

LA DEFENSA

Director: GUILLERMO ANDREVE

DIARIO DE LA MAÑANA

Redactor: FEDERIGO GALVO

AÑO I

PANAMA, 16 DE JUNIO DE 1921

NUMERO 66

LA DEFENSA

se edita en la Tipografía Moderna, Avenida A No. 16 y allí mismo están por ahora la Dirección, Redacción y Administración. Por correo: Apartado No. 54.

Su programa es de defensa del país y del gobierno, en lenguaje culto y comedido.

Precios módicos para los anunciadores.

Valor del ejemplar, Diez centavos plata.

La Liga de las Naciones contra la Liga de Harding

El cable nos dice que la Liga de las Naciones, la clásica, la del juego viejo, la de los equilibrios, la que incorporó el tratado de Versalles en sus articulados, está dando los pasos necesarios para contrarrestar la Liga en ciernes del presidente Harding y cuyas miras todavía no son bien conocidas.

Y el afán de la primera estriba en la desconfianza con que los países americanos han dado en considerar las finalidades egoísticas que ésta se propone, y trata ahora de contrarrestar las corrientes panamericanas que habrán de desarrollarse al influjo del antagonismo que comienza a manifestarse entre Europa y América.

Desde hace algún tiempo venía exteriorizándose la opinión de que si la Liga de las Naciones no se mostraba a la altura de las grandes expectativas, el crecimiento del Panamericanismo sería un hecho de positivo cumplimiento y que las tendencias imperialistas de los Estados Unidos tendrían que hacerse a un lado para dar campo abierto a las manifestaciones de una cooperación internacional basada en la equidad y en las conveniencias continentales.

Así, pues, la actitud de la Liga europea será un incentivo decisivo en pro del Panamericanismo convertido en una realidad muy prometedora.

LA VERDAD EN SU PUESTO

Con el título de "Locura o Santidad?" y firmada por *Quintana*, circuló ayer en la ciudad una hoja suelta encaminada a denigrar al Ilustrísimo señor Obispo de la Diócesis, y como en ella se hace referencia a dos sucesos relacionados conmigo y no deseo que mi nombre pueda en ninguna forma servir de pábulo para darle apoyo o apariencia de seriedad o respetabilidad a semejante diatriba, deseo hacer una explicación verídica sobre lo ocurrido.

Efectivamente, después de la ceremonia religiosa efectuada en la Catedral en acción de gracias por el triunfo de las armas panameñas en Coto, en la cual ofició el señor Obispo, con todo y ser costarricense, vino él bondadosamente hasta la puerta de la Catedral a despedirnos a mis Secretarios y a mí; pero pensando yo que no debía dejarlo solo en la puerta del templo, le hice saber, agradecido por su atención, que no me despedía de él allí y que hallándose su habitación en el camino de la mía, quería acompañarle a mi vez hasta la puerta de la suya, lo que ocurrió en efecto, estrechándole en la puerta de su Palacio su mano y expresándole mis simpatías y respetos,

lo que hicieron también los demás. No hubo, pues, a mi juicio, ningún desprecio del señor Obispo para mí, ni podía nacer en mi corazón ningún asomo de resentimiento contra él. Por qué? Mi acción fué de cortesía con el Prelado y la de él sencillamente de reconocimiento. No cabía ninguna ceremonia ni especial cumplimiento en la despedida.

El incidente relativo a mi deseo de exhibir joyas curiosas y antiguas de nuestras iglesias cuando la celebración del cuarto centenario del descubrimiento del Mar del Pacífico, en nuestra pequeña Exposición, no tuvo ninguna consecuencia. El señor Obispo no lo encontró factible y sí expuesto a peligros de perder las joyas y yo me conformé con su opinión, reconociendo su acierto. Nunca estimé su actitud en esto tampoco despreciativa, sino muy juiciosa y de razón.

Panamá, Junio 15 de 1921.

BELISARIO PORRAS.

GAMINOS E INMIGRACION

Importante Carta de Mr. R. W. Hebard

(TRADUCCION)

New York, mayo 20 de 1921.

Doctor Belisario Porras,

Presidente de la República de Panamá.

Señor Presidente:

En un período de depresión financiera y comercial, de la que ningún país ha podido escapar por completo, y cuando las demás Repúblicas de Centro y Sur América, en lucha con una rata adversa de cambio sobre el exterior y una declinación constante en el precio de sus productos exportables, hacen vanos esfuerzos para equilibrar sus presupuestos nacionales, la República de Panamá, gracias a la política sabia y prudente del Gobierno de Su Excelencia, y a sus condiciones peculiares, se halla preparada para emprender un vasto programa de carreteras modernas, sin que para tal fin haya tenido que recurrir al expediente de empréstitos nacionales.

El Gobierno de Panamá es afortunado en poder dar principio a esas obras en la actualidad, por cuanto todo parece indicar que la mayor parte de los trabajos, ya contratados, se ejecutarán con un mercado de brazos y materiales declinantes.

