

SUPLEMENTO
ESPECIAL



1903

Nuestra Realidad Nacional nos enseña la necesidad urgente de controlar nuestras propias rutas camineras y no dejarlas sometidas al régimen oneroso de una soberanía extraña. Ante la verdad de la Ruta al Darién, para unir a las dos Américas, ésta es una realidad que debe pesar en la conciencia panameña.

1956

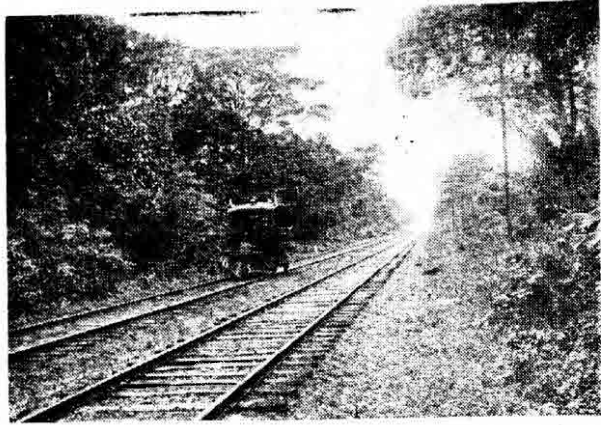
Historia Resumida del Primer

1847-1848 — California

En 1847 una compañía francesa se aseguró con el gobierno de Nueva Granada un contrato para la construcción de un ferrocarril que uniría la ciudad de Panamá con la ciudad de San Francisco. Esa compañía tuvo dificultades para financiar el proyecto y la concesión se vendió. Dos años después se organizaba en Estados Unidos, de acuerdo con las leyes del Estado de Nueva York, una nueva compañía compuesta por 3 capitalistas neoyorquinos que se arriesgaron a la aventura. Ellos fueron: William H. Aspinwall, John L. Stephens y Henry Chauncey. Como presidente de la Corporación fue nombrado John L. Stephens, el que marchaba después a Bogotá para concertar un nuevo contrato. El 15 de abril de 1850 firmaba un contrato Stephens. Faltaba en el que la compañía se obligaba a construir el ferrocarril dentro de los 8 años venideros.

1849-1850 Mediciones y determinación de la ruta

A comienzos de 1849 un grupo de ingenieros civiles y militares encabezados por el Coronel George W. Hughes, perteneciente al Cuerpo de Topógrafos de la Armada, empezó las mediciones topográficas de la ruta por el lado del río Chagres. Estos primeros avanzados se llamaban "los de la ruta". El capitán John J. Williams descubrió un paso no mencionado en los estudios anteriores que estaba a solo 275 pies sobre el nivel del mar. Con esta referencia, los agrimensores pudieron determinar por medio de estacas la ruta que se iniciaría entre el manglar y la región de pantanos de la Isla Manzanillo. Determinado el sitio terminal en el Atlántico, les tocó a los contratistas George M. Totten y John C. Trautwine, los que



Ferrocarril de los tiempos del comienzo del Canal Norteamericano. Las inundaciones eran muy frecuentes durante y después de las

enfermedades, flagelo más terrible aun. Y si la historia tiene que hacerle justicia a los hombres de estas tierras, justo es reconocer la ayuda en mano de obra que aportó la ciudad de Cartagena. Los salarios fueron aumentados al doble, pero los trabajadores desertaban en masa y se iban a trabajar como remeros en los cayucos que hacían la ruta de Yanqui River en la desembocadura del Chagres al pueblo de Cruces terminal de la ruta acuática. Para el mes de julio los trabajadores dormían mar afuera en un viejo vapor abandonado que se llamaba "Telegraph" pero este se pudrió cuando ya la isla pudo ser habitable porque se había despejado toda la maleza y con la invasión humana se pudo lograr que los insectos y animales volaran hacia los manglares de la costa. Pronto la falta de doctores y de medicinas, las lluvias ineluctables y

