nuestro trabajo a dar un bosquejo de las condiciones económicas de los países que forman nuestra continente, pero, en la tercera parte, indicar la importancia que juega en su economía el Canal de Panamá.

La segunda parte de nuestro estudio, la dedicamos a dar una síntesis histórica del Istmo de Panamá, teniendo siempre en cuenta su posición geográfica, sus relaciones económicas y el papel que ha desempeñado como pasa obligado entre ambos mares.

A pesar de que nuestra objetivo principal era el estudio del Canal con referencia a los países americanos, no podíamos dejar de lado la influencia que tiene esta vía en la economía mundial y, así, dedicamos nuestra cuarto parte a este objetivo.

Hasta ahora no se había hecho ningún estudio en forma detenida y completa sobre el temo, objeto de nuestro memoria de prueba: nuestro trabajo es, pues, el primero que tiene tal fin. Por eso apelamos a la benevolencia del lector por si algo se nos ha olvidado en nuestra exposición, ya que, por ser éste el primer esfuerzo que se hace sobre la materia, hemos tropezado, en nuestra tercera y cuarta parte, con el inconveniente de no tener opiniones autorizadas para guiarnos en el desarrollo de este tema; en todo momento habíamos de acudir a la buena voluntad y a los amplios conocimientos económicas del Director del Seminario de Ciencias Económicas de la Facultad de Derecha de la Universidad de Chile, don Daniel Martner.

Nuestro trabajo trata de demostrar que la construcción del Canal, por Panamá, solamente sorprendió a los que no conocían cómo se ha-

bía destrozado la vida económica de esta porción de territorio americano. Siendo la región más angosta del continente y encontrándose en el centro de este hemisferio fué, desde su descubrimiento, el lugar que la naturaleza señaló como el sitio ideal para el tráfico entre ambos mares. Todo ello lo dejamos de manifiesto en la segunda parte de nuestra tesis. Pero, como también lo expresamos, todavía no se ha estudiado el papel que desempeña el Canal de Panamá en la vida económica de los países americanos.

En la exposición que hacemos al respecto, avanzamos algunas ideas que tenemos sobre el particular, ideas éstas que no consideramos audaces y fuera de lógica, sino de carácter práctico y factibles en su aplicación.

El ideal sería que no existiera, entre los países americanos, barreras aduaneras de ninguna especie. Todos deberíamos formar parte de una gran familia económica, contrapuesta a la economía de otros continentes, ajenos a nuestra idiosincrasia y estatuto económico. Entonces el café del Brasil no se echaría al mar, el salitre de Chile se exportaría en cantidades abundantes, las frigoríficas argentinas aumentarían su exportación de carnes congeladas, la explotación del petróleo en Venezuela, Colombia, Méjico y los Estados Unidos sería en mayor escala, lo que abarataría el producto éste tan necesario en el desarrollo de las industrias y, como consecuencia, vendría el abaratamiento de los productos derivados de estas industrias y entraríamos, entonces, con grandes ventajas, a competir en el mercado mundial, llenándolo con nuestros artículos, desempeñando el Canal de Panamá, como centro de América, el papel de distribuidor del continente americano.

Este sería el ideal máximo de la vida económica de América. Intereses creados han impedido que ello sea una realidad; pero no hay que desesperar y debemos mirar el futuro con optimismo y seguridad en nuestro destino.

PRIMERA PARTE

Breve caracterización económica de los países de América

Antes de ocuparnos del Canal de Panamá en especial, nos parece indispensable hacer una breve caracterización económica de los países de América, pues, de tal modo se realzará la importancia de aquél, en cuanto los distintos países tienen la posibilidad de mandar sus productos por esta vía, que acorta inmensamente las distancias. Pasamos, así, a detenernos en cada uno de los pueblos que forman este continente, estudiando su producción y su comercio exterior, en líneas generales. (1).

ARGENTINA

Argentino, a diferencia de Chile y otros países americanos, es un país esencialmente agropecuario. Sus riquezas están concentradas en su producción agrícola y las industrias derivadas de ella. Su porvenir, como granero de América, está asegurado y compite ventajosamente con muchos países del arbo en los mercados mundiales de los cereales y de la carne.

Su producción agrícola, en el año 1937, fué:

Productos	Producción en toneladas	Valor en m\$ ⁿ
Trigo	6.782.000	895.900.000
Maíz	9.134.730	620.200.000
Lino	1.935.600	300.100.000
Aveno	792.000	49.100.000
Cebada	650.000	49.100.000
Centeno	190.000	19.600.000
Alpiste	29.800	5.200.000
Arraz	37.396	7.900.000

(1) Vamos a presentar a los países de este hemisferio por orden alfabético en vez de agruparlos en las tres grandes divisiones en que se acostumbra a presentar al continente americano, exceptuando a Centroamérica.

Como vemos, el trigo representa el 46% de la producción de cereales y trigo total del país, ocupando, además, este país, uno de los primeros lugares en el mundo entre los cuatro grandes productores de este grano. (Los otros son el Canadá, Estados Unidos y Australia).

Produce, además, 4.870.423 ton. de caña de azúcar, con un valor aproximado de 58.400.000 nacionales al año. Su producción de algodón alcanzó, en 1937, a 113.139 ton., con un total de 41.200.000 nacionales. Se cultiva también, pero en menor escala, el tabaco, el maíz, etc.

En este mismo año, la producción total de frutas alcanzó a 140 millones de pesos.

La producción de papas en 1938 llegó a 950.000 ton. Su valor fué de 22 millones de pesos (2).

La otra gran fuente de riqueza de Argentina la constituye, sin duda alguna, su comercio de ganado: vacuno y lanar, principalmente. En 1937 se consumieron en la Argentina 4.742.467 reses, con un valor de 352.080.000 pesos. Se exportaron 2.418.450, dejando al país 349.290.000 nacionales. (Estas cantidades corresponden a reses sacrificadas). En pie fueron exportadas 70.501, con un valor de 5.520.000 nacionales.

El movimiento comercial del ganado lanar fué como sigue:

	Número de cabezas	Valor m\$N.
Reses muertas: Para consumo	3.345.013	32.100.000
Para exportar	3.736.143	35.900.000
Reses en pie: Para exportar	723.441	5.120.000

Todo ello produjo un total de 73.120.000 pesos.

El número de caballos en este país es fantástico, 800.000; y el de mulas y asnos, 140.000; su valor en conjunto se aproxima a los 58 millones de pesos.

En el año 1937, la producción de lana fué calculada en 159.000 ton., cuyo valor se pudo precisar en 251 millones.

La minería no es fuente de riqueza para este país. Mientras que los productos ganaderos producen 1.191 millones, la minería sólo vale 130 millones.

Su mayor valor lo constituye la producción de petróleo, con 2.600.112 ton., teniendo un valor aproximado de 90 millones. La producción de los demás minerales no pasa de 40 millones de pesos (3).

Siendo Argentina un país eminentemente agropecuario, las industrias derivadas de estas actividades tenían que ser las más valiosas. Las frigoríficas tuvieron ganancias de 103.209.000 nacionales en 1937.

(2) "Revista de Economía Argentina". Año XXI. N° 257. Nov. 1939. Alsina 281. Buenos Aires. Página 341.

(3) "Revista de Economía Argentina". N° citado. Pág. 133.

La producción azucarera subió a 371 mil toneladas, alcanzando un valor de 145.000 nacionales (4).

La exportación de trigo y harina en los años 1939 y 1940, fué de 4.897.000 toneladas, ocupando así el segunda lugar entre los países exportadores de trigo y harina, inmediatamente después del Canadá. (Con 5.658.000 tan.) (5).

Elaboró vinos por valor de 225 millones de pesos (1937) (6).

Tenemos, además, la industria del aceite, con 58 millones; del algodón, con 38.400.000 pesas; del tabaco, con unos 20 millones.

Exportó en 1940, como explotación de industrias derivadas de la ganadería, de carne vacuna: "Chilled", 276.915 ton.; carne congelada, 86.293 ton.; en conserva, 75.293 tan. De carne ovina refrigerada exportó 61.815 ton. De carne porcina congelada se exportaron 1.546 ton. Y, por último, de cuero vacuno exportó 131.423 ton (7).

A causa de su posición geográfica, la Argentina está destinada a llevar su producción, en gran parte, a Europa, constituyendo Inglaterra su principal cliente. De ahí que la relación que tenga el estudio económico de este país con el Canal de Panamá, que es el tema de nuestro trabajo, sea de poca significación. La hemos caracterizado brevemente, siguiendo el propósito de presentar un cuadro completo de la economía americana. Más adelante valveremos sobre esta cuestión.

BOLIVIA

Así como Argentina es un país cuyas energías económicas están dirigidas hacia la agricultura y la ganadería, en Bolivia sucede lo contrario: sus principales actividades económicas están enfocadas hacia el campo minera. Siendo, entonces, Bolivia un país minera por excelencia, no es extraña que haya estado sometido a "sacudidos violentos en su Economía Nacional". A los años de prosperidad han seguido años de crisis económicas, debido a la superproducción minera mundial.

La producción de minerales metálicos y no metálicos es variadísima en Bolivia; por ello pasaremos revista sólo a las más importantes.

En el año 1938, la producción de antimonio fué de 15.976 ton. de concentrados, es decir, 9.497 ton. de fino, ocupando así Bolivia, uno de los primeros puestos en la producción y exportación de este mineral en el mundo. Su exportación de antimonio, por países, fué como se expresa a continuación:

(4) "Revista de Economía Argentina" citada. Página 344.

(5) "Suplemento Estadístico de la Revista de Economía". Nº 42. Enero de 1941. Buenos Aires.

(6) "Revista de Economía Argentina". citada. Página 345.

(7) "Suplemento de la Revista de Economía". Nº 44. Marzo de 1941. Buenos Aires.

Paises	Toneladas métricas	Valor en Bolivianos.
Bélgica	120,71	2.302,3
Estados Unidos	16,00	420,9
Japón	10,40	217,8
Inglaterra	8,67	176,9
Argentina	2,13	46,5
Alemania	1,22	23,4
Francia	37	6,7
España	25	4,3
Total	159,75	3.198,8

Es decir, el total fué de 15.976 toneladas, con un valor de Bs. de 3.198.861, para ser más exacto.

Como se ve, Bélgica importó el 75% de la producción de este mineral (8).

Durante el primer semestre de 1939, la exportación de minerales alcanzó a:

Estaño	10.085.124	kilos finos
Plomo	7.423.178	
Antimonio	5.190.087	
Zinc	3.818.459	
Cobre	1.821.974	
Azufre	1.248.700	
Wolfram	886.736	
Plata	113.750	
Manganeso	49.500	
Bismuto	1.830	
Mercurio	204	
Selenio	162	
Oro	132.918	kilógramos

La producción de petróleo crudo subió a 19.587.718 litros, en 1937.

También desarrolla este país algunas actividades agrícolas. Su tierra es muy fértil y con cultivo científico e intensificado puede convertirse en un país exportador de productos agrícolas.

En los últimos años ha venido produciendo anualmente unos 260.000 quintales de arroz, en el departamento de Santa Cruz; desde luego, esta producción sólo alcanza para su consumo interno.

Produce café en regular cantidad, exportando, en el año 1937, en granos, 12.277 Ks., con un valor de 29.323 Bs.

(8) "Boletín de Minas y Petróleo". Año I. Nº 1. Diciembre de 1938. La Paz. Bolivia. Pags. 7 y 9.

Produce coca en grandes cantidades, su producción anual sobrepasa a 6 millones de bolivianos. Los principales mercados de este producto son Chile y Argentina, exportando, en 1937, 352.142 Ks., por un valor de Bs. 939.341.

Se explota la quina, de cuya corteza se obtiene la quinina. En 1937 se exportaron 1.048.209 Ks., por un valor de Bs. 1.097.650.

Se producen, además, el cacao, el algodón, la coña de azúcar, etc.

En este mismo año (1937), se exportaron, de Bolivia, 2.242.510 Ks. en frutas secas, cantidad bastante apreciable y que demuestra la importancia que puede tener esta industria en Bolivia. (Precio: 1.578.429 Bs.) (9).

Las industrias dan un promedio anual de valores producidos de 127.400.000 Bs., acaparando la industria de productos alimenticios un 29% de este total; las bebidas, un 25,6%; las textiles, 17,7% y otras industrias (indumentarias y tocador, tabacos, cueras, etc.) los valores restantes (10).

En sus relaciones con el Canal de Panamá, tenemos que dejar constancia que esta vía es de gran trascendencia para este país; no queremos decir que el comercio exterior se realice totalmente por el Canal, porque Bolivia, por su situación geográfica, tiene y puede tener salidas por el Atlántico. Más adelante volveremos sobre el particular.

BRASIL

Las posibilidades económicas de este país son enormes. Su inmenso territorio, según cálculos estadísticos, tiene capacidad para contener, en buenas condiciones, una población de muchas decenas de millones de habitantes. En la explotación de muchos productos de carácter agrícola el Brasil marcha a la cabeza de las grandes naciones productoras del mundo.

Este país exportó, en 1939, 17.350.000 sacos de café (de 65 Ks. de peso), con un valor de 14.892.000 libras oro, cubriendo así los 2/3 del consumo mundial de café.

En el año 1938, la producción de algodón, que ocupa el segundo lugar, subió a 450.000 toneladas, por un valor de 7.708.000 libras oro; en este mismo año alcanzó su explotación de cacao a 124.553 toneladas, siendo así el mayor productor de cacao en la América del Sur. (11).

La producción de arroz llegó, en 1937, a poco más o menos de 1.250.244 toneladas; de trigo, 150.004 ton.; azúcar, con 958.680 ton.; papas, 334.165 tan.

(9) Jorge Pando: Bolivia ("Ensayo de Geografía Económica"). La Paz. Págs. 67 y ss.

(10) Jorge Pando: Obra citada. Pág. 135.

(11) Daniel Martner: "Tratado de Política Económica". 1941. Santiago, Chile. Pág. 282

El café representa para este país, el 33,4% del valor total de la producción de las demás substancias alimenticias producidas allí.

Además de café, este país exporta carne congelada, 30.863.502 Ks., con un valor de 54.389.230 \$; carne en conserva, 8.611.518 Ks., con un valor de 18.966.140 \$; cueros, 11.725.873 Ks., por un valor de 29.995.668 \$; naranjas, 1.805.997 cajas, con un valor de 39.078.564 \$; bananas, 10.870.549 racimos, por un valor de 24.170.495 \$; y algodón, algodón en rama, 199.913.718 Kgs. por un valor de 704.047.406 \$ (13).

Hasta ahora, el Brasil no ha desarrollado su producción minera. Sin embargo, está tratando de "dar desarrollo a la industria pesada, a base de minerales que tiene el subsuelo brasileño".

Actualmente se explotan minas de manganeso, piedras preciosas y otras de mínima importancia en su explotación. En el año 1937 exportó minerales por un valor de £ 303.000 oro (14).

Según cálculos mineros, Brasil posee los yacimientos de hierro más ricos del mundo. Sólo en el territorio de Minas Geraes, se ha calculado en 15.000.000 de toneladas su riqueza potencial de hierro. (5).

La importación total de este país fué, para 1938, de 2.000.195.022\$000, y las exportaciones fueron de 2.755.861.487\$000. (16).

Al igual que la República Argentina, este país está destinado, por su situación geográfica, a seguir una ruta independiente de la existencia del Canal de Panamá. Si aquí lo hemos caracterizado económicamente, se debe a nuestro deseo, de ofrecer el cuadro completo de la economía de los países que componen este continente.

CENTROAMERICA

COSTA RICA: — Este es un país agrícola por excelencia. Su mayor fuente de ingresos, la constituye su exportación de café. En 1937 exportó 26.519.984 Ks., en granos de este producto, con un valor de 6.106.026 dólares, la que constituyó el 53,64% de los valores exportados en ese año.

De inmediato tenemos el banano, que acapara el 26,50% del total de los valores exportados. En este mismo año, 1937, exportó 136.720.097 Ks., por un valor de 3.049.969 dólares. De este total, fueron llevados a los Estados Unidos, 126.360.586 Ks., quien pagó por ellos 2.817.477 dólares.

(12) "Boletín Económico". Año 1938. Nos. 9 al 12. Abril. Ministerio de Relaciones Exteriores. Río de Janeiro.

(13) "Anuario Internacional Americano". 1938-40. Págs. 1111-1112.

(14) "Boletín Económico", citado Nos. 1 al 4. Febrero.

(15) Anuario citado. Pág. 1111.

(16) Anuario citado. Pág. 1110.

Siguen en importancia el cacao, con una exportación de 7.304.482 Ks., con un valor de 1.341.555 dólares oro en barras, 1.061.118 Ks., por un valor en dólares de 460.761; y otros artículos que contribuyeron con un total de 553.786 dólares.

En ese año, la exportación alcanzó a 11.512.097 dólares y las importaciones a 11.878.547 dólares. Los Estados Unidos aportaron el 42% de las importaciones (17).

GUATEMALA: — También es un país agrícola. No es industrial. Tampoco dedica ninguna actividad a la minería.

Durante el año de 1940, exportó bananos en racimos, con un total de 8.050.317 racimos. Solamente en el mes de Diciembre de ese año se exportaron bananos por un valor de 241.983,85 quetzales. En ese mismo mes se exportó café por un valor de 457.641,16 Q. Chicle, por un total de 61.113,30 Q.

El total de las importaciones, en Diciembre de 1940, alcanzó a 1.087.158 y su exportación a 827.251,83 Q. (18).