Por este motivo me parece pertinente examinar la situación actual, tanto en Panamá como en el extranjero, para deducir de ello de qué manera y en qué forma puede la Nación beneficiarse en el mayor grado posible con la realización de su programa de caminos nacionales, es decir, cómo y en qué forma puede sacarse la mayor ventaja de las presentes condiciones mundiales y en especial de las que prevalecen en Europa.

No es inoportuno que hagamos aquí una ligera reseña de las condiciones de las provincias situadas entre la ciudad de Panamá y Costa Rica, en el Pacífico, con mención especial de los esfuerzos que las distintas Administraciones han hecho para mejorar el llamado problema de las comunicaciones.

Como resultado del trasado hecho por el Coronel Wm. F. Shank (Comisión del Ferrocarril Internacional) en 1894 para una línea ferroviaria desde Costa Rica al Ecuador, que pasando a lo largo del camino real de David a la ciudad de Panamá viniera a ser un eslabón en la, por aquel entonces, muy discutida línea férrea entre Nueva York y Buenos Aires, se arraigó en Panamá un sentimiento muy propicio a las construcciones ferrocarrileras.

Este sentimiento tomó forma tangible a poco de la creación de la República en 1903, y cada una de las Asambleas Nacionales subsiguientes expidió leyes amplias autorizando al Ejecutivo para que llevara a cabo

TEATRO CECILIA

El mejor de la ciudad por su comodidad y la excelencia de las películas que exhibe.

Para hoy

"Alma Herida"

por REGINALD FOX

Cuatro funciones diarias

2 y 2.30 en la tarde
7 y 8.45 en la noche

los estudios técnicos necesarios para la construcción de vías ferreas. Durante la Administración del Doctor Amador no se hizo nada tangible en relación con estas vías, pero si se hizo mucho y bueno en la construcción de carreteras y puentes sobre ríos importantes, en particular en las provincias de Los Santos, Coclé, Veraguas y Chiriquí.

En 1910, durante la Administración de don Domingo de Obaldía, el sentimiento público para la construcción de tales vías había aumentado tan notablemente que en esa época el Gobierno de Panamá contrató con la Panamá Railroad Company a fin de que dicha Compañía hiciera un reconocimiento y estudio completo en el terreno para una vía ferroviaria entre Panamá y David, con ramal a la Provincia de Los Santos.

En aquel tiempo, la opinión pública sólo se interesaba en la línea Panamá-David, de tal modo que el otro ramal ni siquiera se discutió o consideró en serio.

En 1911, durante la Administración del doctor Pablo Arosemena, se anunció, tanto en Panamá como en el extranjero, que el Gobierno recibiría propuestas para financiar y construir la obra entera, tal cual la había trazado la Panamá Railroad Company, es decir, la línea Panamá-David con un ramal a Los Santos, o sea 375 millas de ferrocarril.

El período del doctor Arosemena terminó sin que nada efectivo se hubiera hecho en relación con las obras públicas, pero debe hacerse constar que el país había tenido oportunidad durante este tiempo de examinar y decidir sobre los relativos méritos de las vías férreas comparadas con las carreteras así como de los méritos de los diversos proyectos sometidos al Gobierno.

Vuestra Excelencia asumió el mando en 1912 y la Asamblea de 1913 votó leyes que daban al Poder Ejecutivo amplios poderes y autorización para llevar a cabo las construcciones ferrocarrileras que el estudio e investigación técnica justificaran.

Una investigación técnica completamente imparcial se hizo sobre el terreno en las Provincias de Coclé, Veraguas, Los Santos y Chiriquí en los años de 1913-1914. Los Ingenieros que llevaron a cabo ese examen opinaron que el proyecto de construir un ferrocarril longitudinal entre Panamá y David, en una distancia de 300 millas y que necesariamente habría de correr paralelo a la costa y atravesar grandes extensiones de tierras improductivas era antieconómico, y que, de llevarse a cabo, resultaría una carga enojosa para la Nación.

Estos mismos ingenieros estimaron que era preferible que se construyeran ferrocarriles o carreteras trasversales poco costosos desde uno o varios de los puertos hacia el interior de la región que demora entre la Cordillera y el Océano Pacífico. En lo que dice riquezas naturales, clima y diversidad de productos, la Provincia de Chiriquí parecía prometer mejores resultados de la construcción de una vía férrea que cualquiera otra sección de la República.

De aquí resultó la construcción del Ferrocarril de Chiriquí en 1914, el cual quedó terminado y puesto al servicio público en 1916. El ferrocarril fue construido durante un período en que el mercado de brazos y materiales estaba bajo y representa por lo tanto una inversión menor, por millas, que cualquier otro ferrocarril en Centro América o Colombia.

Haremos aquí una digresión para examinar los resultados que se siguieron a la terminación de los diversos proyectos de obras públicas tendientes al mejoramiento de las comunicaciones en la República durante los diecisiete años anteriores.

Por muchos años, el clamor general en el interior había sido por vías de comunicación: carreteras, ferrocarriles y servicio adecuado de vapores entre Panamá y los diversos puertos de la República en el Pacífico. La carencia de carreteras y puentes y el deplorable estado de los pocos caminos que existían en el interior eran notorios. Se confiaba en que la mejora en las vías de comunicación estimularía la producción, la que había alcanzado un límite precario a raíz de la guerra civil de 1901-1902.