da. Se hicieron casetas para depósitos y se extendieron casas de campaña, pero si bien los mosquitos e insectos se fueron, los pocos que siguieron proliferando en las ciénegas leñaban ya en su trompa la peste de las enfermedades de cientos de hombres que se enfermaron sin remedio. La rata mataba sin remedio. Los trabajadores desertaron. Los hombres siguieron desertando y entonces la compañía decidió aumentar los salarios semanalmente. Se puede decir que la muerte fue la compañera inseparable de los constructores del ferrocarril y la fama de la muerte se extendió a todos los colegios de medicina en el mundo que periódicamente recibían una cuota de cadáveres procedentes del Istmo de Panamá, para que sirvieran al estudio de los alumnos de Hipócrates. Para el mes de Diciembre, ya había trabajado en la costa de Colón más de mil trabajadores. Habían llegado médicos, doctores, se construían dispensarios y hospitales. Junto con ellos también llegaron las casas cantinas y casas de prostitución, los criminales, jugadores profesionales y mujeres de vida liviana que llevaban en su placer enfermedades venereas como la sífilis y la blenorragia. Con el mes de Diciembre comenzaron los rellenos de los pantanos para solidificar una capa de piedra por donde pudiera pasar el tren. El trabajo se hacía bajo la presión de los aguaceros, las mordidas de las culebras. Durante semanas se echaban miles y miles de toneladas de piedra buscando el fondo y los pantanos se tragaban todo el material. Al fin encontraron a 180 pies terreno sólido que contuviera las tres mil toneladas de material que se había engullido el pantano.

1851 Monkey Hill

En Febrero de 1851 los trabajadores habían desembarcado locomotoras y algunos carros con los que hicieron el trabajo por donde pasaría la línea. Avanzando cerca de dos millas hasta el primer lugar de tierra firme que los trabajadores llamaron Monkey Hill, en donde construyeron el primer cementerio de la "Panama Railroad" que llamaron Mount Hope (Monte de la Esperanza), pero no de los muertos, sino de los constructores del ferrocarril. Pero la barrera de tembladeras que había detenido a los indios desde hacía miles de años no se había detenido. Cuatro millas más adelantaron los trabajadores rellenoando las terribles tembladeras del Pantano Nuevos. Luego vino otra locomotora más que rellenaba los pantanos rumbo a Gatún. Se podía decir que esta locomotora llevaba piedra y traía los muertos a enterrarlos a Mount Hope, en donde había una escuadrilla especial de carpinteros para hacer los ataúdes y las cruces blancas de madera. Ya en Abril, las líneas paralelas del ferrocarril emergieron por Gatún. Cuentan que el día que llegó el tren a la nueva Estación de Gatún los hombres se embriagaron hasta perder la cabeza y que con sus rifles viejos arrebataban abandonados hicieron salvajes al aire. Hasta Gatún se habían gastado el millón de dólares que habían abonado los tenedores de bonos y solamente se habían adelantado siete millas a través del pantano. Los directores de la compañía solicitaron más dinero emitiendo una nueva emisión de bonos, bajo la sarcástica opinión de los magnates de Wall Street que decían que la compañía se hundiría en el fracaso. Pronto las acciones ba-