NICARAGUA: — Como todos los demás países tropicales, sus principales fuentes económicas son de carácter agrícola. Sólo produce y exporta dos productos mineros de consideración: oro y plata.

Sus principales fuentes de entradas las constituyen, en el campo agrícola, su explotación de bananos y café. Desde el 1º de Octubre al 31 de Diciembre de 1939, exportó café por valor de 20.634,00 de Córdoba oro. Durante ese mismo período de tiempo exportó bananos por un valor de 141.877 Córdoba oro. También exportó, en menor cantidad, maderas de construcción (3.837.822 pies superficiales), ganado, algodón, cacao.

Durante el año de 1940 salieron de Nicaragua 3.303 Kg. de oro, con un valor de 3.503.266 Córdoba oro; y de plata 7.416 Kg., con un valor de 96.227,00 Córdoba oro.

En total, las exportaciones llegaron ese año a 8.300.972,00 Córdoba oro. Sus importaciones, a 6.364.891,00 Córdoba oro.

Su principal vendedor y comprador lo constituyen los Estados Unidos. Del total de valores exportados e importados, este país se suscribe con una suma de 4.352.460,00 Córdoba oro para las importaciones, y 6.431.644,00 Córdoba oro para las exportaciones (19). Como se ve, casi el 80% de su comercio total.

EL SALVADOR: — Este país tiene una densidad de población elevadísima: 46 habitantes por kilómetro cuadrado.

Igual que sus vecinos de Centroamérica, es un país agrícola. Su producción se reduce al café, la caña de azúcar, algodón, maíz, arroz, frijol, maicillo y yucas.

(17) Gutiérrez, Francisco: "Memoria de la Secretaría de Hacienda y Comercio". 1937. San José. Costa Rica.

(18) "Revista de la Economía Nacional". Diciembre de 1940. Guatemala. Centroamérica.

(19) "Revista del Banco Nacional de Nicaragua". Volumen V. Nos. 21 y 22. Nov. 1939. a Febr. 1940. Managua. Nicaragua. Págs. 10 y ss.

El único producto susceptible de exportación es el café. En 1933, exportó 803.992 sacos, con un peso de 56.186.269 Kls., por un valor de 19.512.556 colones. Siendo su valor total de exportación en ese año, de 20.296.455 colones.

A Alemania se exportaba en esa época el 25,94% de las exportaciones, y a los Estados Unidos el 20,92%.

Las importaciones alcanzaron en 1933, a 15.337.710 colones, siendo los Estados Unidos su principal vendedor, con un 46,22% (20).

HONDURAS: — La exportación es la principal fuente de riquezas de este país.

En el año económico de 1936-1937, los productos de mayor exportación fueron: el banano, con 12.710.142 racimos, con un valor de 6.298.843,33 dólares; de inmediato tenemos el café, con una exportación de 2.461.546 kilos, en ese año, y por un valor de 377.944,93 dólares; su exportación de cocos alcanzó a 10.804.168 cocos, con un valor de 128.873,93 dólares. También exportó, en menor cantidad: ganado, tabaco en ramas, cuero de res, pieles de venado, etc.

De su explotación minera sólo extrae oro y plata. En el año económico a que nos referimos, exportó 1.845,25 lbs. de oro, con un valor de 727.208,20 dólares; y de plata en barras, 256.899 lbs., por un valor en dólares de 1.423.081,41 (21).

El total de las exportaciones alcanzó a £ 612.892,83. Las importaciones alcanzaron a 10.387.271,29 dólares.

A los Estados Unidos de Norteamérica importó el 58,05% del valor total de sus importaciones; pero, a su vez, Honduras le exportó el 88,82% de su valor total de exportaciones (22).

Como hemos visto, todos estos países mantienen un comercio activo y directo con los Estados Unidos: de aquí que su uso del Canal sea de carácter eventual. Sin embargo, no es menos cierto, que la prosperidad de que puedan gozar en el futuro, no está desligado por completo del desarrollo comercial de esta vía intermarina. Más adelante, expondremos las ideas que tenemos sobre el particular.

COLOMBIA

Colombia goza del privilegio de ser un país agrícola y minero.

Aunque su riqueza primordial la constituye su producción de café, no es menos cierto que su producción de oro desempeña un papel importante en su vida económico-nacional. Cada año aumenta su producción y será, en unos años más, la principal fuente de riquezas de Colombia.

(20) "Sumario Estadístico de 1933". Año de 1933. Dirección General de Estadística. San Salvador. Págs. 150 y ss.

(21) Armando Flores: "Memoria del Subsecretario de Estado Encargado del despacho de Hacienda y Crédito Público". Presentada al Congreso Nacional. Año Fiscal de 1936-37. Tegucigalpa. Honduras. 1938. Págs. 241, 242, 243.

(22) Armando Flores: Obra citada. Pág. 258.

Por el momento, constituye el café su principal producción, a cuyo cultivo se ha brindado especial cuidado y atención.

La exportación de café en los últimos seis años ha sido de:

Año	Valor total en miles	Sacos de 60 kilos
1935	79.222	3.769
1936	91.968	3.942
1937	99.172 (año cumbre)	4.129
1938	88.775	4.229
1939	87.125	3.702
1940	74.023	4.443

Sigue, en importancia, su producción de petróleo, también fuente de riqueza para este país. Sus reservas son enormes. Su explotación aumenta cada año en forma apreciable, como asimismo su exportación. Mientras que en 1935 había exportado 15.949.000 barriles de petróleo, con un valor de 29.099.000 pesos, en 1940 exportó 22.426.000 barriles, con un precio alzado de 39.920.000 pesos. Como vemos, en seis años tenemos una diferencia de cerca de 7 millones de barriles y 10 millones de pesos de aumento.

Actualmente tenemos la producción anual de oro, después de estos dos productos, en orden de importancia. En los últimos años ha doblado la producción de este mineral. En 1940 se extrajeron 683.077 onzas troy de oro, por un valor de \$ 41.838.000 (23).

Para este año se espera sobrepasar estas cantidades. Los datos suministrados por la Casa de Moneda de Medellín, hacen saber que el oro producido en el mes de Abril, subió a 1.840.811 gramos, produciendo el solo departamento de Antioquía, el 60% del total en el país (24).

La exportación de bananos alcanzó en 1940 a 128.186 toneladas, por un valor de \$ 5.610.000.

Menos importantes son las exportaciones de cuero de res, platino y tabaco en ramas.

El total de las exportaciones, en 1940, alcanzó a 166.386.000 pesos y de las importaciones a 148.192.000 pesos (25).

Hasta el año de 1939 se había invertida en el país, la cantidad de 108.864.000 pesos en industrias de distinta naturaleza, siendo las más importantes la industria cervecera, con un capital de más de 25 millones; la de hilados y tejidos, con 25.702.000; las de ingenios de azúcar, con más de 16 millones. De menos importancia, tenemos

(23) "Revista del Banco de la República". Volumen XIV. Nº 162. Abril de 1941. Bogotá, Colombia. Pág. 147.

(24) "La Segunda de Las Últimas Noticias" (Diario), 14 de Mayo de 1941. Santiago, Chile. Pág. 6.

(25) Revista citada, Marzo de 1941. Nº 161. Colombia. Pág. 84.

de inmediato la industria de licores destilados; malinos de grano; cemento; cigarrros y cigarrillos, y otras más que no es del caso enumerar (26).

Para Colombia, ha desempeñado el Canal de Panamá, un papel parecido al que desempeña para los Estados Unidos. Con costas en los mares Pacífico y Atlántico. El Canal ha sido fuente de innumerables beneficios para el desenvolvimiento de su comercio nacional, aparte de otras ventajas que veremos, en detalle, en su oportunidad.

CUBA

Cuba da la impresión de ser uno de los países americanos en que el trópica ha desempeñado un papel preponderante "en la abundancia y variedad de su producción, principalmente en el reino vegetal y animal".

La agricultura es, en este país, "la fuente básica de su producción, de su industria y de sus ingresos". Desempeña en este esplendor vegetal su papel más importante la caña de azúcar, o dulce, llamada también con mucho acierto, "oro vegetal", la que da la idea de la riqueza que constituye para este país su explotación, siendo uno de los primeros países del mundo en la producción del azúcar.

Hasta el año 1935, sus años de mayor producción azucarera fueran:

Años	Toneladas de Producción
1924-25	5.000.000
1931-32	2.110.025
1934-35	2.537.839

En estos períodos, la producción total llega a 10.147.414 ton., dando esto una idea de la enorme riqueza que constituye para Cuba la producción de esta industria vegetal.

Sigue de inmediato, en importancia, la industria tabacallera, dominando, casi sin oposición, el mercado mundial, debido a la magnífica calidad de este producto.

Los años de mayor esplendor, en la producción de tabaco, son:

Años	Dólares
1930	33.540.575
1933	13.395.306
1937	14.924.008

(26) Revista citada, Marzo de 1941. N.º 161. Colombia. Pág. 122.

Se cosecha además, en la Perla de las Antillas, aunque en menor escala que los productos antes mencionados, cacao, cocos, plátanos, arroz y algodón.

No menos pródiga que en el reino vegetal ha sido la naturaleza en el mineral, ocupando Cuba, en este respecto, uno de los primeros lugares entre los países que tienen grandes reservas de hierro. Hasta el año de 1937 ha producido, más o menos, 3.000.000.000 de toneladas métricas de este mineral, ocupando así el cuarto lugar entre los países productores de hierro. El Anuario Internacional Americana, al referirse a este punto, dice: "La producción todavía no ha llegado a su máxima desarrollo y sólo explota en cantidad relativamente pequeña este mineral" (27).

Pasee además Cuba inmensas reservas de manganeso. En 1937 "llegó a explotarse 57.267.345 kilos por un valor de \$ 790.000". Toda ello fué exportado.

La explotación de cobre, hoy de gran importancia, alcanzó en 1937 a poco más o menos 25 millones de kilos, con un valor de \$ 670.000.

Siempre ha sido activa, en este país, la producción de oro, siendo uno de los primeros minerales explotados en esta isla. En 1935 se exportaron 110 kilos de este mineral, en lingotes o barras, cuyo valor ascendió a \$ 52.813.

Menos importante es la explotación de los grandes yacimientos de asfalto, de canteras de mármol, cromo, nafta, etc. (28).

El Canal de Panamá ha prestado innumerables servicios a la economía nacional cubana. Todas, o mejor dicho, casi todas las líneas de vapores que van del Canal a los Estados Unidos hacen escala en La Habana, capital de este país y principal puerto cubano. Las ventajas que se derivan de este tráfico han hecho de Cuba un país eminentemente turístico. La facilidad de transportes es otra consecuencia de su situación geográfica en el mar de las Antillas.

CHILE

La fuente de riqueza y producción de Chile está delimitada en dos campos: agrícola y minero. El 40% de la población de este país "vive de la producción agrícola de sus campos".

Chile produce lo necesaria para su consumo interno. Sin embargo, sus exportaciones de vino y cereales, lo mismo que de frutas, ha aumentado en forma apreciable (la manzana, por ejemplo, ha duplicado el monto de su exportación).

Su principal fuente de ingresos, en este capítulo, la constituye la producción de trigo. En el año 1935 se avaluó en 656 millones de pesos. En segundo lugar, tenemos la producción anual de vinos, ava-

(27) "Anuario Internacional Americano". 1938-40. Pág. 567.

(28) "Anuario Internacional Americano". 1938-40. Pág. 568.

lluada en \$ 146.253.900, "continuando después, en importancia de valores producidos, los frejoles, la cebada, el maíz y la avena" (29).

En nuestro concepto, Chile debe dar especial importancia a su producción de vinos; el mercado americano de vinos está llamado a la oferta a los países productores de este líquido. Francia, España, Italia y otros países europeos, productores vitivinícolas, no pueden abastecer a la América. Chile, por su calidad y bajos precios, está llamado a llenar el vacío dejado por estas países en los mercados del continente. Chile ocupa, actualmente, el 7º lugar entre los países productores de vino.

A pesar de ser éste un país con un inmenso litoral, "la industria pesquera está aún en sus pañales". El señor Martner opina que ello se debe a tres razones: primero, a la falta de capitales o de empresas pesqueras; segundo, a la falta de educación nacional en el consumo de los productos de la pesca, y tercero, a la falta de protección del Estado a esta industria. Actualmente se pesca alrededor de 25 millones de Kgs. de pescado al año (30).

Este extremo de Sudamérica goza del privilegio de ser uno de los países más ricos del mundo, en productos minerales. En esta rama de la producción, el cobre, su principal mineral, es objeto de una intensa explotación, ocupando este país uno de los primeros lugares en el mundo, en la producción de este metal. Con 351.464 toneladas, en el año de 1938, ocupó el segundo lugar entre los países productores del metal rojo (31).

También son objeto de explotación minas de carbón y de hierro. La producción anual de estos minerales en 1939 fué de 1.725.555 toneladas de carbón y 1.625.622 toneladas de mineral de hierro.

El producto mineral que ha desempeñado un papel preponderante en la economía chilena es el salitre. "A la suerte de esta industria estaban ligadas la prosperidad y decadencia de la nación entera". En los primeros 50 años de su explotación se extrajo salitre por valor de 9.000 millones de pesos de 18 peniques, pagándose, por derecho de exportación, la suma de 3.000 millones de pesos de 18 d.

Actualmente no es tan intensa la exportación de este producto. El salitre sintético y otros sustitutos han dado un golpe de muerte a esta industria.

Como un derivado del salitre tenemos el yodo. En el año de mayor producción, 1929, su rendimiento llegó a 1.386.995 Kgs. (32).

Se ha comprobado que en el país existen grandes reservas de oro. En 1939 se explotaron 10.109.681 grs. de oro fino.

Chile, a pesar de ser un país minero, no ha desarrollado las industrias pesadas. No existen grandes valores invertidos en la indus-

(29) Daniel Martner: "Tratado de Política Económica". Santiago, Chile, 1941. Pág. 91.

(30) Daniel Martner: Obra citada. Págs. 187 y 188.

(31) Daniel Martner: Obra citada. Pág. 198.

(32) Daniel Martner: Obra citada. Pág. 211.

tria de maquinarias, en los artefactos de hierro y acero y en las construcciones navales y ferroviarias (33).

Pero las industrias de otro género han tenido un desarrollo bastante apreciable en este país. Según el censo de 1928, sobre industrias manufactureras que giran con capitales de regular cuantía, tenemos: la de los molinos; los usinos eléctricas; la de tejidos de lana y algodón (éstas son las más importantes, seguidas de las industrias de frigoríficas, cemento, madera, cerveza, etc. (34).

Se proyecta para el año de 1941, según el plan de Minería, la instalación de una fundición nacional de oro y cobre "que permitirá dar a la explotación de nuestras minas de cobre, especialmente, la estabilidad y la importancia que tienen para nuestros necesidades industriales y para el comercio de explotación" (35).

La producción de manganeso, que es actualmente de 15.000 toneladas, se elevará, según manifestó S. E. el Presidente de la República de Chile, en su Mensaje Presidencial del 21 de Mayo de 1941, a la cantidad de 60.000 toneladas en este año, con un valor de 700.000 dólares en divisas.

Chile desarrolla su comercio exterior por las vías de Magallanes y del Canal de Panamá. Pero, como demostraremos más adelante, sus principales mercados, Europa y los Estados Unidos, le han obligada a dirigir, por la ruta del Canal istmico, el principal volumen de su comercio exterior.

ECUADOR

Como sus vecinas del trópico, es un país agrícola por excelencia; produce en regular cantidad para su consumo interno y una pequeña cantidad para su exportación.

Las importaciones alcanzaron en este país, en 1935, o 97.094.381 sucres. Importó de los Estados Unidos de Norteamérica 16.330.965 kilos en mercaderías, con un valor de 28.140.109 sucres.

En 1936 exportó productos por un valor de 146.031.619 e importó por valor de 117.497.667 sucres.

Sus principales productos de exportación, en este año (1936), fueron: cacao en granos, por valor de \$ 31.472.445; oro en polvo, por valor de \$ 21.984.512; plata y oro en barras, por un valor de \$ 16.380.738; petróleo crudo, por \$ 13.441.312. Por valores menores de 10 millones exportó sombreras de paja, plátanos, caucho, arroz, etc. (36).

(33) Daniel Martner: Obra citada. 280.

(34) Daniel Martner: Obra citada. Pág. 281.

(36) Carlos T. Gacia: Ecuador. "Síntesis de geografía, física, política, comercial y económica".

(35) "Mensaje Presidencial" leído por S. E. el Presidente de la República, D. Pedro Aguirre, Quito, Ecuador. Págs. 72 y ss.

Sus principales industrias son: las de manufacturas de alfombras finas de lana; frazadas de lana; pantalones finos de laná, sombreros de paño; sombreros de paja, toquilla, etc. (37).

Para este país ha sido fuente de riquezas y progreso la construcción del Canal por el Istmo de Panamá. Más adelante trataremos en detalle este problema.

ESTADOS UNIDOS

Nosotros nos sentimos sobrecogidos ante la magnitud y poderío económicos alcanzados por esta Nación del Norte. Todo ello fruto de su trabajo e iniciativa, "ausencia del temor al fracaso o al riesgo, un valeroso optimismo", un formidable espíritu práctico unido a la acción decidida y enérgica, que ha dado como resultado la gran nación que es los Estados Unidos. Puede decirse con justeza que este país forma por sí solo un mundo aparte. Tiene todo lo que la naturaleza ha hecho indispensable para la vida del hombre: riquezas naturales, suelo fértil en la mayoría del país, abundantes corrientes de agua, caídas torrenciosas, usadas para producir energía eléctrica, etc.