Los caminos y puentes construidos durante la Administración Amador indudablemente que facilitaron el movimiento de carga en las Provincias de Coclé, Los Santos, Veraguas y Chiriquí, pero no consta que como resultado de su construcción la producción agrícola aumentara en grado digno de mención. Estos caminos fueron construidos a un costo relativamente bajo y es debido a falta de cuidado que a poco se convirtieron en meras veredas o caminos de tercera clase.

Después de este período, 1904-1907, el querer público se concentró en las vías férreas de preferencia a las carreteras; y ésta era la situación en 1913 a poco de iniciado el Gobierno de Su Excelencia.

La Provincia de Chiriquí, región la más fértil, mejor poblada y con el clima más variado de toda la República había progresado en producción más que cualquiera otra sección del país.

Esta Provincia está bien regada, contiene magníficos bosques de maderas preciosas, goza de espléndido clima y encierra vastas extensiones de fértiles tierras, no superadas en ninguna otra región de Centro América. Su producción era más variada que la de cualquiera otra sección de la República. La Provincia era susceptible y con poco esfuerzo de un desarrollo agrícola igual al de Costa Rica, Nicaragua y Salvador, siempre que sus tierras fueran pobladas y se le brindara los medios de fácil transporte.

En aquella época, en las serranías de la Cordillera Central en Boquete, se cultivaba café de inmejorable calidad con buenos resultados y principalmente por un grupo de zapadores americanos e ingleses quienes se habían radicado allí desde hacía varios años. El problema de transportar su cosecha relativamente pequeña asumía cada año proporciones mayores. Por quince años estos colonos habían venido pidiéndole a las diversas administraciones de Panamá una línea férrea o una carretera moderna que les diera salida a Pedregal.

En Boquete a una elevación de 5.000 pies sobre el nivel del mar, se podía disfrutar del único cambio de clima accesible a los habitantes del país.

Podemos afirmar, sin temor a equivocarnos, que la región que demora inmediatamente al Oeste y Norte de la Concepción y adyacente a esta, no la supera en fertilidad ninguna otra región en la América Latina. Todos los productos que se venden a alto precio en Panamá y en la Zona del Canal, pueden cultivarse allí bien y a poco costo y esfuerzo. La salida de la Concepción o Distrito de Bugaba a la ciudad de David, a veces era imposible, debido a que había necesidad de cruzar varios ríos caudalosos, y el Distrito entero quedaba

TEATRO NACIONAL

POR FIN!... POR FIN!... POR FIN!...
ESTRENO DE LA COMPAÑIA BRACALE,
EL LUNES 20

RIGOLETTO

con el siguiente reparto:

Tenor, SCHIPA; Barítono, FATICANTTI; Bajo, BETTONI;
Soprano, PAGGI; Medio-Soprano, TONIOLO.

INCLUIDA EN ABONO.....OTELLO!...

Para abonos e informes, ocúrrase al Hotel Central y al señor M. de J. Quijano.

en ocasiones completamente aislado de la ciudad de David por las crecientes.

Un estudio de los recursos de Chiriquí dió margen a la opinión de que la construcción de una vía férrea del Puerto de Pedregal a la Concepción con un ramal al Boquete, que proveyera, como de hecho lo haría, un medio de transporte barato comparado con el de que se disponía allí entonces, estaba plenamente justificado; y se pensó, con fundamento, que si el Gobierno desarrollaba un modesto plan de colonización en aquella región, la realización del proyectado ferrocarril traería consigo un aumento notable en la producción de café en el Boquete y un aumento considerable en las actividades agrícolas de la región de la Concepción.

El vapor *Panamá*, diseñado y construido especialmente para el tráfico con Chiriquí, llegó a aguas panameñas en Noviembre de 1912. Este vapor era una nave cómoda, con buen acomodo para pasajeros y capaz de hacer la travesía entre Panamá y Pedregal en menos de treinta horas. Por la primera vez los habitantes de Chiriquí vinieron a gozar de un servicio de vapores de primera.

Durante el período de construcción del Ferrocarril de Chiriquí los contratistas importaron a la Provincia unos 500 braceros Españoles e Italianos, la mayoría de los cuales había trabajado en las obras del Canal. Se abrigaba la esperanza de que a la terminación de los trabajos se podría inducir a un buen número de estos trabajadores a radicarse definitivamente en Chiriquí y dedicarse a la agricultura. Desgraciadamente, dificultades insuperables con que se tropezó para conseguir que se les adjudicara tierras, la falta de interés por parte de los moradores mismos de Chiriquí, los cambios habidos en el Gobierno en 1916 a raíz de la terminación del ferrocarril, y la situación creada por la guerra, entorpecieron por completo la realización de este proyecto, y la admirable oportunidad se perdió.

Los resultados de la construcción del Ferrocarril de Chiriquí han sido, pues, como tenía que suceder, en vista de estas circunstancias, poco halagadoras. Que un ferrocarril construido a través de una región poco poblada no puede dar rendimientos por muchos años es cosa bien sabida pero no puede negarse tampoco que la producción no ha aumentado como era natural esperar y con cuyo aumento se contó al empezar la obra.