Ferrocarril Interoceánico

jaron de un dólar a diez centavos. Solamente el crédito personal de Aspinwall y Stephens podía mantener la compañía. Entonces se produjo un hecho fortuito. Una terrible tormenta de octubre hizo desviar de su ruta a Chagres dos barcos de Georgia y el Filadelfia que venían repletos de aventureros en pos de los tesoros de Suttien en California. Los barcos se refugiaron en Navy Bay, lo que es hoy Bahía de Limón, en Colón. Cuando desembarcaron en Manzanillo, los viajeros solicitaron a los jefes de la compañía que les llevara hasta Gatún que era el terminal. Totten dijo que él no tenía coches de pasajeros para llevarlos. Los viajeros dijeron que no les importaba como iban a viajar. Totten replicó que él no tenía orden de fijar el precio de los pasajeros. Pues bien, argumentaron los pasajeros, nosotros les pagaremos a usted el doble de la tarifa más alta de la cantidad que usted quiere que es el pasaje que nosotros podemos pagar. Queriendo desilusionarlos, Mister Totten fijó el precio de 50 centavos por cada milla y tres dólares por cada ciento o quintal de equipaje o carga. No bien el Constructor de la compañía había fijado este precio cuando cientos y cientos de viajeros se montaron al tren pagando su pasaje, cargados de sus pertenencias de minería y demás equipaje. Estos fueron los primeros miles de dólares que ganó la compañía, de los millones que ganaría más tarde. Esta noticia se regó como pólvora en Wall Street. Pronto la ruta de 27 millas por ferrocarril se popularizó. Las acciones de la compañía del Ferrocarril empezaron a subir de precio. Los barcos no tocaban ya en Yanqui River en el Chagres sino en la Isla Manzanillo. Pronto tuvo la compañía en su mano cuatro millones de dólares para proseguir la obra que para el mes de marzo las estancadas topografías señalaban el camino a Boyo Soldado, la segunda estación de la Costa Atlántica, a ocho millas de Gatún. Cuando este tramo fue inaugurado los pasajeros pagaban cinco dólares de Manzanillo a Boyo Soldado en trenes de primera clase, y de allí tomaban cayucos que los llevaban a golpe de pértiga hasta Gorgona en donde desembarcaban.

—1852—

Bajo el aliente del ferrocarril, Colón surgió a la vida como un centro perdido de los aventureros, que vivían del ferrocarril, de los pasajeros en ruta, de los hoteles, las cantinas, los vicios y la prostitución, a duras penas la ciudad sumaba una población de tres mil habitantes. No tenía calles y era espectáculo corriente bajar de las casas sostenidas por taberos y encontrar abajo un hombre muerto, bien apunhalado o bien consumido del cólera o la fiebre amarilla, tirado en las aguas estancadas entre los barriles. Pero el ferrocarril seguía su rumbo de líneas paralelas. En mayo de 1852, hubo un motín provocado por franceses en Boyo Soldado que levantaron el tricolor francés por encima de la estación. Los amotinados se quejaban de maltrato y discriminación para con ellos. Cuando el presidente de la compañía Stephens supo las noticias de los amotinados y que ellos se negaban a abandonar en conversación a menos

que no fuera en lengua francesa ordenó que la locomotora fuera a Boyo Soldado y les dijo a los franceses en inglés que ellos serían escuchados amistosamente siempre y cuando que ellos arriaran la bandera tricolor francesa y pusieran la bandera de las barras y las estrellas. Como quiera que los franceses no aceptaron la proposición, el Presidente de la compañía ordenó que no se mandara más comida y viveres hasta que ellos decidieran aceptar las condiciones. Días después, vencidos por el hambre, los franceses arriaron su propia bandera y pusieron la bandera americana. Habían triunfado los gringos en el territorio colombiano.

Y mientras los hombres morían y peleaban, el tren marchaba a golpes de pico y relleno, desmenuzando las selvas y desafiando las fieras rumbo a Tabernilla. Entonces el Cólera volvió a latir en el istmo con mayor intensidad como lo había azotado en 1850. Cientos de trabajadores murieron lo mismo cartageneros, caucanos, chilenos, jamaiqueses, españoles, escoceses de jaron sus restos en los hospitales de la compañía, otros se emburriaban tomando quinina y ron todo el día, pero los insectos hacían su labor destructora y días tras días morían más hombres. Pero el ferrocarril se tenía que hacer y seguía su curso pasando por encima de los cadáveres que habían tendido los rieles. En septiembre de 1852 la línea estaba a 27 millas de Colón rumbo a Barro Colorado GRAN PUENTE (Puentecito grande en indio). Como quiera que había que cruzar el Chagres y la compañía no estaba lo suficientemente preparada para emprender la obra, se la dio por contrato a Minor C. Story para que hiciera el puente de Barro Colorado y completara la línea hasta Panamá por un valor de \$3,500,000.00. Story contrató un shipload de County Cork y rápidamente acabó el puente. Entonces un fresnet carried away one span y la estructura entera del puente se vino abajo. Después de este fracaso las fiebres y calenturas hicieron su aparición diezmando la gente. Story trató de hacer un esfuerzo más, contrató gente y emprendió de nuevo los trabajos, pero después de doce meses cayó vencido. Los fondos se le acabaron, el contrato expiró y el puente se quedó sin terminar.