En Diciembre de 1940, la producción de acero de este coloso aumentó en un 90% de su capacidad normal. Ya en 1939 producía este país el 25,8% de la producción de acero del mundo. Como un corolario de ello resulta que su industria más importante la constituye la producción primaria de hierro y acero; el capital invertido por este capítulo se calcula en unos 4 mil millones de dólares. Se ha apreciado que, para este año de 1941, la producción de acero será superior a 65 millones de toneladas.

En el año de 1938, la producción de carbón llegó a 835.000.000 de dólares, o sea, el 40% de la producción mundial. La producción de petróleo subió a 1.390.000.000 de dólares; la de lingotes de hierro, a 356 millones; y de oro y plata, a 218 millones de dólares.

La producción de cobre alcanzó, en 1939, a 730.000 toneladas (de 2.000 libras cada una), siendo así el primer país productor del metal rojo. Ocupa también este puesto entre los países productores de plomo. En 1939 se explotaron, en este país, 375.000 toneladas métricas de plomo.

Su producción de zinc en 1940 llegó a 485.000 toneladas métricas. Sin embargo, no es precisamente este año el de mayor explotación de este mineral, porque en 1939 produjo 540.000 toneladas (38).

Actualmente, es decir, durante los últimos años, ha estado ofreciendo, en productos agrícolas, el 40% de la producción mundial de algodón; el 15% de la producción del trigo; el 60% de la de maíz.

(37) Carlos T. García: Obra citada. Pág. 142.

(38) Julio Sáenz Hinojosa: "Arrecado de metales industriales". Revista de Comercio Exterior de México. Sec. de Relaciones Exteriores. Diciembre 1940. México. Págs. 75 y ss.

La principal explotación de estos productos agrícolas la constituye el tos alimenticios y derivados; las textiles; lo de productos de hierro; máquinas; lo de equipos de transporte por tierra, agua y aire; productos químicos y derivados; productos del petróleo y del carbón; imprentas; productos forestales; y, por último, papel y derivados (39).

Actualmente el comercio entre los países americanos y los Estados Unidos se ha intensificado en forma considerable. El Departamento de Comercio de este país ha informado que las importaciones de los Estados Unidos procedentes de Hispanoamérica llegaron, en los tres primeros meses de 1941, a un total de 228 millones de dólares, o sea, han aumentado en un 41% con respecto a los de 1940, en el mismo período. A su vez, las exportaciones, ascendieron a 183 millones de dólares en este mismo tiempo.

Su principal movimiento comercial lo tuvo con los siguientes países americanos en el mismo período de tiempo dicho anteriormente, los tres primeros meses de 1941:

País	En dólares	
	Importaciones	Exportaciones
Argentina	35.542.000	16.923.000
Brasil	40.321.000	30.050.000
Chile	22.055.000	10.667.000
Colombia	12.304.000	12.814.000
México	24.195.000	30.076.000
Uruguay	16.757.000	(40) 2.998.000

No podemos terminar de dar una revista sintético de las posibilidades económicas de este país sin reproducir un párrafo conceptual que sobre él tiene en su obra "Colombia y los Estados Unidos de América" el Dr. Antonio José Uribe, Profesor Universitaria colombiano, internacionalista de nata y miembro de la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya. Al respecto dice: "En los últimos veinte años, anteriores a 1930, los Estados Unidos han creado o puesto en práctica un nuevo método de producción, que los han convertido en el país económicamente más fuerte del mundo. Esta nueva concepción de la producción ha transformado a la industria angloamericana, merced al maquinismo llevado al extremo, a fin de ahorrar la obra de mano, al taylorismo, es decir, al aprovechamiento intenso del trabajo obrero; a la estandarización y producción en masa, sin lo cual el peso del maquinismo y del salario anularían la producción; y a la contracción financiera de las empresas, a fin de poder darles una dirección de can-

(39) Anuario citado. Pág. 276.

(40) Diario "La Nación", 12 de Mayo de 1941. Santiago de Chile.

junto, necesaria si se quiere producir en masa. Aprovechan no sólo la unidad política en su inmensa territorio, sino también la continental, contrapuestas a la multiplicidad de nacionalidades y de civilización diferentes que dividen los pueblos de Europa.

"La abundancia de sus riquezas naturales ha venido siendo cada día mayor. Hoy producen el 54% del cobre de toda la tierra, el 44% del carbón, el 50 o/o del hierro, el 53% del acero, el 63% del algodón y el 61% del maíz.

"La misma abundancia se nota en la adquisición y la posesión de los objetos utilizados para el confort de la vida corriente. Sólo les falta, como complemento, o más bien como contrapeso del maquinismo, desarrollar la buena calidad de los objetos industriales en que no es posible la estandarización, o que no es conveniente, en los que se exigen multiplicidad de modelos.

"Los Estados Unidos han creado un nivel de vida superior en todo lo que el mundo había conocido antes, y ésta es una de sus grandes contribuciones a la civilización humana, al propio tiempo que tienen más de la mitad del ara que circula en el mundo y que se han convertido en las acreedores y banqueros del universo.

"Si hasta fines del siglo pasada, el Este ejercía un predominio indiscutible, hoy día el centro de gravedad está al Oeste de los Montes Alleghonis en el valle del Mississipi, que es el verdadera corazón económica y moral de la nación, en donde se encuentran las ciudades más prósperas y los estados más ricos. En suma, puede asegurarse que en la actualidad hay dos civilizaciones distintas: la de la vieja Europa y de la joven América, a la cabeza de la cual se hallan los Estados Unidos.

"Si éstos logran establecer, por medio de la alta cultura del espíritu en las masas, el equilibrio entre las fuerzas morales e intelectuales y el desarrollo económico y material, y por una política comprensiva y generosa, que respete la igualdad jurídica y la soberanía de las veinte repúblicas americanas, y por una obra de mutuo respeto y cooperación económica, acentuada en equitativos pactos de comercio, verificar la unión completa de este hemisferio, el poderío del nuevo mundo será incontrastable y, en pocos años más, lo gran democracia americana tendrá, sin contradicción posible, el centro de la civilización contemporánea" (41).

El papel importantísima que, para este país, tiene el Canal de Panamá, será tratado en el Capítulo 4º de la 3ª parte de este trabajo.

HAITI

Haití, con 3 millanes de habitantes, que viven en 26.426 Km2, es eminentemente rural. Sólo un 10% de la población vive en las ciudades; las demás viven en el campo, dedicados a las faenas agrícolas.

(41) Antonio José Uribe: "Colombia y los Estados Unidos". Bogotá, Colombia. 1931. Pág. 9. Cita Nº 14.

Este país exporta café, azúcar, banana, algodón y sisal (fibra vegetal). Su principal explotación de estos productos agrícolas la constituye el café. Durante los últimos veinte años, se ha exportado con un promedio anual de 68 millones de libras de café.

El algodón constituye el segundo producto de importancia en la exportación, constituyendo el 15% del volumen total exportable. En el año económico de 1936-37 se exportaron de Haití 6.236.700 kilos de algodón.

Su exportación de azúcar en este mismo año económico fué de 31.000 toneladas; de sisal, fué de 6.300.000 Kgs.

Su principal comprador, hasta antes de la guerra, era Francia, con el 67,2% de su exportación total; después Bélgica, con el 15,7%.

Los derechos de exportación e importación forman el 83,3% de los ingresos totales del Estado (42).

El Canal de Panamá no desempeña ningún papel en la vida económica de este país, como ya lo habremos deducido de su estudio económico. Su comercio con Europa, y ahora con los Estados Unidos, no necesita, para su desarrollo, de la vía intermarina panameña.

MEXICO

La producción minera de México es abundante, llegando a ocupar, en algunos productos minerales, puestos importantes entre los grandes países productores de estos metales. La producción de sus distintos minerales, en 1938, fué como sigue:

Metal	Peso en Kgs.
Oro	28.734
Plata	2.519.967
Cobre	41.851.049
Plomo	282.369.703
Zinc	172.217,721
Mercurio	293.683
Antimonio	8.033.885
Arsénico Blanco	8.894.440
Grafito amorfo	9.610.690
Cadmio	762.398
Estaño	255.458
Molibdeno	805.776
Bismuto	185.797
Tungsteno	70.488
Manganeso	117.476
Vanadio	180.043
Cobalto	861

(42) "Anuario Internacional Americano". 1938-1940. Págs. 603 y ss.

Año	Nº de cabezas	Valor en Balboas.
1935	5.567.984	2.470.141,00
1936	5.824.669	2.536.720,00
1937	5.838.063	2.578.104,00 (47)

Panamá figura también entre las grandes países exportadores de cocos, aunque sólo exporta "una pequeña cantidad de su producción". Las exportaciones fueron, desde el año 1934, hasta el de 1938, como sigue:

Año	Cantidad
1934	9.918.600 cocos
1935	9.836.200 "
1936	8.034.800 "
1937	7.797.000 "
1938	5.212.300 "

En total, ha exportado, en estos 5 años, 40.798.900 cocos. Las aplicaciones industriales de esta fruta tropical son innumerables: "el aceite de coco se usa como sucedáneo de la manteca, en la elaboración de margarina vegetal, en la fabricación de diferentes tipos de jabón, debido a sus cualidades de saponificación y a su bajo índice de yodo" (48); además de otras pequeñas aplicaciones industriales que no es del caso enumerar.

Después del banano; "la única exportación verdaderamente considerable, es el cacao". Su calidad es muy buena; pero, sin embargo, no alcanza las proporciones de otros países, por ejemplo, Venezuela.

La exportación de caucho ha disminuido en los últimos años; pero se espera que pronto recupere el puesto que corresponde a Panamá en la exportación de este producto.

Se aprecia actualmente "un gran desarrollo en las exportaciones de café", cuya cultivo en la provincia de Bocas del Toro está alcanzando grandes proporciones (49).

Panamá no ha dedicado ninguna energía al campo minero y, aparte de algunas explotaciones de minas de oro, en la provincia de Veraguas, las actividades en este concepto son nulas.

¿Cuál es, entonces, el modus vivendi de esta joven República? La solución está en el comercio. Panamá se agita en un vaivén comer-

(47) "Boletín de Trabajo, Comercio e Industrias". Septiembre de 1940. Nº 6 R. de P. Pág. 3.

(48) "Boletín de Trabajo, Comercio e Industrias". Noviembre de 1938. Nº 8. R. de P. Pág. 3.

(49) "Boletín de Trabajo, Comercio e Industrias". Enero de 1940. Nº 22. Pág. 19. R. de P.

dial, producto de su posición geográfico-económica, siendo la reexportación la puerta de escape de todas sus tribulaciones económicas. La balanza comercial de este país ha sido permanentemente desfavorable. "Sistemáticamente ha arrojado un saldo en contra de 15 millones de dólares anuales. Durante 36 años de vida independiente, de la República de Panamá han salido 540 millones de dólares" (50).

Según el Anuario Internacional Americano, sólo una parte de las mercaderías importadas es utilizada para el consumo interno. Su mayor volumen es reexportado. Estas mercaderías son compradas por los residentes de la Zona del Canal, los transeúntes del Istmo y por las tripulantes de los navés. (La Cámara de Comercio de Panamá ha calculado en 570.000 personas el número de pasajeros del Istmo, incluso el personal de los barcos) (51).

Se produce la compensación por medio de la diferencia entre el precio de compra y el precio de venta de las mismas, reexportadas. Así, además de obtener beneficios para la economía nacional, se pagan las mercaderías consumidas en la república.

Behrendt y Muller opinan que esta no es ningún "milagro económico" o "una excepción a las reglas económicas": es sólo "el resultado natural de la situación geográfica del país y de los relativamente amplias facilidades de transporte, para ventaja de Panamá", que facilita el Canal que se abre en su suelo (52).

PARAGUAY

República excepcionalmente fértil, es lógico, pues, que dedicara grandes actividades al campo.

Se explota en grandes cantidades quebracho y yerba mate, que son por ahora los más importantes renglones de la economía nacional, en el campo agrícola. También en este capítulo produce caña de azúcar, mandioca, algodón y trigo.

Paraguay, al igual que sus vecinos, es un país ganadero y figura entre las grandes naciones ganaderas del mundo. En 1938, su cuadro ganadero se componía, así:

Clasificación	Nº de cabezas
Vacuno	8.250.043
Lanar	1.200.000
Coballar	1.000.000
Mular	25.000
Asnal	28.000
Cerda	121.000
Cabría	140.000

(50) "Anuario Internacional Americano". Pág. 489. 1938-40.

(51) "Anuario Internacional Americano". Pág. 489. 1938-40.

(52) Richard F. Behrendt y Hans J. Muller: "El Comercio Extranjero de la Rep. de Panamá". Boletín de Trabajo, Comercio e Industrias. Enero de 1940. Nº 22. Pág. 5. R. de P.

En la región del Chaco tiene este país grandes reservas de petróleo, "que abre amplios horizontes a la economía nacional" (53).

Su principal comercio lo mantiene con Europa; por lo tanto, el Canal de Panamá no desempeña ningún papel en su economía. Pero, siguiendo nuestro objetivo, no podíamos dejar de lado a este país, aunque sea para dar, como lo hemos hecho, una idea sintética de su desarrollo económico.

PERU

Las exportaciones alcanzaron, en este país, en el año 1938, a 2.343.326 toneladas métricas, con un valor de 342.128.640 soles, y las importaciones alcanzaron a 550.669 toneladas métricas, con un valor de 260.158.735 soles.

Las exportaciones por productos se efectuaron así:

Productos	Cantidades en toneladas	Valor en soles
Productos agrícolas		
Algodón	69.590	60.566.432
Azúcar	249.935	24.947.623
Lana	5.587	11.071.417
Cueros y pieles	2.536	3.135.073
Café	2.463	1.736.493
Productos mineros		
Petróleo	1.211.502	73.499.240
Derivados (petr.)	495.327	42.438.017
Barras de cobre	36.883	57.889.997
Oro	11.749.002

A su vez, importó artículos de algodón, en 1938, por un valor de S/. 18.008.039. Acero, estaño, aluminio y cobre manufacturado, y otros artículos de metal por 30 millones de soles. Artículos alimenticios por valor de S/. 39.434.432. (De estas importaciones, el trigo ocupa el primer puesto, seguido del arroz, leche condensada y evaporada, frutas frescas y conservas) (54).

La producción minera del Perú, como las de Bolivia y México, es sumamente variada. Solamente en 1936, entre productos mineros metálicos y no metálicos, y combustibles, alcanzó la producción a la suma de S/. 263.495.639. Sus principales producciones fueron de plata,

(53) Anuario citado. Págs. 1.203 y ss.

(54) "La Nueva Economía" (Revista). Año V. Julio 1939. Nº 55. Lima, Perú. Pág. 195.

cobre y oro, en los minerales metálicos; petróleo crudo y yeso en los no metálicos (55).

Sus principales compradores, en 1936, fueron Francia, con 573.828 toneladas métricas; Canadá, con 544.571 toneladas métricas; Gran Bretaña, con 506.312 toneladas métricas, y Chile, con 203.085 toneladas métricas (56).

En su oportunidad expondremos la influencia que ha tenido el Canal de Panamá en este país. Por ahora, nos limitaremos a decir que el Perú ha sido uno de los países que más se ha beneficiado con esta obra. Su posición geográfica así lo dispuso.

SANTO DOMINGO

País de carácter agrícola. No se explota ningún producto minero de consideración. Sólo se utilizan las piedras y arenas para la elaboración de mosaicos.

En el año de 1936 produjo un total de 34.713.070 kilos de arroz descascarado; 26.497.101 Kls. de café, de los cuales exportó 14.555.700 kilos, con un valor de \$ 2.018.075. Las estadísticas arrojaron 18.154.052 kilos de cacao, para este año, y de maíz un total de 108.026.151 kilos, exportando, en este mismo año, 18.151.936 kilos de cacao, por valor de \$ 1.605.243. A los Estados Unidos de Norteamérica se exportaron 17.930.372 kilos, con un valor de \$ 1.597.478.

Exportó, en 1936, productos por un valor de \$ 9.926.567, siendo los Estados Unidos del Norte, su principal proveedor, con \$ 4.765.201 y, a la inversa, es su principal comprador, con una suma de \$ 4.619.887 (57).

Como vimos en el párrafo anterior, su principal cliente y vendedor lo constituye Estados Unidos; llevando sus productos a Nueva York no tiene para qué usar la vía panameña.

URUGUAY

Como su vecina, Argentina, este país es agropecuario. Sus principales fuentes de riqueza las constituyen la ganadería y sus productos derivados. De aquí que su comercio exterior se base en la explotación de la ganadería en sus distintas fases y, además, en algunos productos, muy pocos, agrícolas.

En 1938 exportó carne vacuna (enfriada, congelada y en conserva), por un total de 209.460 toneladas; de carne ovina congelada exportó 8.852.000 kilos; de extracta de carne exportó 810.000 kilos;

(55) "Informaciones comerciales, económicas y financieras del Perú". N° 4. Mayo-Julio 1937. Pág. 56.

(56) Idem, N° 2. Pág. 97.

(57) "Anuario Estadístico". República Dominicana. Año 1936. Tomo I. Dirección General de Estadística Nacional. Ciudad Trujillo.

y de gordura, o grasa, 7.595.000 kilos. Exportó cueros vacunos salados por un total de 19.110.000 kilos, y 1.543.000 kilos de cuero vacuno seco. Exportó cueros lanares secos en mayor cantidad, 4.891.000 kilos

La exportación de lanas durante este año fué apreciable, alcanzando los índices económicos más altos durante los últimos 5 años en la exportación lanar del país.