El incremento de actividades agrícolas en la región de la Concepción ha tenido por resultado una producción muy halagüeña, pero la producción de café en el Boquete ha sido mucho menor de lo que se había esperado.

Estos resultados pueden en parte atribuirse al hecho de que el vapor *Panamá* fué retirado del servicio a Chiriquí desde principios de 1917, y que desde entonces el servicio de vapores ha sido igual o inferior al que se disfrutaba veinticinco años atrás. Fue una circunstancia muy sensible que a poco de inaugurarse el ferrocarril, en el cual el Gobierno había fincado tan fuertes intereses, el vapor *Panamá* fuera vendido y retirado del servicio.

Otra de las razones que pudiera talvez alegarse para explicar este resultado poco satisfactorio es que el servicio que presta el ferrocarril es deficiente e irregular, y que por ello han recibido graves perjuicios los embarcadores. Este aspecto del asunto es sensible, pero era inevitable desde que se puso la obra en manos expertas y el Gobierno no se percató de la gran importancia que había en mantener la vía en buen estado de reparación.

No creo, sin embargo, que estas dos circunstancias importantes y de gran alcance como son, hayan sido las verdaderas causas para los resultados deficientes en la producción agrícola de Chiriquí. Puede argüirse que no habría ningún objeto en cultivar verduras y otros productos si no se podía contar con un servicio marítimo adecuado entre Panamá y Pedregal y si el ferrocarril no mantiene un itinerario fijo.

Todo esto es innegable, pero hay todavía otra causa más poderosa, la cual, en mi opinión, es el problema más serio que confronta hoy día la República en relación con el aumento de producción y, por lo tanto, aumento en su prosperidad.

Me refiero a lo poco pobladas que están las Provincias del interior, a la falta de espíritu de empresa en sus habitantes, una buena parte de los cuales se contenta con producir lo suficiente para cubrir sus más rudimentarias necesidades. Al hacer esta declaración de hechos, sabido de todas las personas que conocen el interior del país, no es mi intención irrogar ofensa alguna a estas gentes. Me apresuro a asentar que las oportunidades que han tenido en épocas anteriores para mejorar sus condiciones de vida han sido muy contadas. Como conocedor que soy de todo el territorio que queda entre el Canal y Costa Rica, en el Pacífico, estoy bien familiarizado con las dificultades con que tienen que luchar, y, por lo tanto, me limito a apuntar el estado de cosas tal cual ellas existen sin que ello encierre crítica alguna para sus moradores.

Me parece por lo tanto, aceptando la situación como ella se manifiesta, que la construcción de ferrocarriles y carreteras modernas no puede solucionar sino una parte del problema, el cual, según yo lo entiendo, es el de fomentar y aumentar la producción agrícola en las provincias del interior de la República.

La República de Panamá es un país generalmente poco poblado. El censo de 1920 arroja las siguientes cifras para estas Provincias:

Coclé	47.146 habitantes	Los Santos	34.944 habitantes
Herrera	28.737 habitantes	Veraguas	70.846 habitantes



La inmigración de moradores de una provincia a otra, rara vez ocurre en números crecidos, pues cada provincia dispone de las tierras necesarias al sostén de sus habitantes. No hay en ninguna parte exceso de población. Si la hubiera veríamos una considerable inmigración de una provincia a otra donde se lleven a cabo obras públicas, como sucede en Colombia.

Los moradores del Estado de Antioquia, que ascienden a unas 800.000 almas, y que viven en una región montañosa y relativamente improductiva, están constantemente emigrando hacia las otras comarcas, de Colombia, tales como el Cauca, Cundinamarca y Tolima. La construcción del Ferrocarril del Pacífico, a través del rico Valle del Cauca, ha atraído al Valle millares de esos industriales antioqueños que se han fizado permanentemente allí.

No podemos confiar en que se produzca una situación análoga en Panamá. La inmigración debemos buscarla fuera del país.

Situación de la mano de obra.

Los contratistas de las carreteras que van a construirse en las Provincias de Los Santos, Herrera, Coclé y Veraguas necesitarán en cada división unos 1000 braceros. La situación en relación con el trabajo proyectado en Herrera y Los Santos es un tanto más favorable que en Coclé donde va a realizarse la mayor parte del trabajo contratado por la firma Hebard & Co.

Para el trabajo en Coclé, División "A", es imposible asegurar que se pueda conseguir allí mismo una fuerza de siquiera 500 braceros. De consiguiente los 500 restantes deben reclutarse en alguna otra parte. La manera más fácil, es decir, desde el punto de vista de los contratistas, de terminar una obra dentro del más corto tiempo posible y obteniendo los trabajadores en donde quiera que ellos puedan conseguirse, sería reclutarlos entre las huestes de antillanos experimentados y desocupados que viven ahora en el Istmo. No hay ninguna estipulación en el contrato respectivo que se oponga a este paso.