1853: CRUCE DEL CHAGRES

Ante el fracaso del contratista, la compañía reasumió ella misma los trabajos. La compañía It Chartered cattle boats y mandó agentes enganchadores a todas partes del mundo a reclutar gente. Se dice que la fama de Panamá era tan negra, que cuando los enganchadores venían a Panamá tenían que ser desembarcados con látigo, dadas los cuantos y leyendas que circulaban de un puerto a otro por los caminos del mundo. Vinieron gente de (1). Fueron en total más de siete mil obreros los que se reclutaron para el acabamiento del ferrocarril. Usando madera de pino procedente de Georgia, (puente de madera más grande del mundo en su época. Tenía más de 600 pies de largo y 50 pies

por encima del normal stage del Chagres. El 26 de noviembre la primera locomotora pasaba pisando por encima del río Chagres. Pero la muerte seguía persiguiendo tenazmente a los trabajadores. Los siete mil reclutados empezaron a morir en grandes cantidades de fiebre amarilla, viruela, cólera y malaria. El que se enfermaba era para morir. Algunos cuantos europeos sobrevivieron y los asiáticos de este mirrada oriental murieron como abejas tocadas con DDT.

En diciembre ya los rieles iban cruzando la región de Matachín, que no significa Matachín como algunos han querido indicar sino carnívoros. Pero la compañía iba ya herida en su personal reducida a la mitad por las muertes. Los culies se mataban y emburriaban con opio que la compañía les daba libremente, contraviniendo las disposiciones legales del Estado de Nueva York, pero ellos se ahorraban con sus coletas, de los árboles del río, se suicidaban con sus propios cuchillos y machetes o se metían piedras en la ropa y se lanzaban al río. Otros, menos valientes, pagaban a sus compañeros para que los mataran. La muerte y sólo la muerte era la reina y la tierra se bebía la sangre de todos los hombres de la tierra.

1854: COLÓN 37 MILLAS, A PANAMÁ 11

Si la muerte fue la compañera inseparable de los trabajadores, la compañía no podía detenerse en contar los muertos, así, los reclutadores de carne para el ferrocarril mandaron a reclutar trabajadores en Jamaica, Cuba,

Haití y los fieles cartageneros, nos a cinco millas de la ciudad. En Enero de 1854 la línea estaba tendida a 37 millas de Colón y se encontraba a 11 Millas de la muy noble y marinera ciudad de Panamá. En ese mismo mes de Febrero, la compañía mandó por la vía del Cabo de Hornos un barcamento con equipo pesado para comenzar a construir la vía de Panamá, para empatar la línea a Colón desde los caminos de Barbacoas en el Chagres.

—1855—

La cuadrilla de trabajadores que avanzaba de Panamá y la cuadrilla que venía de Chagres se encontraron en un punto de la vía que está poco más o menos a la mitad por las muertes. Los culies se mataban y emburriaban con opio que la compañía les daba libremente, contraviniendo las disposiciones legales del Estado de Nueva York, pero ellos se ahorraban con sus coletas, de los árboles del río, se suicidaban con sus propios cuchillos y machetes o se metían piedras en la ropa y se lanzaban al río. Otros, menos valientes, pagaban a sus compañeros para que los mataran. La muerte y sólo la muerte era la reina y la tierra se bebía la sangre de todos los hombres de la tierra.



Esta fue la Estación de Bajo Obispo, lugar que está hoy sumergido en el Lago Gatún.