Exportación de lanas (en kilos)

Lana sucia	46.426.000	
Lana lavada	6.215.000	
Lana semi lavada	735.000	Total: 53.376.000

Durante el año de 1938, exportó productos agrícolas en regulares cantidades, siendo sus principales exportaciones las de lino, que alcanzaron a un total de 72.326.000 kilos; de trigo, con 44.520.000 kilos; y harina de trigo, con 18.145.000 kilos.

A su vez, importa nafta, kerosene, carbón mineral, hierro, acero en planchas, etc., todos productos minerales. Pero también importa algodón, casimir de lana, azúcar, aceite de oliva, café, papas, etc.

En este año, el valor total de las importaciones fué de \$ 80.400.000, y de las exportaciones de \$ 98.800.000, constituyendo la exportación de lana su mayor fuente de entradas, con un valor alzado de \$ 35.242.945.

A los Estados Unidos exportó artículos por valor de \$ 3.829.810, e importó de este país por valor de \$ 8.966.462. Pero su principal cliente es Gran Bretaña, a donde exportó, en 1938, productos por valor de \$ 25.195.596 e importó, a su vez, por valor de \$ 14.750.904 (58).

Su comercio, como hemos podido observar, con Europa y Estados Unidos, hace innecesario su tráfico por el Canal.

VENEZUELA

El total de las exportaciones e importaciones, en el año económico de 1936-37, fué, en esta república sudamericana, de 277.745.491,35 Bolívars, para las importaciones, y de 788.276.612,55 Bolívars para las exportaciones.

Productos mineros y agrícolas constituyen sus principales fuentes de riqueza nacional y susceptibles de ser exportados en cantidades apreciables. De los productos agrícolas exporta café, cacao, azúcar y papelón, algodón y tabaco; pero los principales son el café y el cacao. Para el año económico de 1936-37 exportó 59.704.583 kilos de café,

(58) "Boletín de Hacienda". Año XXVI. 1939. Nos. 1, 2 y 3. 2ª Epoca del Boletín. Ministerio de Hacienda. Montevideo. República Oriental del Paraguay.

con un valor de 49.638.960,20 Bolívares; y de cacao exportó 15.469.465 kilos, por un valor de 14.709.372,25 Bolívares.

En este mismo año económico exportó 45.624 cabezas de ganado vacuno, con un valor de 3.208.589,00 Bolívares.

En productos mineros se exportaron, en este año, sólo petróleo y derivados, y oro. De petróleo y derivados se exportaron 23.457.075.708 Kgs., con un precio total de 684.221.459,60 Bolívares, constituyendo con ello la principal riqueza del país. Del otro producto minero, objeto de exportación en este año, oro, se sacó un precio de 15.314.620,00 Bolívares, por los 5.145 Kgs. exportados (59).

Valor de las distintas monedas americanas, en relación con el dólar americano, para la mejor comprensión de las estadísticas que acompañan a la exposición de la primera parte de este trabajo. El valor de cambio que aquí indicamos es, más o menos, el que rige normalmente en estos países.

País	Valor de su moneda nacional
Argentina	4,20 pesos por dólar
Brasil	20 milreis por dólar
Bolivia	60 bolivianos por dólar.
Colombia	1,75 pesos por dólar.
Costa Rica	5 colones por dólar.
Cuba	1 pesa por dólar.
Chile	19,37 pesos por dólar (oficial). 30,75 pesos (no oficial).
Ecuador	15 sucres por dólar.
México	5 pesos por dólar.
Panamá	1 balboa por dólar.
Perú	6,50 soles por dólar.
Uruguay	2,40 pesas par dólar.
Venezuela	3,75 bolívares por dólar.

(59) Revista de Hacienda. Octubre a Diciembre de 1938. Volumen V Nº 10. "Comercio Exterior de Venezuela", por Ramón Veloz. Págs. 27 y ss.

SEGUNDA PARTE

IMPORTANCIA ECONOMICA DEL ISTMO DE PANAMA A TRAVES DE LA HISTORIA

CAPITULO I

Epoca comprendida desde el descubrimiento del Istmo hasta su independencia de España.

El monopolio de las vías marítimas que comunicaban a Europa con el Asia, y el afán de enriquecimiento que animaba a las naciones europeas trajo como consecuencia el descubrimiento de América.

España, Portugal e Inglaterra, colocadas lejos de las grandes rutas marítimas de entonces y envidiosas del poderío económico alcanzado por las ciudades-estados italianos, decidieron emprender, por su parte, expediciones a través del Atlántico para encontrar nuevas rutas que les llevaran a las Indias. Los portugueses se deslizaron a lo largo del continente africano y doblaron el Cabo de Buena Esperanza, para alarmar a Venecia, que veía esfumarse su poderío económica.

Después, España, se lanza a la aventura y Colón llega, sin saberlo, a un nuevo hemisferio. "No esperaba él encontrar un continente que, extendiéndose su enorme magnitud, casi de polo a polo, le impediría llegar a las tierras que buscaba". Y el cuanto viaje del gran Almirante se realizó con el exclusivo objeto de "buscar el estrecho que le diera paso para seguir al propio lugar de su destino". Según algunos historiadores, López de Gomara entre ellos, la iniciativa de este viaje fué obra del propio Colón; según otros, Antonio Galvao, por ejemplo, Colón actuaba así por mandato de Sus Majestades Cristianísimas (60). Sea lo que fuere, lo cierto es que se debe a nuestro descubridor la primera tentativa de encontrar un paso de agua que comunicara los dos mares que rodean la América.

De inmediato fué preocupación, de españoles y aventureros de todos los países de Europa, la consecución del estrecho que había de

(60) Alvaro Rebolledo: "Reseña Histórico-Política de la Comunicación Interoceánica". Editorial Hispano-América. San Francisco, Calif. 1930. Pág. 17.

llevar a la consabida fuente de aprovisionamiento del continente europeo, las Indias. Si es verdad que el honor del descubrimiento del Istmo de Panamá se debe a Rodrigo de Bastidas, fué Colón, con su magnífica intuición, quien primero llegó a la desembocadura del río Chagres, "que tan capital importancia ha tenido en la construcción del Canal de Panamá".

Después de España, Inglaterra también hizo exploraciones a través del Atlántico, por ver de encontrar un estrecho en la América, que condujera al Asia. Así, sale el veneciano Juan Cabot, de Bristol, en busca de las islas de las Especies, a las cuales no había de llegar nunca, por impedírselo el continente americano, que para todos ellos no era otra cosa que "una barrera contra las olas del Atlántico", como, siglos después, lo llamó Humbalt (61).

Las expediciones continuaron arribando a la América, en busca del quimérico paso. Así encontramos a Yáñez Pinzón, que recorre la costa atlántica de la parte sur del continente, desde Colombia, sigue por Venezuela hasta el Brasil y descubre el río Amazonas, "precediendo a Cabral en el descubrimiento del Brasil" (62).

Y ante la Historia continúan desfilando los nombres de Sebastián Cabot, de los hermanos Corterreoles, Juan de la Cosa, Ojeda, Vesputcio, Balboa, etc., alcanzando este último la gloria del descubrimiento del mar del Sur, que vino a reforzar la teoría de la existencia de un estrecho que uniera a ambos mares.

Después encontramos a Díaz de Solís, en busca del estrecho, remontando el río de la Plata, en donde encontró la muerte.

Hernán Cortés, a su vez, realiza innumerables esfuerzos en México para encontrar el susodicho paso que la llevara de un mar a otro. Este problema constituyó una obsesión para el conquistador del Imperio Azteca, de la cual padecía, también, el gobierno de la Metrópoli.

Hernán Cortés envió, en 1521, a uno de sus lugartenientes llamado Diego de Ordás, para que recarriera el río Caatzacoalcos, en el Istmo de Tehuantepec, porción angosta de México (63).

Transcurridos unos dos años, Carlos V ordenó a Cortés que buscara el estrecho que debía existir por esa parte del continente.

Mogollanes, mientras tanto, viajando por orden del rey de España, tuvo más suerte que sus predecesores en esta empresa, encontrando en el extremo del continente el punta de unión entre los dos océanos (1520). Pero tan lejos quedaba eso, que pronto se creyó que el descubrimiento de Mogollanes no era más que una fantasía.

Fracasadas todas las tentativas y expediciones encaminadas a encontrar un paso de comunicación entre los dos océanos y convenci-

(61) Juan Demóstenes Arosemena. "Historia del Canal de Panamá", 1915.

(62) Alvaro Rebolledo: Obra citada. Pág. 18.

(63) Clarence H. Haring: "Comercio y Navegación entre España y las Indias". Versión castellana de Emma Salinas. México. 1939. Pág. 3.

dos de que la naturaleza se había olvidado de subsanar este error, se pensó de inmediato "el grandioso proyecto, digno de la España de entonces, de abrir un canal que corrigiera el defecto de la naturaleza".

Muchos nombres se han citado como autores del primer proyecto de canal; pero lo cierto parece ser que el primero en sugerir la idea magnífica de abrir una "zanja" para comunicar a los dos mares que bañan las costas de este hemisferio, fué Alvaro de Saavedra y Cerán, pariente de Cortés, según unos, y teniente del mismo, según otros.

El Emperador Carlos V expidió, en 1534, una cédula, donde ordenaba al gobernador de Panamá que, "tomando personas expertas", estudiara el territorio situado "entre las cabeceras del Chagres y el mar del Sur, para determinar los medios de hacer factible el corte entre el río y el Océano" (64).

Descubiertas las enarries riquezas del Perú, ya no fué preocupación primaria el encontrar el estrecho para seguir al Oriente, sino para comunicar con la costa oeste de la América del Sur.

El Adelantado Pascual de Andagoya, que fué el comisionado para estudiar la ruta del Chagres, fundado en razones de carácter económico, como también técnico, hizo que se abandonara el proyecto de canal por Panamá y se pensara en construir un camino desde el punta en que dejó de ser navegable el río Chogres hasta la ciudad de Panamá (65).

Cuatro rutas se señalaron como las más factibles para construcción del estrecho intermarino: Panamá, Darién, Tehuantepec y Nicaragua. Pero, como bien dice Alvaro Rebolledo, "Panamá, casi con absoluta prescindencia de las otras, fué, desde un principio, la ruta preferida" (66).

En 1550, Antonio Galvao, navegante portugués, publicó un libro donde demostraba que se podía abrir un canal por cualquiera de las rutas mencionadas. Más tarde, Gomara instaba porque la obra fuera emprendida por cualquiera de las cuatro rutas ya citadas. Así, nos encontramos con los nombres de Rui Lopez de Valdenegro, José Quintanilla, Diego Fernández de Velasco, Diego de Mercado, etc.

Todas estas iniciativas, las primeras en su género, fueron dejadas de mano por orden de Felipe II, quien, influenciado por ingenieros flamencos, llegó a la conclusión de la impracticabilidad en la realización de esta obra. (Algunos historiadores opinan que fueron razones de carácter religioso, más que políticas o económicas, las que determinaron la decisión de este soberano).

En Inglaterra también se tuvo noción del valor estratégico, y más que nada comercial, que significaba el canal y por eso, encontramos a Guillermo Patterson tratando de colonizar al Darién y sostener que él aseguraría las llaves del Universo, capacitando a los poseedores para

(64) Clarence H. Haring: Obra citada. Pág. 241.

(65) Alvaro Rebolledo: Obra citada. Pág. 32.

(66) Alvaro Rebolledo: Obra citada. Pág. 31.

dar leyes a ambos mares y para ser los árbitros del comercio del mundo" (67). El desastre en que terminó esta expedición es de todos conocido, pereciendo en la empresa casi todos los colonos que intervinieron en ella y produciéndose, además, la pérdida de miles de libras esterlinas.

Ya antes la piratería, apoyada casi siempre por el trono inglés, fué molestia constante en el desarrollo del comercio entre la Metrópolis y sus colonias de ultramar, Drake, Morgan, Cavendish, Hawkins y otras, dirigieron siempre sus miradas rapaces sobre el Istmo, Sir Walter Raleigh por ejemplo, llegó una vez a escribir, en carta dirigida a la reina Isabel, que "con la captura del Istmo se le arrebatarían a España las llaves del mundo". Jamaica, conquistado por orden de Cromwell, era la base donde se equipaban todas las expediciones enderezadas a destruir, o despajar, al comercio español de América y, a su vez, tratar de poner pie en el territorio que la naturaleza había señalado para la comunicación interoceánica (68).

Desestimados, pues, los proyectos presentados al respecto de esta obra, fué preocupación de la corona española la manera de facilitar el acarreo entre ambos mares. Padrarias traía instrucciones, en 1514, no sólo para fundar una ciudad en la Mar del Sur, sino también para construir una vía de tránsito que facilitara el comercio entre los mares Norte y Sur.

Con el descubrimiento del Perú, el camino ístmico se "transformó en el vínculo vital en el sistema de transportes" entre España y la costa Oeste de Sudamérica, siendo preocupación de los gobernantes españoles el mantener esta vía expedita para su constante tráfico.

Dos rutas eran usadas a través del Istmo: la ruta terrestre, de 18 leguas de largo, pero que sólo era útil en verano, y otra vía, usada en invierno, cuando las lluvias y las crecientes de los ríos hacían impracticable la ruta terrestre; se iba de Panamá a Venta Cruz, o Cruces, una distancia de 5 leguas, y allí se utilizaba el río Chagrés, hasta su desembocadura, otras 18 leguas. Teniendo el río agua abundante, se demoraban en la travesía 3 o 4 días; con menos caudal demoraba de 8 a 12 días. Las ciudades terminales de esta ruta fueron Panamá y Nombre de Dios, hasta 1584. De este año en adelante fueron Porto Bello, en el Atlántico, y Panamá en la mar del Sur, ciudad ésta que gozaba de gran reputación como emporio del comercio colonial (69).

En el Istmo de Panamá se reunía toda la mercadería llegada de España, como los tesoros llegados de otra parte del continente americano. Estos acontecimientos eran motivo de alegría y regocijo de parte de los habitantes del Istmo, como asimismo de las comerciantes que llegaban

(67) Pablo Vásquez: "Personalidad Internacional de Panamá". Boletín de la Academia de la Historia. Año I. Nº 4. Octubre de 1933. Panamá.

(68) Alvaro Rebolledo: Obra citada. Pág. 45.

(69) Clarence H. Haring: Obra citada. Págs. 227 y ss.

a él. Primero una vez al año, después dos, se repetían las escenas de prosperidad en el territorio ístmico,

En llegando la flota, que venía de España, a Cartagena, que era el primer puerto de tierra firme en que tocaba, se enviaba a avisar a Porto Bello de la proximidad de las mercaderías de la Metrópoli. El Presidente de Panamá difundía la noticia en la plaza y destacaba un propio a Payta, Perú. A su vez, el Jefe de la expedición dirigía correos a Lima y a Santa Fe de Bogotá, y así se extendía la nueva a todas las provincias de Nueva Granada y del recién conquistado imperio inca,

Del Callao se traían los tesoros del rey; en Trujillo o Payta se les incorporaba el navío del oro, llevando el oro de Quito y los alrededores. A su llegada al Istmo, todos estos tesoros, además de los productos de los comerciantes, eran transportados a través de él, por todos los medios primitivos de transporte que es dable imaginar.

De Cartagena llegaban las esmeraldas y el oro de Nueva Granada, las perlas de Margarita y Rancherías, y el añil, tabaco, cacao y otros productos oriundos de la parte Atlántica de Sudamérica. Llegaban también productos de Nicaragua y Guatemala.

"Entonces comenzaban las famosas ferias de Portobelo". La ciudad, de escasa población, tenía que albergar de pranto a una enorme muchedumbre (70). Los precios de hospedaje y alimentación adquirían proporciones fabulosas. Fueron éstas las primeras inyecciones económicas que recibió el Istmo en su vida como puente del mundo y tránsito obligado de distintas razas y civilizaciones.

Bajo el reinado de Carlos III se volvió a poner sobre el tapete, en España, el "proyecto de juntar los dos Océanos". Y en 1779 enviaba este soberano una comisión de ingenieros para que estudiara el paso, si fuera posible, por Nicaragua. Espías ingleses que formaban parte de la expedición, informaron a su gobierno de lo fácil y factible que sería la construcción de un canal por Nicaragua, informe que causó gran sensación en Inglaterra, que declaró la guerra a España, enviando de inmediato una expedición, en el año de 1780, al mando de Nelson, entonces capitán de navío, quien se tomó la costa Mosquitia y una faja de terreno que denominaron Honduras Británica.

Nos dice Alvaro Rebolledo que no fué sino a principios del siglo pasado cuando comenzó a estudiarse "con precisión de investigación científica el problema del canal interoceánico". En efecto, encontramos a Humbolt, después de interesantes investigaciones en el continente americano, pasar a España por ver si interesaba a los soberanos españoles en sus proyectos de canal.

Nueve fueron las rutas propuestas por él, a saber:

- 1º — Ríos Misuri-Missisipí y Peace-Colombia.
- 2º — Ríos Bravo y Colorado.

(70) Clarence H. Haring: Obra citada. Págs. 237 y ss.

- 3º — Istmo de Tehuantepec.
- 4º — Lago Nicaragua y río San Juan.
- 5º — Río Chagres.
- 6º — Ríos Atrato y Napipi.
- 7º — Quebrada de Rospadura.
- 8º — Ríos Gallaga y Amazonas.
- 9º — Golfo de San Jorge, a través de la Patagonia.