Pero hacer esto sería un error desde el punto de vista del interés nacional y el cual no sería remoto que tuviera consecuencias de gran trascendencia. Se opondría tenazmente a tal medida la mayoría de los habitantes del interior, aun cuando, como sucedió en el caso del Ferrocarril de Chiriquí, es casi seguro que los antillanos que se llevarán a las obras al terminirlas regresarían a sus hogares en las ciudades de Panamá y Colon.

A mi modo de ver el error no consistiría en llevar a Coclé varios centenares de antillanos, gente morigerada y respetuosa de la ley en su mayoría, que trabajarían allí cuatro años y después regresarían a Panamá; sino que, caso de emplearse los antillanos, se perdería la oportunidad de reclutar españoles e italianos para este trabajo y de hacer todos los esfuerzos posibles por medio de adjudicaciones de tierras y otras concesiones razonables, para inducirlos a fizarse permanentemente en la provincia y dedicarse a la agricultura.

Y a menos que esto se haga en escala adecuada, me parece evidente que la realización del programa de caminos nacionales será seguida de resultados negativos.

Es decir, en otras palabras, estoy plenamente convencido que un estudio somero del desarrollo de las Provincias del interior en los últimos veinte años, demostraría al observador atento que para que la Nación derive un beneficio adecuado de la proyectada inversión de \$ 7.000.000.00 en carreteras, otras medidas suplementarias del proyecto principal, y absolutamente indispensables, deben emprenderse al mismo tiempo.

Que la construcción de caminos modernos tendiera a estimular la producción y actividad agrícolas de las regiones que esos caminos atravesasen, no lo discuto; pero estoy seguro de que es imposible que se produzca un aumento, pero ni remotamente proporcionarlo a la inversión proyectada, si la población no se aumenta por medio de la inmigración.

Un servicio marítimo mejorado a los puertos de Coclé y Los Santos, es muy de desear, y sería un factor importante para el desarrollo general del país; pero por motivo de la distancia relativamente pequeña entre esos puertos y Panamá, esta fase no asume la importancia que tiene respecto de Chiriquí, de la cual puede decirse que un servicio marítimo adecuado es absolutamente indispensable y fundamental a cualquier desarrollo importante en aquella Provincia.

Estoy seguro que el Gobierno de Su Excelencia no se propone invertir varios millones de pesos en la construcción de carreteras modernas con el fin único de facilitar el paso de ganados a los puertos y el movimiento de la poca carga que se transporta ahora en el interior.

Al contrario, tanto Su Excelencia como la Honorable Junta de Caminos confían en que la realización del programa de caminos nacionales tendrá como corolario indispensable un incremento notable en las actividades agrícolas y que a estas provincias que han estado clamando por vías de comunicación, desde antes de la fundación de la República, se les deparará la oportunidad de convertirse en importantes centros de producción.

En el curso de mi larga residencia en Panamá, tuve oportunidad de inquirir de muchas personas del interior cual era, en su opinión, la verdadera causa del atraso de la agricultura en el país e invariablemente me contestaron que la falta de vías de comunicación.

Pero esto es cierto solo en parte. El Ferrocarril de Chiriquí brindaba un buen medio de transporte, y relativamente barato, entre Pedregal y dos regiones ricas y productivas de la República. Pero como ya se ha dicho, los resultados obtenidos en su explotación han sido en su mayor parte desalentadores, y aún cuando la vía gozó del favor patriótico y desinteresado de buen número de los habitantes de Chiriquí, no es errado decir que para muchos de los chiricanos el éxito de la obra era cosa completamente indiferente, y que no pocas personas se mostraron abiertamente hostiles a su construcción, desde sus principios.

Como Su Excelencia sabe, durante los últimos años, me he ocupado con solicitud en el estudio del problema de transportes, tal cual se presenta en la actualidad en el interior de la República, y sin tratar de restarle méritos a nadie y con el debido respeto hacia la República de Panamá y sus habitantes me permito manifestar mi convicción plena de que la solución del problema del desarrollo de la agricultura en las provincias del interior no depende de la construcción de carreteras modernas o de otra clase a menos que ésta sea acompañada de un plan adecuado para traer a esas regiones más pobladores que posean espíritu emprendedor y avezado a trabajos agrícolas.

Por estas circunstancias me ha parecido que el Gobierno de Su Excelencia podría tomar en consideración la posibilidad de traer al país unos 500 a 1000 españoles e italianos, reclutados en las regiones agrícolas de sus propios países, a quienes se ocuparía en las obras de los caminos y al terminarse éstos se les adjudicaría tierras para que se fizaran en ellas.

La aguda depresión comercial que se siente actualmente en España e Italia, y cuyo fin no se vislumbra aun, parece ofrecer una oportunidad favorable para conseguir los inmigrantes que podrían atraerse con los sueldos que se fijarían en las obras, aparte de las concesiones y alicientes que el Gobierno decidiera brindarles en forma de adjudicación de tierras de labranza, etc.

Se me escapa que el desarrollo adecuado de un programa de colonización de este país, por pequeño que sea, encierra mil dificultades. Todo el proyecto debe estudiarse y plantearse cuidadosamente. Sin ese examen y estudio en la aplicación práctica de los planes en sus diversas fases, es preferible que no se haga nada.