Como vemos, aparte de las rutas del Chagres y de la indicada por Nicaragua, todas son impracticables y algunas francamente utópicas. Sin embargo, y con razón, las Cortes Españolas se entusiasmaron con estos proyectos y aprobaron una ley en la cual se ordenaba la apertura de "un canal para buques de gran calado" (71).

Pero ya era tarde, ya las ansias de libertad habían prendido en el pecho de los americanos y, una por una, todas las naciones de este hemisferio se declararon independientes y fuera del control de la Metrópoli, perdiendo así España la oportunidad de construir una obra que tanta gloria y prestigio daría a quien la hiciese.

CAPITULO II

EPOCA DE LA UNION DEL ISTMO A COLOMBIA, HASTA SU INDEPENDENCIA DE ESTE PAIS.

I — Construcción del ferrocarril transístmico.

Verificado la emancipación del Istmo, de la Madre Patria, en 1821, resolvió espontáneamente, por voluntad de sus ciudadanos y más que nada por admiración a Bolívar, unirse a la confederación Granadina. Tocábale, pues, a Colombia seguir gestionando, con las grandes potencias del mundo, la construcción del canal.

Según una gran mayoría de historiadores, fué Francisco Miranda el primer americano que pensó en la magna obra.

Uno de los puntos a discutirse en el Congreso de Panamá de 1826 era la canalización del Istmo, llegando Bolívar hasta comisionar al inglés J. A. Lloyd para que estudiara el Istmo y así saber las probabilidades de construir una vía férrea o acuática a través de él.

Aparte de los Estados Unidos de Norteamérica, fueron en general las naciones europeas las que más se preocuparon por llevar a cabo la unión de los dos mares. Inglaterra realizó esfuerzos inimaginables por construir un canal por suela propia en América. Las circunstancias y, más que nada, las rivalidades con los Estados Unidos no se lo permitieron. Los Países Bajos también hicieron sus intentonas en esta idea, sin

(71) Alvaro Rebolledo Obrá citada Págs. 61 y 63.

resultados prácticos. Después le tocó el turno a Francia. Primera Napoleón III fué interesado por la ruta de Nicaragua; pero la suerte estaba echada y había de ser Panamá por donde comenzarían los franceses tan magna obra, para ser terminada, después del ruidoso fracaso de la Compañía Francesa del Canal, por los Estados Unidos. Pero siempre frente a este país se encontró a Inglaterra, disputándose uno al otro la gloria de ser los constructores del canal intermarino, entablándose entre ellos una lucha diplomática que terminó, por el momento, con la firma del tratado Clayton-Bulwer, en Abril de 1850 (72).

En 1846, sintiéndose Colombia débil para mantener al Istmo unido a ella, colocó el Estado de Panamá bajo la tuición, si así quiere llamársele, de los Estados Unidos. Para ella se celebró un tratado entre la Nueva Granada y los Estados Unidos de América, en Bogotá, el 12 de Diciembre de 1846, conjeado en Washington el 10 de Junio de 1848. Este tratado marca el comienzo de la influencia decisiva de los Estados Unidos en la historia y el desenvolvimiento económico del Istmo.

Desempeñando el papel que su posición geográfica-económica había asignado al territorio panameño, el descubrimiento de oro en California volcó sobre el Istmo una turba de aventureros y trabajadores de todas partes del mundo. El tráfico de personas, más que el de carga, se hizo inmenso entre los dos mares. Las dificultades y escasez de los medios de locomoción trajeron como resultado el que los individuos de escasos recursos económicos ofrecieran sus espaldas para transportar, a través del Istmo, a las personas que corrían en pos de la ilusión del oro.

Como se ve, la oportunidad de abrir un canal era espléndida, pero la idea no había madurado todavía la suficiente. Se construyó, como sustituta, un ferrocarril que llenara, por el momento, las necesidades de transporte entre los dos mares.

Un grupo de hombres de negocios norteamericanos, encabezados por William Aspinwall, acordó formar una sociedad para la construcción de un ferrocarril a través del Istmo. Aspinwall obtuvo del gobierno colombiano los derechos exclusivos para emprender dicha obra. John L. Stephens exploró la ruta que posiblemente se usaría para este efecto, en compañía del ingeniero J. L. Balwin, dando un informe favorable en pro de la construcción del ferrocarril y un presupuesto de gastos razonables (73).

El descubrimiento de oro en California, en 1848, aceleró, por decirlo así, la construcción de esta obra.

Su inauguración se efectuó sin ceremonia oficial de ninguno cla-

(72) Este tratado puede considerarse como una de las violaciones de la Doctrina Monroe, tan llevada y traída en ese entonces por los Estados Unidos.

(73) Farnham Bishop: "Panamá, past and present". New York The Century Co. 1914. Pág. 100.

se, el 28 de Enero de 1855, día en que corrió la primera locomotora a través de la faja de tierra istmeña (74).

Su costo total alcanzó a 8.000.000 de dólares; pero su explotación rindió, en los primeros diez años, una cantidad de \$ 11.339.662,78, lo que sirvió para pagar los gastos de su construcción (75).

La Compañía Francesa del Canal compró las acciones del ferrocarril en 18.653.000,00 dólares oro. Todo ello pasó a ser propiedad del gobierno de los Estados Unidos, por la compra hecha a la Compañía Nueva del Canal, el 4 de Mayo de 1904 (76).

II — Proyecto de Canal por los franceses e iniciación del mismo

El año de 1871 marca el comienzo de los trabajos e investigaciones serias que se hicieron para dar forma definitiva al canal.

Su plan de construcción, por territorio colombiano, fué discutido en dos congresos internacionales de geografía, celebrados, el primero en 1871, y el otro en 1875, este último en París.

En 1876, obtuvo el General Türr, por intermedia de Antonio de Gogorza, la concesión para emprender la construcción del canal, por un espacio de 99 años.

Este señor organizó en Francia la Société Civile Internationale du Canal Interoceanique de Darién. La tal Compañía envió a Lucien Bonaparte Wyse a finiquitar los arreglos con Colombia, siendo ello posible en un segunda viaje realizado con tal objeto en 1878.

La ruta definitiva se fijó en un congreso de 136 delegadas de distintas países, asistiendo 11 delegados norteamericanos. Fernando de Lesseps presidió este congreso, que se pronunció en definitiva por la ruta de la Bahía de Panamá hasta el Golfo de Limón, en el Atlántico.

El 5 de Julio de 1879 vendió el General Türr sus derechos a una compañía francesco, por la suma de 10.000.000 de francos. En Agosto de ese mismo año formó Lesseps la Compagnie Universelle du Canal Interoceanique, conocida en América como la Compañía Francesa del Canal (77).

La insalubridad de la región, que causó una subida mortalidad entre los empleados en la construcción del canal, y la administración financiera desastrosa de que fué objeto, fueron causas principales de la bancarrota de esta empresa. El escándalo a que ella dió lugar repercutió formidablemente en la política y vida de la república francesa.

Para salvar los despojos que quedaban se formó la Nueva Com-

(74) Joseph Buckling Bishop: "The Panama Gateway". New York. Charles Scribner's. 1914. Pág. 48.

(75) Farnham Bishop: Obra citada. Pág. 102.

(76) Octavio Méndez P.: "Antología del Canal". 1914-1939. Págs. 64 y 68.

(77) Joseph Buckling Bishop: Obra citada. Págs. 67 y 68.

pañía Francesa del Canal, en 1893, consiguiendo, en 1900, una nueva concesión y la extensión de un plazo mayor, de parte del gobierno colombiano, o sea, alcanzaron ampliarla hasta 1910 (78).

El poco capital de que disponía la nueva empresa y la desconfianza que se hacía sentir por el fracaso de la antigua compañía, hicieron fracasar las nuevas tentativas francesas.

Sus únicos objetivos fueran, en realidad, obtener la prórroga ya dicha y tratar de interesar a los Estados Unidos en su continuación.

La Compañía Francesa del Canal se declaró en quiebra cuando ya había gastado 441.000.000 de francos en París y 903.000.000 en Panamá. La Nueva Compañía del Canal vendió, a su vez, a los Estados Unidos sus derechos en 40.000.000 de dólares (79).

Mientras tanto, los Estados Unidos de Norteamérica no perdían las oportunidades que se le presentaban para construir su propia vía intermarina.

En Marzo del año 1900, una compañía formada en este país, que llevaba por nombre el de "The Maritime Canal Company", con un capital adicional de 6.000.000 de dólares, inició trabajos en Nicaragua, trabajos que duraron hasta donde alcanzaron los 6 millones de dólares. Esta fue la única tentativa de carácter privado intentada por los Estados Unidos en este sentido, transformándose, de inmediato, en una obra de necesidad nacional y urgente construcción para el desarrollo económico y estratégica de este pueblo.

La Nueva Compañía Francesa del Canal, dándose cuenta de la imposibilidad de continuar la obra, comenzó a interesar a los Estados Unidos en sus trabajos y concesiones en el Istmo. Proposiciones que fueron insinuadas al gobierno norteamericano por intermedia del Almirante J. G. Walker. Este señor transmitió la oferta al Presidente Theodoro Roosevelt, quien, a su vez, la puso en conocimiento del Congreso el 4 de Enero de 1902.

Entretanto, la Cámara de Representantes había aprobado una ley autorizando al Presidente de la Unión, para que prosiguiera la construcción del canal por Nicaragua. El Senado se opuso y, como consecuencia, se dictó la Ley Spooner. En esta ley se autorizaba al Presidente Roosevelt para comprar los derechos, privilegios, moquinarias y propiedades francesas en el Istmo de Panamá (80).

Todo esto terminó con la firma por parte de los Estados Unidos y Colombia del tratado de Herrán-Hay, su rechazo por parte del Congreso colombiano, que precipitó la independencia del Istmo, por encon-

(78) Joseph Buckling Bishop: Obra citada. Pág. 107.

(79) Antonio José Uribe: Obra citada. Pág. XVIII.

(80) Joseph Buckling Bishop: Obra citada. Págs. 113 y ss.

trar sus habitantes que sus intereses habían sido menoscabados por parte de Colombia. Y esta vez fructificó definitivamente la idea de libertad, de que era necesario gozar en el Istmo, para que pudiera cumplir el papel que estaba llamado a desempeñar en el progreso de la Humanidad.

CAPITULO III

CONSTRUCCION DEL CANAL POR LOS ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA

Proclamada la independencia del Istmo de Panamá (República de Panamá), el 3 de Noviembre de 1903, se procedió de inmediato a continuar las negociaciones con los Estados Unidos para dar forma práctica y final al canal.

Al efecto, un francés, Felipe Bunau Varilla fué el comisionado por la República de Panamá, y John Hay lo fué de los Estados Unidos. Instruida Bunau Varilla para gestionar un Tratado similar al Herrón-Hay, traicionó los intereses panameños a su ambición personal e hizo un tratado en 24 horas, a lápiz, en el cual Panamá cedía y concedía de todo. Panamá, obligado por las circunstancias, se vió precisada a ratificar semejante tratado; pero, desde entonces, se ha entablado una lucha diplomática tendiente a mejorar la posición de Panamá frente a los Estados Unidos (81).

Celebrado el tratado entre ambos países, se procedió a la compra de las acciones y materiales de la Nueva compañía, por la suma de 40.000.000 de dólares, como se expresa en páginas anteriores. La Nueva Compañía del Canal entregó la obra a una comisión nombrada por los Estados Unidos el 8 de Mayo de 1904, Comisión que era presidida por el Almirante Walker.

Como Ingeniero Jefe fué designado el Coronel Jorge Washington Goethals, "quien encabezó los 29.000 trabajadores, de diversas nacionalidades; con poderes autocráticos, desplegó dotes de inteligencia y sabiduría, de mando, de energía y de constancia incomparable, hasta terminarlo gloriosamente, en 1914, con la admiración universal" (82).

El costo de la obra alcanzó aproximadamente a 375.000.000 de dólares, y su construcción demoró 10 años, siendo inaugurado, solemnemente, el 15 de Agosto de 1914.

En su construcción se excavaron 232.000.000 de yardas cúbicas; en el lago Gatún se invirtieron 21.000.000 de yardas cúbicas de material,

(81) Esta lucha diplomática llegó a su culminación con la firma, por parte de los gobiernos panameño y norteamericano, del nuevo Tratado celebrado en Washington, el 2 de Marzo de 1936, aprobado por la Asamblea Legislativa de Panamá, el 24 de Diciembre de 1936 y ratificada por el Senado de los Estados Unidos de América, el 25 de Julio de 1939.

(82) Antonio José Uribe; Obra citada. Pág. 482.

en las esclusas y vías laterales, necesarias para su funcionamiento, se utilizaron 4.500.000 yardas cúbicas de cemento (83).

El Canal fué construido entre los grados 8 y 9 de latitud Norte, al través de la República de Panamá. Tiene el canal un largo de 43,8 millas náuticas de uno a otro mar. Desde la Bahía de Limón al Lago Gatún medio una distancia de 5,77 millas, encontrándose aquí el primer juego de esclusas, 3 pares, por las cuales se sube a Gatún, cuyo lago está a 85 pies sobre el nivel del mar. Se sigue de inmediato por el valle de Chagres hasta Gamboa, 20,59 millas náuticas. De aquí se continúa por el célebre Corte de Culebra, que tiene de largo 6,97 millas náuticas, 300 pies de ancho en su fondo, y que llega hasta las esclusas de Pedro Miguel, desde donde se comienza a descender hacia el Pacífico. Bajando estas esclusas se llega de inmediato al lago de Miraflores, situado a 54 pies sobre el nivel del mar (tiene una milla de largo, poco más o menos). Al sur de este lago están situadas las esclusas de Miraflores, dos pares, que dejan al mismo nivel del mar Pacífica. Se sigue, entonces, una ruta de 7 millas de largo, que pasa por Balboa, desembocando en Flamenco a la navegación marítima (84).

La impresión que produce el Canal de Panamá a los que por primera vez usan esta vía es formidable. La fertilidad y verdosidad de su flora tropical, interrumpida de trecho en trecho, por el cantar de las aves que pueblan sus orillas; los aullidos de los monos, de escaso tamaño, pero no por eso menos bulliciosos; el ruido de las modernas dragas en actividad constante; los barcos que pasan en sentido contrario; los lugares en donde la vegetación llega hasta los mismos márgenes del Canal, dando la impresión de que si uno estirara las manos tocaría sus hojas; todo ello, unido al calor sofocante que reverbera en las enormes esclusas de cemento armado, da una impresión de fantasía, de que se vive un momento irreal. Los ojos incrédulos contemplan maravillados todo este espectáculo y no saben si admirar más la obra más grande de ingeniería, la obra del hombre, o la visión fantástica del trópico en todo su esplendor, la obra de la naturaleza. Lo natural y lo artificial se mezclan y forman el conjunto más perfecto que es doble contemplar al hombre. Todo allí invita a la meditación, al reposo apacible, para llegar a la conclusión de que el hombre es un pigmeo en este grande mundo creado por Dios. Llegamos a convencernos que nosotros somos una partícula muy infinitesimal en la grandiosidad de la Tierra.

Si pensamos en todo lo que pasa por esta vía de uno a otro mar, no podemos menos que llegar a la conclusión de que la civilización del Universo tiene su punto central en esta angosta faja de terreno, en donde las razas más extrañas se dan la mano y en donde todos los productos de la tierra tienen forzosamente que traficar; donde, al lado

(83) Octavio Méndez P.: Obra citada. Pág. 56.

(84) Antonio José Uribe: Obra citada. Pág. 433.

de un hijo del celeste imperio, de cultura milenaria, encontramos al americano de cultura nueva, recién comenzando a marcar derroteros en el orden de las relaciones mundiales.

Ya en el valle del Chagres, cuando nuestra imaginación recuerda que por allí mismo pasaron conquistadores y piratas, se siente un estremecimiento involuntario de desasosiego, pensando en que hemos llegado al mundo demasiado tarde, porque ésta es obra que no puede ser superada por el artificio del hombre.

Hasta el 10 de Octubre de 1938, pasaron por el Canal más de 100.000 barcos comerciales, con un tonelaje superior a 300 toneladas.

El total de los derechos cobrados hasta el 30 de Septiembre de 1938 alcanzó a \$ 435.105.409,55 (en dólares) (85). En este mismo año, las inversiones en el canal alcanzaban a 541.000.000 de dólares. (Esta suma ha subido considerablemente con la actual construcción de una tercera vía de esclusos de uno a otro mar, para hacer más desahogado el tráfico por el canal").

(85) Octavio Méndez P.: Obra citada. Pág. 70.

T E R C E R A P A R T E

INFLUENCIA DEL CANAL DE PANAMA EN LA ECONOMIA
AMERICANA

CAPITULO I

Importancia de la vía interoceánica para los países situados
en la costa occidental de Sudamérica

I — Para el Ecuador y Perú

Antes de la apertura del Canal y estando el Ecuador considerablemente alejado de Magallanes, entonces la ruta obligada hacia Europa, no tenía la oportunidad de recibir "la influencia bienhechora de la civilización y el desarrollo económica de los países europeos" (86).

Guayaquil, su principal puerto, tenía, en ese entonces, un movimiento mínimo y sólo contaba con una población de 60.000 habitantes (87).

En el año de 1904, las importaciones de este país alcanzaron a \$ 7.670.000 (dólares) y las exportaciones a \$ 11.642.000 (dólares) (88).

Con la apertura del Canal por el Istmo de Panamá, el Ecuador se colocó a la cabeza de sus vecinos sudamericanos, por los beneficios que había de reportar de esta obra. Las distancias entre los puertos europeos, así como de la costa Este de los Estados Unidos del Norte, se acortaran considerablemente.

Entre Guayaquil y algunos puertos europeos estas distancias, por las dos vías, de Magallanes y del Canal de Panamá, son:

(86) Dr. Néstor Mogollón: "Estructura, tensión y posibilidades económicas del Ecuador". Boletín de Informaciones y de estudios sociales económicos. Nº 8. Publica: Instituto Nacional de Previsión. Abril de 1940. Pág. 54.

(87) Actualmente tiene Guayaquil una población de más de 120.000 habitantes. (Diccionario Larousse Ilustrado. 1938. Pág. 1249.

(88) Charles M. Pepper. "Panamá to Patagonia". Chicago. A. C. Mc. Clurg and Co. 1906. Pág. 62.

Puertos	Por Magallanes	Por Panamá	Diferencia
	(en millas)		
Liverpool --- --- --- ---	10.582	5.384	5.198
Hamburgo --- --- --- ---	10.963	5.903	5.060
Burdeos --- --- --- ---	10.342	5.434	4.908 (89)

Como se puede observar, se ha ahorrado más o menos el 50% de distancia entre Guayaquil y los puertos europeos expresados en este cuadro.

En 1938, su comercio exterior alcanzaba a cifras diez veces superiores a las que tenía antes de la apertura del Canal. En este año se exportaron productos ecuatorianos por valor de 165.850.000 sucres, y se importó por valor de 146.960.000 sucres (90).

Cuando en el Ecuador se tuvo noción de las ventajas que reportaría el Canal transistmico, comenzaron de inmediato las construcciones de ferrocarriles que comunicaran Guayaquil con Quito y otras regiones del país, ricas en productos agrícolas susceptibles de exportación.

Actualmente se están habilitando en el Ecuador dos nuevos puertos para el comercio exterior, Salinas y La Libertad

Tenemos que, en los actuales momentos, este país cobra especial importancia por ser dueño de las islas Galápagos, cuya situación privilegiada hace de ellas la avanzada del continente americano en el Pacífico. Su radio de protección se extiende desde el puerto de Manzanillo, en México, hasta Valdivia, en Chile.

La distancia de estas islas al Canal de Panamá es de 1.100 millas, y sólo 600 millas de la costa Oeste de Sudamérica (91). Además dominan las rutas comerciales que, saliendo del Canal de Panamá, toman rumbo hacia Brisbane, Sydney y Melbourne, en Australia; como las de Panamá a Nueva Zelanda, Samoa y Tahití. Igual cosa sucede con el tráfico marítimo directo entre San Francisco y Callao a Valparaíso (92).

La posesión de estas islas ha sido motivo de disputas constantes; pero, sea lo que fuere, el Ecuador puede beneficiarse grandemente, de ejercer su dominio, utilizándolas en pro del comercio internacional americano.

Al Perú, el Canal le favoreció en forma más o menos parecida que al Ecuador. Ha ayudado, sin lugar a dudas, al desenvolvimiento de la región hidrográfica del Amazonas que pertenece a este país.

(89) Dr. Néstor Mogollón: Obra citada. Pág. 54.

(90) "Recueil de Statistique de L'Institut Internationale du Commerce". N° 2. Abril, 1939. Año 18. Siège: Palais D'Egmont. Bruxelles. Tomo XXX. Pág. 219.

(91) Olmedo, Alfaro: "Las Islas Galápagos, estratégico y comercial". Anexo C. del libro: "El Canal de Panamá en las guerras futuras". Del mismo autor. Editorial Jouvin, Guayaquil, Ecuador. 1936. Pág. 131.

(92) Olmedo, Alfaro: Obra citada. Mapa situado entre las páginas 102 y 103.

Como país alejada de la ruta magallánica, la influencia del Canal de Panamá ha sido decisiva. Sus enormes riquezas mineras, ya conocidas durante el período colonial, cobraron nueva importancia con la apertura de esta obra. La explotación de nuevos minerales se intensificó y su exportación se hizo necesaria. Su vía natural tenía que ser el Canal.

Su comercio con Europa y la costa Este de los Estados Unidos es muy activo. Líneas de vapores norteamericanos, ingleses, alemanes, franceses, noruegos, dinamarqueses, holandeses, etc., le sirven como medio de transporte para sus productos, y al mismo tiempo le abastecen con las materias primas y maquinarias necesarias para el desenvolvimiento de sus industrias.

El Perú, como la mayoría de los países sudamericanos, tiene un brillante porvenir en la explotación de su suelo y en su comercio exterior. Europa está agotada, física y económicamente, y este es el momento de intensificar nuestro comercio con ellos. Las ventajas están de nuestra parte y debemos aprovecharlas.

II — Para Chile

(Con algunas referencias a Bolivia, Argentina y Brasil.)

El mayor volumen de su comercio exterior lo mantiene Chile con la costa Este de los Estados Unidos y con Europa, especialmente Gran Bretaña, cuyo paso por el Canal es obligado. Para los Estados Unidos exportó, en el año de 1938, productos por valor de \$ 107.333.906, pesos de 6 d.; y para Gran Bretaña, por valor de \$ 148.741.124, pesos de 6 d. (93).

El Canal de Panamá, contra la creencia generalizada en Chile, ha reportado innumerables beneficios a este país. Además de llenar las necesidades de tránsito para los productos chilenos, ha hecho de los puertos chilenos la puerta de escape para la exportación de productos bolivianos y, en un futuro no lejano, lo será también para algunas zonas productoras de la Argentina y Brasil.

Desde Valparaíso a Nueva York, pasando por Panamá, se ahorran 3.747 millas náuticas (94). Arica queda más cerca de Nueva York que Buenos Aires y Río Janeiro. Mientras Arica queda a 3.850 millas, Río Janeiro está a 4.408 y Buenos Aires a 5.580 millas (95).

Valparaíso, además de ser el puerto principal de Chile, tiene influencia, para el futuro, en las zonas comprendidas al pie de la cordillera de los Andes del lado argentino. Ya Francisco Rivas Vicuña, en 1912, en su conferencia citada (referencia N^o. 2), aludía a los beneficios que

(93) "Comercio Exterior". Año 1938. Santiago de Chile. Páginas 224 y 225.

(94) Octavio Méndez P.: Obra citada. Pág. 72.

(95) Francisco Rivas Vicuña: Política Nacional. "El Canal de Panamá y la Política Económica e Internacional de Chile". (Conferencia leída en la Extensión Universitaria de 6 de Diciembre de 1912). 1913. Santiago, Chile. Págs. 12 y 13.

se derivarían de la construcción de ferrocarriles transandinos y el uso de los puertos chilenos para su comercio con Europa y Norteamérica.

Con la construcción del ferrocarril de Uspallata, los ferrocarriles chilenos podrán transportar todos los productos de Mendoza y los alrededores hacia Valparaíso, salida natural de estas regiones, "donde la distancia es mucho menor y el costo de transporte menos de la mitad que de Buenos Aires a Mendoza" (96). Una vez en Valparaíso, el Canal de Panamá tendría que ser la vía lógica para comunicarse con Europa y los Estados Unidos.

A su vez, si se acondicionara el puerto de Caldera, serviría para dar salida a los productos de las provincias de Catamarca y La Rioja, también argentinas, además de Salta y el territorio de las Andes comprendido hacia el norte de la República Argentina.

Actualmente se exportan por este puerto productos de la minería con destino a los Estados Unidos y Europa; ¿por qué, pues, no puede agregarse la exportación agrícola de estas regiones argentinas?

Para los costos de transportes hacia los puertos de exportación argentinos, bastan las mismas consideraciones que expusimos hace un momento para Mendoza.

Las zonas de atracción que, con la apertura del Canal de Panamá, tienen Arica y Antofagasta, son enormes. Bolivia depende de estos dos puertos para su comercio exterior. (Más adelante lo veremos en detalle). También ejercen influencia sobre la zona brasileña que se encuentra cercana a las Andes, en los nacimientos de sus grandes ríos. En Villa Bella se concentra la producción agrícola de Matto Grosso. Pues bien, desde aquí a su puerto de salida, media una distancia de 2.200 Kms., que el Río de Janeiro, mientras que, llevando sus productos hacia La Paz, Bolivia, navegarían por río una distancia de 1.000 Kms., y de allí a Arica, por ferrocarril, hay una distancia adicional de 720 Kms., dando un total de 1.720 Kms., a sea, 400 Kms. de ahorro en tiempo, trabajo, conservación de los productos agrícolas y economía de fletes (97).

El Comercio boliviano por los puertos chilenos es un hecho y con el tránsito del Canal se ha intensificado notablemente.

El comercio de tránsito de Bolivia por Arica fué de 41.431.467 kilos bruto de productos, con un valor de 7.181.589 pesas de 6 d. (moneda chilena), siendo sus principales compradores Bélgica, Gran Bretaña y los Estados Unidos, todas con paso obligado por el Canal. (Año de 1938) (98).

A su vez, el tránsito de mercaderías a Bolivia, por este mismo puerto, en el año de 1938, fué de 68.988.396 kilos bruto, con un valor de 39.676.136 pesas de 6 d. (moneda chilena). Sus principales vendedores fueron: Estados Unidos, Argentina, Alemania, India y Bélgica.

(96) "El Mercurio". Lunes, 4 de Marzo de 1941. Página Editorial, Santiago, Chile.

(97) Francisco Rivas Vicuña: Obra citada. Pág. 53.

(98) "Comercio Exterior" citado. Pág. 235.

Fuera de la Argentina, todos los demás traficaran por el Canal (99).

Bolivia exportó por Antofagasta 81.110.759 kilos brutos de diversos productos, con un valor de 11.981.812 pesos de 6 d., en 1938. También los principales puertos de destino se encontraban en Bélgica, Gran Bretaña, Alemania y las Estados Unidos; demás está decir que el tráfico de estos productos se efectuó por el Canal (100).

Por este mismo puerto importó Bolivia productos por valor de 23.090.717 pesos de 6 d. (moneda chilena), siendo sus principales vendedores Gran Bretaña, Estados Unidos y Alemania, cuyos barcos forzosamente atraviesan el Canal.

También tiene Bolivia, en el puerto chileno de Mejillones, una vía de comunicación con el exterior. Claro que por aquí no alcanza su comercio exterior al volumen y valor de los puertos antes mencionados y solamente fué utilizada en este año, 1938, para exportar sus productos hacia Gran Bretaña, Bélgica, Estados Unidos, Holanda y Suecia. El comentario resulto inofensivo: tránsito obligado por el Canal.

En vista de las ventajas y conveniencias que se presentan para Chile con el uso de la vía panameña, se está dando impulso a la marina mercante nacional, dotándola de barcos que hagan viajes por lo menos hasta la costa Este de los Estados Unidos. En el primer semestre de 1940 atravesaron el Canal de Panamá 21 barcos chilenos, transportando 77.240 toneladas de carga (101).

Actualmente se está desarrollando la idea de intensificar el comercio chileno con Centroamérica, estableciendo una línea de vapores para el cabotaje que tuviera como centro de sus operaciones el Canal de Panamá.

Los productos que se llevan, actualmente, de Chile a Centroamérica son transbordadas en el Puerto de Cristóbal, en barcos ingleses, y, a la inversa, los productos que se traen hacia Chile, de esos países, sufren la misma suerte, lo que encarece enormemente los fletes chilenos. Con un comercio directo entre Chile y esos países se abaratarían los transportes y saldrían beneficiados no sólo Chile, sino también los países de la parte central del continente. Para facilitar esta idea, el gobierno de Guatemala declaró libre de derechos de internación el salitre chileno. Los vinos de este país son muy solicitados en estos mercados; la cebada malteada es producto que escasea allí, además de otros artículos necesarios y de suma utilidad que se producen en Chile y que resultan de gran necesidad en Centroamérica. Como compensación, se abaratarían los productos centroamericanos, tan solicitados y escasos en Chile, como el café, cacao, maderas finas, plantas tintóreas, etc. (102).

(99) "Comercio Exterior" citado. Pág. 232.

(100) "Comercio Exterior". Citado. Pág. 237.

(101) "Boletín de Agricultura y Comercio". Octubre de 1940. Nº 30. República de Panamá. Pág. 18.

(102) Diario "El Mercurio". 24 de Marzo de 1941. Página Editorial. Santiago, Chile.

CAPITULO II

IMPORTANCIA DEL CANAL DE PANAMA PARA LOS PAISES SITUADOS EN LA COSTA ORIENTAL Y EN EL INTERIOR DEL HEMISFERIO SUR DE AMERICA

Las importaciones y exportaciones argentinas se efectúan, principalmente, con los Estados Unidos y el continente europeo.

Durante el primer semestre de 1940, los Estados Unidos contribuyeron con el 27,9% del total de sus importaciones; inmediatamente tenemos a Gran Bretaña, con un 20,6% de sus importaciones; Brasil, con un 5,4%, por el mismo capítulo; Bélgica, con un 4,8%; Francia, con un porcentaje igual, 4,8%; Perú, con 3,5%; India, 2%, Países Bajos, 2%; Canadá, 1,7%. Suecia, Colombia, Suiza y Japón contribuyen, respectivamente, con 1,6; 1,5; 1,4, y 1,3% del total.

En lo que respecta a las exportaciones, Gran Bretaña absorbió, en el primer semestre de 1940, el 29,9% del total de ellas; Estados Unidos, el 13,3%; Francia, el 8,7% los Países Bajos, el 6%; Italia, 4,7%; Bélgica, 4,4%; Brasil, 4,2%; Suiza, 1,9%; Suecia, 1,5%; Uruguay, 1,3%; Chile, 1,2%. Japón, Dinamarca y Noruega, con el 1% del total, etc. (103).

Como se ve, Argentina no tiene para qué usar la vía del Canal de Panamá si efectúa su comercio exterior con Europa y los Estados Unidos. Pero, como lo sugerimos ya en el capítulo anterior, el desarrollo económico de las provincias argentinas colocadas en las faldas, o cercanas, de los Andes, hará imprescindible, en un futuro no lejano, el uso de los puertos chilenos para su comercio exterior y, si todavía siguen siendo los países europeos sus principales compradores y vendedores, tendrá forzadamente que utilizar la vía interoceánica del Istmo de Panamá (104).

Al Uruguay, lo mismo que al Paraguay, no les es necesario el Canal. Todo su comercio exterior se realiza con Europa y los Estados Unidos y sus vecinos, principalmente Argentina y Brasil (105).

Sin embargo, en ningún momento han dejado de considerar la importancia que tiene para la América el Canal: en todo momento, sus delegados a las conferencias panamericanas han apoyado, entusiastamente, todas las sugerencias hechas para obtener la ayuda mutua americana para la defensa y mantenimiento del Canal de Panamá.

(103) "El Comercio Exterior Argentino". Primer semestre de 1940. Informe N° 74. Buenos Aires, 1940.

(104) Ver Págs. 41 y 42.

(105) Véase primera parte "Uruguay".

Otro tanto se puede decir del Brasil, salvo las consideraciones hechas por nosotros en el Capítulo I de esta parte, en lo que se refiere a Chile (106).

Venezuela realiza su comercio exterior, principalmente, con los Estados Unidos y algunos países europeos. Los barcos que van al Canal y realizan operaciones comerciales con este país hacen escala primero en puertos venezolanos y después pasan a Panamá.

De allí toman rumbo, o hacia la costa occidental de los Estados Unidos, o hacia la América del Sur, por la costa Oeste. De aquí que Venezuela, aprovechando las facilidades de transportes de barcos norteamericanos, ingleses, alemanes, holandeses y noruegos que trafican por el Canal, ha tratado de ampliar e intensificar su comercio exterior, no sólo con los países americanos, sino del mundo entero.

La situación de Colombia es especial. Con costas en ambos mares, en el mar Pacífico y en el mar Caribe, el Canal le sirve para efectuar su comercio de cabotaje inter-costas. Así, vemos un número regular de barcos de pequeño tonelaje, pertenecientes a este país, atravesar el Canal para ligar los puertos del Atlántico, de Colombia, con Buenaventura, en el Pacífico.

Durante el primer semestre de 1940, pasaron por el Canal 16 barcos de nacionalidad colombiana, con un total de 6.848 toneladas de carga (107).

CAPITULO III

IMPORTANCIA DE LA VIA PARA LOS PAISES CENTROAMERICANOS Y PANAMA.

Hasta ahora, los países que están situados en el centro de este continente han mantenido sus actividades comerciales dirigidas hacia los Estados Unidos, el Reino Unido, Francia, Italia y Japón, principalmente, pudiéndose deducir, en consecuencia, que su tráfico comercial hace poco uso de la vía interoceánica. Al respecto, damos un cuadro de las importaciones y exportaciones de estos países, en el año de 1937, para que se vea cómo es de efectiva nuestra afirmación:

(106) Véase Pág. 42.

(107) "Boletín de Agricultura y Comercio". N° 30, citado página 18.