Los trabajos ya contratados durarán unos cuatro o cinco años en su ejecución. El empeño de los contratistas, y con muy buen acuerdo, será el emplear en esos trabajos el mayor número de nativos que sea posible. En caso de que (como es muy probable) haya de recurrirse al reclutamiento en el Istmo para mantener una fuerza adecuada de braceros debe dejarse a los Contratistas en entera libertad en relación con tal reclutamiento, hasta tanto el Gobierno de Panamá esté en posición de suministrar los braceros españoles e italianos para reemplazar los antillanos reclutados por los contratistas.

En el caso de que posteriormente haya inmigrantes europeos disponibles para el trabajo, la fuerza de antillanos sería disminuida considerablemente y éstos vendrían a representar un promedio muy pequeño del total de trabajadores empleados en las obras.

Su Excelencia habrá visto por el contenido de mi carta que aun cuando no desconozco las dificultades y problemas que presenta el feliz desarrollo de un programa de colonización para el interior, soy de opinión que el asunto es de tan grande importancia, para que la Nación pueda obtener siquiera un beneficio proporcionado de las ingentes sumas que van a invertirse en la construcción de los caminos nacionales, que merece ser tomado en consideración por el Gobierno de Su Excelencia y por la Honorable Junta de Caminos.

Respetuosamente,

R. W. HEBARD.

Necesitamos

Dos ejemplares del N° 15 de este periódico.

AVENIDA A. N° 16.

Muere la señora Lamb

Antier en la madrugada falleció en el Hospital Panamá víctima de un terrible ataque de influenza la señora esposa de don Albert R. Lamb, Inspector del Cuerpo de Policía Nacional, a quien presentamos nuestro pésame.

Bonos de la Gran Logia

Ya están a la venta los bonos emitidos por la Gran Logia de Panamá para la construcción de un Templo Masónico en esta ciudad. Los hay por valor de cinco, diez, veinticinco, cincuenta y cien balboas para colocar en la República y de dos balboas para vender en el exterior. Se espera que todo buen masón compre el mayor número de bonos que le sea posible.

Mañana, viernes

Cumplen años mañana doña María Mercedes Díez de Hazera, las señoritas María Santodomingo y Mercedes Farías, los niños Odillie Mercedes Vallarino, Cecilia y Clarita Smith, los jóvenes Carlos Agustín Arias Icaza y Juan de Mena Jr., y don Vicente Ezequiel Alvarado. Felicidades para todos.

Disminución de personal

El arquitecto jefe de los trabajos de construcción del nuevo Hospital Santo Tomás, en vista de que hay una gran cantidad de trabajo adelantado y por conveniencia para los intereses del gobierno, ha efectuado una reducción en el personal de las obras. Quedan vacantes como cincuenta obreros, si bien de manera provisional, pues en cualquier momento que se haga necesario se les llamará de nuevo al trabajo.

AVISO OFICIAL

Hasta las 3 de la tarde del día 15 de Junio de este año se recibirán propuestas en la Secretaría de Hacienda y Tesoro, para la venta al Gobierno de bonos del empréstito de la Defensa Nacional, autorizados por la Ley 3ª de 1921, hasta por la suma de setenta y cinco mil balboas [B. 75.000.00].

Las propuestas deberán hacerse por escrito en pliego cerrado y sellado, dirigido al Secretario de Hacienda y Tesoro, así: "Propuesta para la venta al Gobierno de bonos del Empréstito de la Defensa Nacional." No se recibirá propuesta después de la fecha y hora señaladas.

Se dará preferencia al que ofrezca el precio más bajo, pero en ningún caso se considerará un precio que exceda al del valor de los bonos a la par.

Panamá, 3 de Junio de 1921:

EUSEBIO A. MORALES.
[De 5 a 15 de Junio]

El Testamento de la Pecadora

La leyenda de Gaby Deslys

Como ella lo dispuso antes de morir, las alhajas de Gaby Deslys fueron vendidas en pública subasta, y París halló de nuevo en este acto su espíritu *d'avant guerre*....

¡Las alhajas de Gaby!... ¡Cuántas leyendas se habían tejido en torno de ellas!...

Era Gaby Deslys un artista francesa que gustaba poco de trabajar en su país. Favorita de los públicos anglosajones, iba de Londres a Nueva York y de Nueva York a Londres, y apenas si entre dos travesías del Atlántico se presentaba de vez en cuando en su escenario del *boulevard*, con los días contados, con las horas tasadas, como quien no tiene tiempo que perder y tiene, en cambio, mucho dinero que ganar.

París no amaba a Gaby, por su desapego, que tenía apariencias de altivez.... Gaby amaba a París; pero París es, para los artistas, un amante pobre que con harta frecuencia cuesta dinero..... Y Gaby quería ser rica...