GUATEMALA

País de destino u origen	Importaciones (en miles de dólares)	Exportaciones
Estados Unidos	7,588	10,334
Alemania	5,429	2,803
Reino Unido	1,393	100
Francia	182	215
Italia	253	185
Japón	69	32
Otros países	1,829	2,440

EL SALVADOR

País de destino u origen	Importaciones (en miles de dólares)	Exportaciones
Estados ² Unidos	4,034	9,413
Alemania	3,109	1,731
Reino Unido	1,134	172
Francia	239	382
Italia	205	412
Japón	14	3
Otros países	1,247	3,401

HONDURAS

País de destino u origen	Importaciones (en miles de dólares)	Exportaciones
Estados Unidos	6,029	8,563
Alemania	990	130
Reino Unido	342	58
Francia	94	176
Italia	21	3
Japón	1,516	4
Otros países	1,395	707

NICARAGUA

País de destino u origen	Importaciones (en miles de dólares)	Exportaciones
Estados Unidos	3,045	5,897
Alemania	857	1,504
Reino Unido	477	33
Francia	127	582
Italia	39	45
Japón	243	335
Otros países	833	622

COSTA RICA

País de destino u origen	Importaciones (en miles de dólares)	Exportaciones
Estados Unidos	5,048	3,692
Alemania	2,748	2,240
Reino Unido	927	2,306
Francia	159	299
Italia	301	228
Japón	977	72
Otros países	1,719	1,178 (108)

Pero, en nuestro concepto, la importancia que para el futuro de estos países tiene el Canal, es enorme. El tráfico que se desliza de uno a otro mar es indescriptible: barcos de todos los continentes, portando el pabellón nacional de casi todos los países del mundo, hacen de la faja de tierra que la Providencia colocó entre las Américas el sitio ideal para dar a conocer sus productos a las naciones centroamericanas.

En las ciudades terminales del Canal, Colón y Panamá, deberían estos países mantener exposiciones permanentes de sus productos, con sus precios, calidad, cantidades exportables, etc.; y, todavía más, cuando éstos sean lo suficientemente conocidos y su demanda haya aumentado en forma apreciable, mantener en estas ciudades "stocks"

(108) "Boletín de Trabajo, Comercio e Industrias". Nos. 10 y 11. Enero y Febrero de 1939
Panamá, República de Panamá. Pág. 4.

de sus artículos más solicitados, pero aprovechar así las facilidades de transporte que suministra el Canal.

Por ahora, estas ideas no se han llevado a la práctica; pero no está lejano el día en que ella suceda, más cuando el gobierno panameño ha alentado la reexportación de muchos artículos, lo que beneficia, indudablemente, la economía de este país.

Panamá ha aprovechado al máximo su posición de "puente del mundo", "lazos entre las Américas", etc., para llevar una vida dedicada a sacar el mayor provecho posible del Canal. Cada barco, más aun, cada pasajero y tripulante deja en las ciudades terminales del Canal un pequeño aporte económico. Los artículos que aquí se expenden son comprados por los numerosos pasajeros del Istmo.

Solamente en el año de 1939 pasaron, a través de la República de Panamá, 89.438 pasajeros, desembarcaron 46.801 pasajeras y embarcaron 39.462 (109).

La vida económica de Panamá depende, pues, de la reexportación que se hace directamente a algunos países vecinos, zona del Canal y a los transeúntes del Istmo. Ello se debe, volvemos o repetir, a su posición geográfica y a que a través de su territorio se hoyo abierto la única vía transcontinental marítima que existe en América (110).

CAPITULO IV.

IMPORTANCIA DEL CANAL PARA LOS ESTADOS UNIDOS

El Canal de Panamá constituye, para los Estados Unidos, el punto de partida de sus relaciones políticas, económicas y sociales en América como en el resto del orbe.

Las distancias entre los principales puertos de este país y otros de diversos continentes se han acortado considerablemente. La ruta marítima de Nueva York o San Francisco ha disminuido, por el Canal, en 7.873 millas náuticas; de San Francisco a Nueva Orleans se han ahorrado, por esta misma vía, 8.865 millas; de Nueva York a Honolulu, 6.610 millas; de Nueva Orleans a Melbourne, 4.824 millas; de Liverpool a San Francisco, 5.666 millas (111); entre Nueva York y Valparaíso, como sabemos, 3.747 millas; e igual cosa con otros puertos de Europa, Asia y Oceanía.

El comercio entre ambos costos de los Estados Unidos se ha beneficiado enormemente. En el año 1900, siete líneas de ferrocarriles transcontinentales hacían el servicio comercial entre las costas de este

(109) "Boletín de Trabajo, Comercio e Industrias". N.º 23. Febrero de 1940. República de Panamá. Pág. 17.

(110) Véase primera parte, Págs. 20 y ss. de este trabajo.

(111) Octavio Méndez P.: Obra citada. Pág. 57.

país; pero ello no bastaba para la intensificación, cada vez más creciente, del tráfico comercial que existía entre el Este y el Oeste de los Estados Unidos.

La capacidad de los barcos que se utilizan para llevar mercaderías, de variadas índoles, de uno a otro país, es enorme; lo que permite rebajar los costos de transportes, al mismo tiempo que se satisfacen las necesidades más urgentes en lo que respecta al volumen. El Canal de Panamá vino a llenar esta necesidad y a ayudar el acrecentamiento del comercio norteamericano, no sólo entre sus costas, sino con el mundo entero, satisfaciendo así una de las necesidades más urgentes para la expansión económica de este pueblo.

El tráfico de vapores norteamericanos ocupa el primer lugar en la escala de buques que utilizan esta vía. Salamente en el primer semestre de 1940, pasaron el Canal 999 barcos de esta nacionalidad, transportando 6.459.070 toneladas de carga (112).

El Canal se financia, en parte, con el pago de los derechos de tránsito con que contribuyen los buques que usan esta vía.

En los años 1937, 1938 y 1939, se pagaron, en concepto de peajes: 23.174.640 dólares; 23.215.207 dólares y 23.699.430 dólares, respectivamente. En el año de 1939, por ejemplo, los Estados Unidos pagaron, por concepto de peajes, 7.758.390 dólares, por 1.788 barcos de su nacionalidad que atravesaron el Canal, transportando 9.909.380 toneladas de carga. Inglaterra pasó 1.502 barcos, con 6.801.556 toneladas de carga, pagando 6.610.453,23 dólares, por derechos de tránsito. Noruega transportó a través del Canal 3.408.078 toneladas de carga, en 704 buques, pagando por concepto de peajes, 2.709.337,68 dólares. Chile pasó 26 barcos, con un tonelaje de carga de 62.904 toneladas, pagando al Canal 664.454, 16 dólares (113).

Para el pago de derechos de tránsito, a través del Canal, no hay excepciones de ninguna especie. La marina mercante de los Estados Unidos está sometida a los mismos precios que las demás marinas mercantes del mundo.

Desde el punto de vista estratégico y militar, el Canal ha aumentado las posibilidades defensivas de los Estados Unidos. Todavía se recuerda, en este país, el accidentado viaje del crucero "Oregón" que, partiendo de San Francisco, gastó 90 días en su viaje de 14.000 millas por el Cabo de Hornos, para juntarse a la flota norteamericana que se encontraba en Santiago de Cuba, cuando la guerra con España (114). Actualmente, los Estados Unidos pasa su flota móvil, de uno a otro mar, en poco menos de 50 horas (poco más o menos son 100 barcos, de distintos tonelajes, los que han participado en estos ejercicios.)

(112) "Boletín de Agricultura y Comercio", citado. Pág. 18.

(113) Diario "La Nación". 12 de Mayo de 1941. Santiago, Chile. Pág. 11.

(114) Alvaro Rebolledo: Obra citada. Págs. 167 y 168.

Si no fuera por el Canal, este país se vería en la necesidad de mantener dos flotas de igual potencia, una en el Atlántico y otra en el Pacífico, capaces de defender por sí solas su respectivo litoral marítimo, lo que significaría un desembolso de billones de dólares. Solamente esto da la idea de la economía que representa el Canal de Panamá para el pueblo norteamericano, además del valor estratégico que él tiene para la defensa del continente americano.

CUARTA PARTE

INFLUENCIA DEL CANAL EN LA ECONOMIA MUNDIAL

CAPITULO I

Paralelo entre el Canal de Panamá y el Canal de Suez

1. El Canal de Suez fué ideado y construido por Fernando de Lesseps. Esta obra fué hecha con fondos obtenidos por medio de subscripción popular, lográndose reunir los 200 millones de francas exigidos para emprender la construcción de esta obra, en el escaso plazo de 3 semanas. Se formó, entonces, la Sociedad del Istmo de Suez, el 15 de Diciembre de 1859, dándose comienzo al Canal el 25 de Abril de 1859.

Los trabajos duraron 10 años, siendo terminados o, mejor dicha, efectuándose su inauguración, solemnemente, el 17 de Noviembre de 1869.

Se emplearon en su construcción 20.000 individuos. Las dragadas sacaron 600.000 metros cúbicos de tierra por año, y de escambros se extrajeron 83 millones de metros cúbicos. La cuenca de los Lagos Amargas recibía del Mar Rojo 2.000.000.000 de metros cúbicos de agua.

El Canal de Suez tiene 164 Kms. de largo; de 60 a 100 metros de ancha entre las orillas; originariamente, tenía 22 metros de ancha en el fondo y una profundidad de 8 metros; actualmente tiene, en el fondo, un ancho de 65 metros, llegando en las curvas a 80 metros, lo que permite la navegación simultánea en ambas direcciones. La profundidad se ha aumentado, a su vez, en 1 m., teniendo ahora 9 metros.

Se calculaba, en el año de 1925, que los gastos totales del Canal de Suez subían a la suma de 1.000.000.000 de francos (115).

2. Después de haber dado una idea, muy sintética por cierto, sobre la construcción e historia del Canal de Suez, pasaremos a hacer un paralelo entre este Canal y el de Panamá.

Así como el Canal de Panamá tiene por objeto acortar las distancias entre los continentes americana y europeo, según sea el país y vía

(115) "Enciclopedia Universal Ilustrada". Europeo-Americana. Espasa Calpe, S. A., Editores —Bilbao, Madrid, Barcelona— Tomo LVIII. Págs. 524 y 525.

que se use, como vimos en su oportunidad, el Canal de Suez también tiene este objetivo: acortar las distancias entre Europa y el Oriente, permitiendo, con esta, que las naciones europeas y las asiáticas abreviaran sus comunicaciones marítimas sin verse en la necesidad de dar la vuelta en torno del continente africano.

Esto trajo como consecuencia que las colonias de países europeos que se hallan a la orilla del Mar Rojo, como las que se encuentran en la costa Oeste del continente africano, súbitamente se encontraron en plena zona de influencia económica del continente europeo, alcanzando en corto tiempo, por esta benéfica influencia, un gran desarrollo económico y también cultural.

3. Además está decir que las utilidades que a nosotros nos proporciona el Canal de Panamá son superiores a las ventajas que derivamos del Canal de Suez. El cuadro adjunto nos dará una idea exacta de ello:

(Distancias estimadas en millas)

Puerto de salida y destino	Por el Canal	Por el Canal	Economía
	de Suez	de Panamá	
De Nueva York a San Francisco	13.000	5.200	7.800
De Nueva York a Yakohama	13.000	9.700	3.300
De Nueva York a Manila	13.000	9.000	4.000
De San Francisco a Londres	16.000	9.000	7.000 (116)

Lo que es indudable es que el Canal de Suez es para el continente europeo, como para el Asia y el Africa, la arteria vital de su comercio marítimo mutua.

4. Desde su inauguración, ambos Canales se han hecho estrechos para el comercio marítimo que se desliza por ellos. El Canal de Suez tuvo que ser anchado en su fondo, como expresamos hace un momento, y al Canal de Panamá se le abre, en estos momentos, una tercera vía de esclusas que hará más fácil el tráfico entre ambas zonas bañadas por las mares Pacífico y Atlántico.

5. En el año de 1913, pasaron por el Canal de Suez 5.085 naves, con un tonelaje neto de 20.034.000 toneladas, pagando por derechos de tránsito £ 126.621.

En el año de 1938 pasaron, por este mismo Canal, 6.171 barcos, con un tonelaje neto de 34.418.000 toneladas, pagando en concepto de peajes £ 9.720.900.

A su vez el Canal de Panamá, al año siguiente de su inauguración, 1915, dió paso a 1.154 naves, que dieron un tonelaje neto de 3.903.000 toneladas, pagando, por derechos de tránsito, 4.297.000 dólares. En

1938, pasaron por el Canal de Panamá 5.626 naves, con un tonelaje neto de 25.863.000 toneladas, pagando por el paso a través de esta vía 22.609.000 dólares (117).

El tráfico por el Canal de Suez es más intensa que el que se efectúa por el Canal de Panamá, como se desprende de los datos estadísticas que hemos ofrecido más arriba; pero es indudable que el comercio mundial tiende a desviarse, cada vez más, hacia el continente americano, donde el Canal de Panamá desempeña el papel más importante en sus relaciones económicas.

6. Tanto el Canal de Panamá como el de Suez fueron ideados por Fernando de Lesseps. Empezó este gran francés la construcción de ambas obras con gran optimismo, dando feliz término al Canal de Suez, con lo cual se cubrió de gloria; y teniendo un fin desastroso en la construcción de la vía panameña, que tuvo que ser terminada, como sabemos, por ingenieros norteamericanos.

7. El Canal de Suez fué construido a nivel, mientras que el de Panamá es a esclusas.

8. Ambas vías cumplen un papel importantísimo en el desarrollo económico y cultural del mundo: han estrechado los lazos que unen a Europa con Asia y América. Han acercado a los pueblos, acortando las distancias que los separaban, para que así se entendieran y conocieran mejor, se estudiaran sus necesidades y trataran de solucionarlas, unos a otros, en forma más equitativa y justa.

9. Por el tratado Hay-Pauncefote, celebrado entre los Estados Unidos de Norteamérica y el Reino Unido, se resolvió aplicar al Canal de Panamá las mismas reglas de Derecho Internacional marítimo que rigen al Canal de Suez.

CAPITULO II

INFLUENCIA DEL CANAL DE PANAMA EN LA VIDA ECONOMICA DE LOS PAISES EUROPEOS, ASIATICOS Y DEMAS CONTINENTES.

La vida del Canal, en tierras istmeñas, no solamente ha tenido proyecciones de interés continental americano, sino también mundial.

Como dejamos expresado en capítulos anteriores, el acortamiento de las distancias entre los puertos europeos, asiáticos y demás continentes, con los principales puertos americanos, ha sido considerable, y no solamente son barcos de nacionalidad de países de este continente los que trafican por el Canal, sino, orgullo de decirlo, son precisamente barcos de naciones europeas los que contribuyen con un mayor número de tonelaje en el cómputo general del tráfico del Canal panameño, lo que indica que este continente se ha beneficiado en igual forma que América con el Canal transoceánico abierto en Panamá.

(117) "Recueil" de Statistique de L'Institut Internationale du Commerce". N° 3. 1939. Pág. 414.

Los productos de naciones eminentemente industriales, como Alemania, Inglaterra, Bélgica, etc., han tenido en América un mercado propicio para vender sus productos, al mismo tiempo que llevan de este continente las materias primas que mantienen en pie de desarrollo sus industrias, lo que indica, volvemos a repetir, que estos países se han sabido aprovechar tanto o más que nosotros con la apertura de este vía.

Para que se vea hasta donde esto es exacto, vamos a dar un cuadro estadístico de los barcos del continente europeo que pasan por el Canal y el tonelaje de carga que transportan. Para ella vamos a tomar las estadísticas del primer semestre del año de 1940 y completarlas con las del primer semestre del año de 1938, para que así queden incluidas los países que, como Alemania, Francia, Dinamarca, Noruega e Italia, se han visto afectados en su comercio exterior por el transcurso de la actual conflagración europea.

Nacionalidad Número de barcos Tonelaje de carga

Primer Semestre de 1940

Británica -----	490	2.387.294
Griega -----	72	430.861
Holandesa -----	159	302.161
Rumana -----	4	19.387
Española -----	5	22.390 (118)

Primer Semestre de 1938

Alemana -----	183	683.114
Danesa -----	112	389.695
Francesa -----	49	259.535
Italiana -----	26	67.292
Noruega -----	361	1.782.315
Suecia -----	61	376.372
Yugoeslavia -----	5	29.210
Otros países -----	5	14.350 (119)

Del continente asiática pasaron en el primer semestre de 1940, 122 barcos de nacionalidad japonesa, transportando 813.983 tanela-

(118) Boletín de Agricultura y Comercio, citado. Pág. 18.

(119) Boletín de Trabajo, Comercio e Industrias. N° 6. Septiembre de 1938. República de Panamá. Pág. 17.

das de carga; de nacionalidad filipina, 10 barcos, con 68.258 toneladas de carga.

Del continente africano pasaron, en este mismo período, 4 barcas egipcios, transportando 14.360 toneladas de carga (120).

Hoy día, la mayor parte del comercio mundial se verifica por el Canal de Panamá, "que ha revolucionado el mundo del comercio y continuará ejerciendo influjo extraordinario, en el orden político y en el orden económico, en los destinos del orbe" (121).

Ya en 1815, Bolívar, con la genial visión que le caracterizaba, consideraba a Panamá como el emporio del Universo y, en carta remitida a sus amigos, expresaba: "Sus canales acortarán las distancias del mundo, estrecharán los vínculos convencionales entre Europa, la América y el Asia, y llevarán a esta feliz región los tributos de las cuatro partes del mundo. Quizás sólo allí se podrá fijar la capital de la tierra, como Constantino pretendió hacer de Bizancio la del Antiguo Hemisferio".

(120) Boletín de Agricultura y Comercio. Citado. Pág. 18.

(121) Antonio José Uribe. Obra citada. Pág. 435.

CONCLUSIONES

INTERNACIONALIZACION.

Este punta abarca conceptos de derecho internacional, por lo cual no será objeto de detenido estudio en esta apartunidad, ya que esta no es el fin de nuestro trabajo.

La Internacionalización de los Canales ha sido debatida, ampliamente, por internacionalistas de distintos países. Uno de los cinco puntos generales esbozados por V. Raúl Haya de la Torre, como base de su partido denominado Alianza Popular Revolucionaria Americana, más comúnmente conocido por Apra, es la Internacionalización del Canal de Panamá (122). Pero, más que una Internacionalización absoluta, quiere que se Interamericanice el Canal. Así por lo menos, se desprende de sus exposiciones posteriores a este respecto.

En un artículo publicado en el Diario "La Nación" de Santiago de Chile, bajo el mote de "¿Debe Internacionalizarse el Canal de Panamá?", expresa Haya de la Torre los argumentos que cree abonan su punta de vista sobre esta cuestión:

- 1º. — Sería la mejor garantía de la política de Buen Vecino preconizada por Franklin D. Roosevelt.
- 2º. — Podría ser tomada esta Interamericanización para asegurar la neutralidad de las naciones indoamericanas, y
- 3º. — Estando Interamericanizado el Canal de Panamá, "la agresión contra Panamá no constituiría ya un ataque a los Estados Unidos exclusivamente, sino una agresión contra los países de este hemisferio, co-propietarios del Canal".
"Todo ataque contra él sería una ofensa a 21 países y los agresores no podrían contar con ningún aliado franco o encubierto, en este lado del mundo" (123).

(122) V. R. Haya de la Torre. "El Antimperialismo y el Apra". Ediciones Ercilla. Santiago de Chile. 1936. Pág. 33.

(123) Diario "La Nación". 9 de Abril de 1939. Santiago de Chile. Suplemento. Pág. III.

Colocándonos nosotros en el campo de la utopía, vamos a expresar nuestra opinión sobre la Internacionalización del Canal de Panamá: Con todo el respeto que nos merece la figura continental de Haya de la Torre, no nos parece justo el que haya tomado un punta coma éste para formar una plataforma política de determinado partido, aunque éste tenga pretensiones continentales. El Canal de Panamá es algo formado, un trabajo hecho, en el cual hubo un país, Panamá, que sacrificó parte de su suelo nacional en pro del beneficio de la Humanidad, y otro país, los Estados Unidos, que usó de su tenacidad y poderío económico para terminar una gran obra, el Canal de Panamá, para que el Sr. Haya de la Torre venga pidiendo participación en algo en que su país no ha obtenido más que beneficios. Cuando la administración del Canal de Panamá salga de manos de los Estados Unidos, continuando todavía en el terreno de la utopía, pasará a manos de la República de Panamá.

NEUTRALIDAD.

Una de las consecuencias de la Internacionalización es la neutralidad de los canales intermarinos. Internacionalistas de distintos países americanos han tocado el punta en más de una oportunidad; entre ellos recordamos a Bustamante, en Cuba; Narciso Garay y Harmodio Arias, en Panamá; Haya de la Torre, en el Perú, etc. Con respecto al Canal de Panamá, "la situación es, según manifiesta Narciso Garay, por demás ambigua. De un lado hay una serie de tratados internacionales (124) en que pactan la neutralidad perpetua del Canal, y notas y declaraciones norte-americanas que precizan el carácter comercial y civil de la gran vía acuática, así como el reconocimiento explícito por parte del presidente Roosevelt del papel de mandatario de la civilización que los Estados Unidos asumieron al acometer la canalización del Istmo de Panamá. De otro lado, hay un Canal que el concesionario pone desde el principio en manos del Departamento de Guerra de su Gobierno, y declaraciones importantes de que el derecho de los Estados Unidos para construir el Canal tiene origen en su derecho constitucional de declarar la guerra. Extraña mixtura de beligerancia y neutralidad, de nacionalismo e internacionalismo" (125).

DEFENSA DEL CANAL.

La defensa común del Canal de Panamá por los países que forman el continente americano ha sido objeto de consideraciones en América,

(124) Dr. Narciso Garay, se refiere entre otros tratados y declaraciones, a los tratados Hay-Pauncefote, el Convenio de Constantinopla, y el tratado Hay-Bunau Varilla (Cláusula XVIII), hoy derogado; a la declaración del Secretario de Estado norteamericano Blaine.

(125) Citado por Octavio Méndez P. Obra citada. Págs. 133 y 134.

porque la coordinación defensiva de los países de este continente tiene como base al Canal de Panamá.

Los Estados Unidos, indudablemente, necesitan de la cooperación de las naciones americanas para la defensa del Canal. A su vez, los países latinoamericanos necesitan de los Estados Unidos para el desarrollo actual de su comercio exterior y el mantenimiento de sus industrias. De esta mutua cooperación debería nacer un entendimiento que ayudara a desenvolver una amistad continental donde todos saliéramos aprovechados en igual forma, y no sólo un beneficiado, los Estados Unidos, como ha sucedido hasta ahora.

REBAJA DE PEAJES.

Para la mejor comprensión de esta cuestión reproduciremos un artículo de R. Valenzuela Gaymer, publicado en el diario "La Nación", de Santiago de Chile: "Sobre esta idea, dice Valenzuela Gaymer, Chile, Perú y Ecuador, que por su posición geográfica dependen en alto grado de dicha ruta marítima, solicitaran en la Conferencia Interamericana de Navegación celebrada en Washington, en Diciembre de 1940, la abolición o reducción de las citadas tarifas, que representan una formidable carga para nuestro comercio y el de los otros países nombrados, inclusa México, y una seria traba, además, para el buen desarrollo de las respectivas flotas mercantes. Esto se explica fácilmente por el hecho de que estas pequeñas flotas, de las cuales, venciendo gigantescos obstáculos, lo más importante es la nuestra, han debido competir, desde la apertura del Canal, con aquellas compañías ya sujetas a pago de peaje en este paso, y aun subvencionadas fuertemente para hacer el servicio regular de carga y pasajeros en la costa occidental de Sudamérica.

"Un acuerdo anglo-americano de hace 40 años —bastante más viejo que el Canal—, y que contemplaría el caso de la petición hecha por Chile, Perú y Ecuador, ha impedida, hasta ahora, continuar la gestión iniciada en Washington el año pasado. Pero, de 40 años a esta parte, los tiempos han cambiado lo suficiente como para que se empiece a entender que muchas de las restricciones que se creyeron posibles entonces no pueden continuar siendo aplicadas ahora.

"Desde luego, no dudamos de que Gran Bretaña, que ha cedido territorios a Estados Unidos en el Caribe y se ha mastrada llana a aceptar cualquier determinación que represente un gesto de solidaridad hacia su causa, no insistirá en mantener su punto de vista de 1901. Y en cuanto a Estados Unidos, su política de "buena vecindad" necesita traducirse en hechos reales, tanto como para decidir a las demás naciones del Continente a juntarse en una acción común, que puede traer

a éstas complicaciones y aun sacrificios difíciles de prever y que reclaman, por tanto, una compensación justa".

"Para Chile, por de pronto, la política económica que Estados Unidos observe en el futuro, respecto del Canal de Panamá, es de trascendental importancia. Es preciso tomar nota de que, aun en las circunstancias actuales, hasta los buques de guerra de las naciones iberoamericanas están sujetas a pago de peajes en el Canal. De modo que el estado que es requerido para participar en las planes de su defensa, está obligado, sin embargo, a fuertes desembalsos toda vez que uno de sus barcos atraviesa las esclusas, ya sea simple crucero de estudios o de observación, o en busca de petróleo o armamentos que son adquiridos en los mismos Estados Unidos, para mover escuadras y mantenerlas en condiciones de contribuir a la defensa hemisferial" (126).

ULTIMA CONSIDERACION SOBRE EL CANAL DE PANAMA

Infinidad de personas estiman que el Canal de Panamá marca la "avanzada del imperialismo yanqui" en América Latina y que, desde su construcción, ha constituido un peligro para estos países, porque ha facilitado la intromisión de los Estados Unidos en las cuestiones económicas y políticas de Iberoamérica. La verdad es que esto es juzgar con criterios egoísta y un poco estrecho, el asunto. No pretendemos negar que el desarrollo del imperialismo norteamericano se acrecentó con posterioridad a la apertura del Canal; pero ello se debió, más que nada, al alto grado de prosperidad nacional a que llegaron los Estados Unidos después de la guerra mundial de 1914-1918. No pudiendo parar de repente sus industrias, entonces en pleno desarrollo, ni dejar inactivos los grandes capitales acumulados en este período, tenía, por necesidad, que dirigir sus "transacciones" hacia alguna parte, y la América, apenas naciendo a la vida económica mundial, era el lugar ideal para grandes inversiones por parte de los capitalistas norteamericanos, libres de riesgos y brindando jugosas ganancias. Esto tenía que suceder, hubiera o no Canal por Panamá, o por cualquiera otra parte.

De todas maneras, esta, compensada con los servicios que esta obra magnífica presta al mundo, inclina la balanza a favor del pueblo panameño, que supo comprender, en todo momento, el papel que le correspondía en la vida de las relaciones internacionales.

F I N

(126) R. Valenzuela Gaymer, *Crónica Internacional*. Los buques de guerra sudamericanos pagan peaje en el Canal de Panamá. Diario "La Nación", Santiago de Chile. 21 de Abril de 1941. Pág. 11.

BIBLIOGRAFIA

- Aguirre Cerda, Pedro.** — "Mensaje Presidencial, leído al Congreso Nacional el 21 de Mayo de 1941. Santiago de Chile.
- Alfaro Olmedo.** — "Las Islas Galápagos, estratégico y comercial". Editorial Jouvin. Guayaquil, Ecuador, 1936.
- "Anuario Estadística". República Dominicana. Año 1936. Toma I. Dirección General de Estadística Nacional. Ciudad Trujillo.
- "Anuario Internacional Americano", 1938-1940.
- Arosemeno, Juan D.** — "Historia del Canal de Panamá", 1915.
- Bishop, Farnham.** — "Panamá, past and present". Ed. The Century Co. Nueva York, 1913.
- Bishop, Joseph Buckling.** — "The Panamá Gateway". Ed. Charles Scribner's Sons. Nueva York, 1914.
- "Boletín Económico". Año de 1938, Nos. 9 al 12. Abril. Ministerio de Relaciones Exteriores. Río Janeiro, Brasil.
- "Boletín de Minas y Petróleos". Año I, Nº 1. Diciembre de 1938. La Paz, Bolivia.
- "Boletín de Petróleos y Minas". Tomo X, Nº 4. Abril de 1939. México, D. F.
- "Boletín de Hacienda". Año XXVI, 1939. Nos. 1, 2 y 3. 2ª Epoca. Ministerio de Hacienda. Montevideo, República Oriental del Uruguay.
- "Boletín de Agricultura y Comercio". Nº 30. Octubre de 1940. República de Panamá.
- "Boletín de Trabajo, Comercio e Industrias". Nº 6, Septiembre de 1938. Panamá, República de Panamá.
- Idem, Nº 8, Noviembre de 1938.
- Idem, Nº 10 y 11, Enero y Febrero. 1939.
- Idem, Nº 22, Enero de 1940.
- Idem, Nº 23, Febrero de 1940.
- "Comercio Exterior". Santiago de Chile, 1938.
- Diario "El Mercurio", Lunes, 4 de Marzo de 1941, Santiago de Chile.
- Diario "La Nación", 12 de Mayo de 1941, Santiago de Chile.

- Diario "La Segunda de Las Últimas Noticias", 14 de Mayo de 1941, Santiago de Chile.
- "El Comercio Exterior Argentino". Informe Nº 74. Primer semestre de 1940, Buenos Aires, 1940.
- "Enciclopedia Universal Ilustrada Europea-Americana", Espasa Calpe S. A., Editores. Tomo LVIII, Bilbao, Madrid, Barcelona.
- Flores, Armando.** — "Memoria del Subsecretario de Estado Encargado del despacho de Hacienda y Crédito Pública". Presentada al Congreso Nacional. Año Fiscal de 1936-1937. Tegucigalpa, Honduras, 1938.
- García, Carlos T.** — Ecuador. "Síntesis de geografía, física, política, comercial y económica". Quito, Ecuador.
- Gutiérrez, Francisco.** — "Memoria de la Secretaría de Hacienda y Comercio". 1937. San José, Costa Rica.
- Haring, Clarence H.** — "Comercio y Navegación entre España y las Indias". Versión castellana de Emma Salinas. México, D. F.
- Haya de la Torre, V. R.** — "¿Debe Internacionalizarse el Canal de Panamá?". Diario "La Nación", 9 de Abril de 1939, Santiago de Chile.
- Haya de la Torre, V. R.** — "El Antimperialismo y el Apra". Ediciones Ercilla. Santiago de Chile, 1936.
- "Informaciones económicas y financieras del Perú", Nº 4, Mayo, Julio, 1937.
- Martner, Doniel.** — "Tratado de Política Económica". Santiago de Chile, 1941.
- Méndez P., Octavio.** — "Antología del Canal". 1914-1939, Panamá.
- Mogollón, Néstor.** — "Estructura, tensión y posibilidades económicas del Ecuador". Boletín de Informaciones y de estudios sociales-económicos, Nº 8. Publica: Instituto Nacional de Previsión. Abril de 1940, Ecuador.
- Pando, Jorge.** — Bolivia: "Ensayo de geografía económica". La Paz, 1938, Bolivia.
- Pepper, Charles M.** — "Panamá to Patagonia". A. C. Mc. Clurg and Co., Chicago, 1906.
- Rebolledo, Alvaro.** — "Reseña Histórica-Política de la Comunicación Interoceánica". Editorial Hispano-América, San Francisco, California, 1930.
- "Recueil de Statistique de L'Institut Internationale du Commerce", Nº 2, Año 1939, Abril, 19. Toma XXX. Bruxelles.
- Idem, Nº 3.
- "Revista del Banco Nacional de Nicaragua". Volumen V, Nos. 21 y 22. Noviembre de 1939 a Febrero de 1940. Managua, Nicaragua.

- "Revista del Banca de la República". Volumen XIV. Nos. 161 y 162. Abril de 1941. Bogotá, Colombia.
- "Revista de Economía Argentina". Año XXI, Nº 257. Noviembre de 1939, Buenos Aires.
- "Revista de Economía y Estadística". México, D. F. 1937.
- "Revista de Economía Nacional". Diciembre de 1940. Guatemala, Centroamérica.
- "Revista de Hacienda". Octubre-Diciembre de 1938. Volumen V, Nº 10. "Comercio Exterior de Venezuela", por Ramón Veloz. Caracas, Venezuela.
- Revista "La Nueva Economía". Año V, Julio, 1939. Nº 55. Lima, Perú.
- Rivas Vicuña, Francisca.** — "Política Nacional". "El Canal de Panamá y la Política Económica e Internacional de Chile". 1913. Santiago de Chile.
- Sáens Hinojosa, Julio.** — "Mercado de metales industriales". Revista de Comercio Exterior de México, Sec. de Relaciones Exteriores. Diciembre, 1940, México.
- "Suplemento Estadístico de la Revista de Economía", Nos. 42 y 43. Enero, Marzo de 1941. Buenos Aires, Argentina.
- "Sumario Estadística de 1933". Año de 1933. Dirección General de Estadística, San Salvador.
- Uribe, Antonio Jasé.** — "Colombia y los Estados Unidos". Bogotá, Colombia, 1931.
- Valenzuela Gaymer, R.** — Crónica Internacional: "Las buques de guerra sudamericanos pagan peaje en el Canal de Panamá". Diario "La Nación", 21 de Abril de 1941. Santiago de Chile.
- Vásquez Publico.** — "Personalidad internacional de Panamá". Boletín de la Academia de la Historia. Año I, Nº 4. Octubre, 1933. Panamá.

INDICE

	Pág.
Introducción	1

PRIMERA PARTE

Breve caracterización de los países de América

Argentina	3
Bolivia	5
Brasil	7
Centroamérica	8
Colombia	10
Cuba	12
Chile	13
Ecuador	15
Estados Unidos	16
Haití	18
México	19
Panamá	20
Paraguay	22
Perú	23
Santo Domingo	24
Uruguay	24
Venezuela	25
Valor de las distintas monedas de países americanos en relación con el dólar	26

SEGUNDA PARTE

Importancia Económica del Istmo de Panamá a través de la Historia

CAPITULO I

Epoca comprendida desde el descubrimiento del Istmo hasta su independencia de España, (1821)	27
--	----

CAPITULO II

Epoca de la Unión del Istmo a Colombia hasta su independencia de este país (1903)	32
I.— Construcción del Ferrocarril Transistmico	32
II.— Proyecto de Canal por los franceses e iniciación del mismo	34

CAPITULO III

Construcción del Canal por los Estados Unidos de Norteamérica	36
---	----

TERCERA PARTE

Influencia del Canal de Panamá en la Economía Americana

CAPITULO I

	Pág.
Importancia de la vía Interoceánica para los países situados en la costa Occidental de Sudamérica	39
I. — Para el Ecuador y Perú	39
II. — Para Chile. (Con algunas referencias a Bolivia, Argentina y Brasil)	41

CAPITULO II

Importancia del Canal de Panamá para los países situados en la costa Oriental y en el interior del hemisferio sur de América	44
--	----

CAPITULO III

Importancia de la vía para los países centroamericanos y Panamá	45
---	----

CAPITULO IV

Importancia del Canal para los Estados Unidos	48
---	----

CUARTA PARTE

Influencia del Canal en la Economía Mundial

CAPITULO I

Paralelo entre el Canal de Panamá y el Canal de Suez	51
--	----

CAPITULO II

Influencia del Canal de Panamá en la vida económica de los países europeos, asiáticos y demás continentes	53
---	----

CONCLUSIONES

Internacionalización	58
Neutralidad	57
Defensa del Canal	57
Rebaja de Peajes	59
Última consideración sobre el Canal de Panamá	59
BIBLOGRAFIA	61