Lo fue pronto... Mas cuando atesoró un millón, sus compatriotas del mundo y de la farsa le atribuyeron el doble... Lo mismo ocurrió con las alhajas nuevas que la adorable mujer lucía en cada nueva aparición... Gaby, que era exquisita, no decía nunca el valor de sus collares, ni de sus pendientes, ni de sus sortijas... Y esta reserva desesperaba a las mujeres de París....

... Las desesperaba porque no hay secreto posible en la Rue de la Paix; porque todas ellas saben de algún amigo o de alguna amiga que recibe informes directos de los exóticos diamantistas congregados, de once a doce, en la acera de la rue Lafayette; porque cuando el joyero Rosenthal, como buen judío, lanzó a la pequeña Alina Le Calvez fingiendo regalarle joyas que luego volvían al escaparate, París entero celebró el caso, y lo hizo público en menos de una semana...

Pero ¿cómo averiguar lo que pueden ser y de dónde proceden alhajas que llegaban en poder de una mujer discreta, de la otra orilla del Canal o del otro lado del Atlántico?

Cuando Gaby aparecía en la escena y adelantaba hacia la batería, con paso menudo, con ademán un poco tímido, llevándose a la boca una perla de su célebre collar con gesto involuntario de la mano, todo era impaciencia, y curiosidad, y afán de fantasear entre el público femenino de la sala... Se tasaba el collar de cincuenta y nueve perlas en tres millones... Se hablaba de un solitario cuadrado, ofrecido por el Radjah de Palibothra, y valorado en un millón... Los murmullos, en ocasiones, ahogaban la voz pura y fina de Gaby, y hacían que la pequeña, maravillosa boca, se contrajera con imperceptible mueca de desdén...

Las mujeres de París aguardaban la ocasión de su venganza, con esa crueldad fría y rencorosa de que sólo son capaces las damas y los tigres de Bengala. Llegó al fin la ocasión; llegó con esta venta, en pública subasta, de todas las piedras que Gaby poseía y que la diminuta muerta, llena de bondad hacia los menesterosos y desvalidos ordenó se liquidaran para limosna de "sus pobres", que eran los de Marsella...

En la galería Petit, de la rue de Séze, las gentes se aplastaban el día de la subasta... Allí estaban

Contribuciones Municipales

Los Catastros respectivos han sido fijados en la Alcaldía Municipal, en donde pueden consultarlos los interesados.

Panamá, junio 9 de 1921.

Cristóbal Rodríguez,
Secretario de la Junta Calificadora.

PARA ALQUILAR

Se necesita un piso o departamento bien situado, cómodo y fresco, con cuatro o cinco piezas y servicios higiénicos modernos.

Propuestas por correo al apartado 54, por teléfono a los números 165 y 1039 o a la Avenida A. Número 16.

todas las mujeres a quienes Gaby inquietó en vida... Se acercaban a la exposición, palpaban las perlas y los diamantes con gesto desdénso, que pretendía ser, allende la muerte, réplica al desdén de Gaby, y arrojaban las alhajas sobre el terciopelo rojo, apuntando en voz alta los defectos que, a su juicio, hacían despreciables, las piedras.

No era Gaby la perjudicada: eran "sus pobres" quienes perdían, si la venganza se lograba.... Pero era igual... La venganza no se logró, porque las alhajas dieron su verdadero valor: dos millones y medio para los pobres y medio millón para el Estado... Entonces, viendo que aquellas piedras pasaban a manos de joyeros parisenses las mujeres de mundo, las tigresas de Bengala, cubrían con sus brazos cruzados el pecho desnudo, y murmuraban fingiendo estremecerse: —¡Oh! ¿quién será capaz de llevar sobre su piel unas alhajas de semejante origen?...

... Exclamaban esto con el pecho desnudo, con la espalda desnuda, con las piernas desnudas bajo la malla de seda, y estrujándose con los desconocidos que llenaban la sala en aquella hora que era para Gaby, allende la muerte, de caridad redentora...

ANTONIO G. DE LINARES.

AVISO DE LICITACION

Hasta las tres de la tarde del día 12 de Julio próximo, se recibirán en la Secretaría de Fomento y Obras Públicas, propuestas para el suministro de materiales que por grupos se indican en seguida, para los edificios en construcción del Nuevo Hospital Santo Tomás.

Grupo N° 1.—Artículos de Ferrería.

Grupo N° 2.—Maderas.

Grupo N° 3.—Divisiones de mármol para los excusados.

Grupo N° 4.—Varillas de acero.

Las propuestas serán abiertas y leídas en presencia de una Comisión de la Junta de Construcción del Nuevo Hospital y de los proponentes o de sus representantes autorizados.

Es entendido que cada proponente podrá hacer oferta por uno o más grupos, pero las propuestas deben hacerse por separado por cada grupo a que se refieran y por la cantidad total de los efectos comprendidos en el grupo respectivo.

Las propuestas deberán presen-

tarse en el papel sellado correspondiente y estar acompañadas de una fianza de quiebra en la forma de un cheque certificado o garantía bancaria por un diez por ciento del valor de la propuesta, a favor del Secretario de Fomento.

Los cheques o garantías serán devueltos a los proponentes no agraciados al rechazarse sus propuestas y al proponente agraciado una vez formalizado el contrato respectivo con las formalidades legales.

Los proponentes deben manifestar en sus escritos de propuestas que aceptan el pliego de cargos sin restricciones, y el Gobierno se reserva el derecho de rechazar cualquiera o to las las propuestas.

Los pliegos de cargos, especificaciones, proyectos de contratos y planos correspondientes podrán consultarse en la Oficina del Arquitecto del Nuevo Hospital y en la Secretaría de Fomento, todos los días hábiles durante las horas de despacho. Las copias de dichos documentos que se expidan a los interesados para su información, serán por su cuenta.

Panamá, Junio 2 de 1921.

El Subsecretario de Fomento,

J. M. FERNÁNDEZ.

3 junio. - 12 julio.

A los anunciadores

LA DEFENSA tiene mayor circulación en provincias que cualquier otro periódico de la capital. Es pues un buen órgano de anuncios para quienes quieran colocar sus productos en el interior del país. Tiene también la tarifa de anuncios más reducida. Consúltese con la dirección y podrán obtenerse datos interesantes.

AVISOS OCASIONALES

Buenos cajistas y remendistas hallarán empleo bien remunerado en la Tipografía Moderna, 16 Avenida A.

República de Panamá.—Junta Central de Caminos.—Palacio de Gobierno.—Panamá.

AVISO OFICIAL DE LICITACION

El Secretario de la Junta Central de Caminos recibirá en la oficina de la Junta, Palacio de Gobierno, Panamá, hasta las tres en punto de la tarde del día 30 de Junio de 1921, propuestas en pliego cerrado y sellado para el suministro y entrega de veinte mil (20.000) durmientes de ferrocarril, de madera del país de primera clase, en dos partidas de diez mil (10.000) durmientes cada una. Estos deberán ser entregados en el puerto de Pedregal, Chiriquí (o en los lugares designados al efecto por el Superintendente a lo largo de la línea del Ferrocarril de Chiriquí, a opción del proponente)

Las propuestas recibidas hasta la hora anteriormente indicada, serán abiertas inmediatamente después por el Secretario de la Junta y leídas en público ante la misma corporación.

El Secretario de la Junta suministrará a los interesados todos los informes y pormenores que se le soliciten relativos a esta licitación y facilitará los pliegos de cargos y especificaciones respectivas.

Las propuestas deberán hacerse en los modelos impresos que podrán obtenerse en la oficina de

la Junta y enviarse en pliego cerrado y sellado y podrán venir pormenorizadas y suscritas por el proponente con la declaración de que acepta en todas y cada una de sus partes, el pliego de cargos y especificaciones sin modificación ni restricción alguna.

Todas las propuestas deberán venir acompañadas de una garantía igual al 10% de la suma propuesta. La garantía podrá presentarse en efectivo o en la forma de un cheque certificado, contra un Banco local a opción del proponente.

La Junta Central de Caminos se reserva el derecho de rechazar cualquiera o todas las propuestas.

ALFREDO O. BOYD,
Secretario de la Junta Central de Caminos.

AVISO DE LICITACION

Hasta el día 17 de Junio próximo, a la hora en que marque el reloj las tres de la tarde en punto, se recibirán en la Secretaría de Fomento y Obras Públicas, propuestas para el suministro de varios materiales de construcción, conforme a la lista que sigue, para las reparaciones del edificio principal de la Escuela de Artes y Oficios.

Las propuestas deberán hacerse por todos los materiales, y presentarse en el papel sellado correspondiente, acompañadas de una fianza de quiebra en forma de cheque certificado o garantía bancaria por un diez por ciento (10%) del valor de la propuesta, a favor del Secretario de Fomento.

A los proponentes no agraciados les serán devueltos sus cheques o garantías al rechazarse sus propuestas y al proponente agraciado una vez formalizado el contrato respectivo previa prestación de la fianza requerida para el fiel cumplimiento de sus obligaciones.

El Gobierno se reserva el derecho de rechazar cualquiera o todas las propuestas. Habrá pujas y repujas. Los materiales deberán entregarse quince (15) días después de formalizado el contrato, y no se hará pago alguno hasta que hayan sido inspeccionados y aceptados por el empleado que al efecto designe la Secretaría.

Para cualquier otro informe sobre este asunto puede ocurrirse a la Secretaría de Fomento todos los días hábiles durante las horas de despacho.

Lista de los materiales

17.100 pies cuadrados de pinotea de 1 X 6" machimbrada.

500 pies cuadrados de pinotea de 2 X 6"

600 pies cuadrados de pinotea de 2 X 4"

600 pies cuadrados de pinotea de 3 X 4"

200 pies cuadrados de pinotea de 2 X 12"

5 quintales de clavos de 2" - 2 1/2" - 3" y 4"

900 planchas de hierro acanalado de 2" X 6"

100 caballetes.

1 quintal de clavos para zinc de 2"

50 libras de arandelas (wachas).

24 quintales de pintura "Corona".

36 tambores de aceite de linaza.

6 cajas de aguarrás.

Panamá, Mayo 17 de 1921.

El Subsecretario de Fomento,

J. M. FERNÁNDEZ.