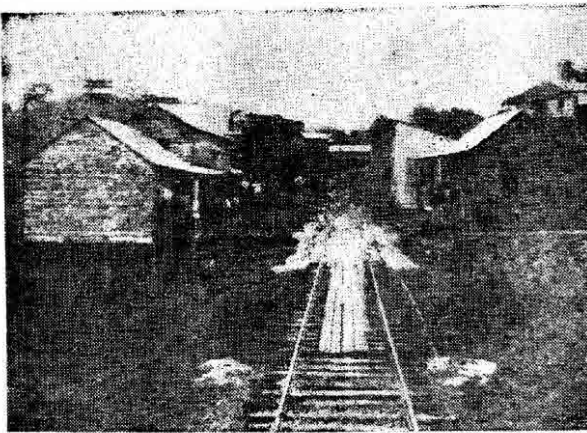
Hoy convergen sobre la Majestad de la Patria, todos los ideales de una pléyade de hombres que pensaron en grande y que confiaron en su estirpe. Demos gracias a la Providencia Divina por habernos concedido una Patria que nos llena de orgullo y un futuro que todos habremos de cimentar sobre bases de paz y de progreso...

1903 — 1956

Caja de Ahorros

GUILLERMO A. DE ROX

Asesor



Este era el Terminal de Pedro Miguel al comienzo de los trabajos del Canal.

Loor al 3 de Noviembre!

Nuestros productos ruedan por todo el territorio nacional

Tres compañías afiliadas que en su ramo son las más acreditadas y antiguas de la República, no escatimarán esfuerzos para seguir el mismo plan de facilidades con el fin de que sus clientes en todo el país puedan obtener más comodidades para sus viviendas.



"La campeona de las Mueblerías" que con sus tres pisos de exhibición que abarcan un espacio de 6.000 pies cuadrados, cuenta en todo momento con la mas gran selección de muebles tanto nacionales como extranjeros en estilos propios. Su trayectoria durante tantos años en el negocio de muebles y artefactos domésticos, hizo posible de que hoy sea la preferida y la mas concurrida de la ciudad.

Establecimiento popular; el primero en la Republica que organizo ventas por CLUB DE ENTREGA AL SUSCRIBIRSE con el fin que todo suscriptor pudiera obtener en el acto, para atender apremiantes necesidades del hogar, toda clase de MUEBLES Y MERCADERIAS, y por eso que "EL MERITO DE SU CLUB ES RECONOCIDO POR MILES DE FAMILIAS EN TODO EL PAIS."

FABRICA DE MUEBLES — La de mayor producción en el país que con la experiencia de unos sesenta obreros en el transcurso de veinte años de trabajo continuo, produce toda clase de muebles en una variedad importante para que sus afiliados, CASA SPORT, S. A. Y MUEBLERIA "EL DIABLO" dispongan de un plan de ventas tan favorable para el comprador.

—148 EMPLEADOS DE ESTAS EMPRESAS CON SUS FAMILIAS, SE UNEN CON GRAN REGOCIJO EN EL DIA DE LA PATRIA—

La Industria del Transporte en la Colonia

PEAJES Y COSTOS DEL TRANSPORTE

El camino fue mantenido, fortificado y aparejado con sitios de paradas, por medio de la acción gubernamental. Las condiciones de los arrieros en el camino de Cruces muestra "mucho rareza y desorden" en los tempranos días de sus comienzos. Esto hizo que el Gobernador en 1536 propusiera que los arrieros serian gravados y fiscalizados bajo el control de las autoridades de las ciudades terminales. El producto de estos impuestos sería gastado en obras públicas, influyendo los caminos. Ya sea que se realizase o no esto el 8 de abril de 1538 la Corona ordenó a la Audiencia y al Arzobispo intervenir en el asunto de reparar los caminos de tierra y usar los fondos necesarios del tesoro real, exigir contribuciones sobre las mercaderías que se transportaran por el camino hasta que el dinero avanzado por la Corona (el Rey)

fuese pagado, cesando de cobrar el impuesto hasta nueva orden. Es presumible que esta práctica continuó siempre y no fue levantada. Entre 1569 y 1571 Nombre de Dios y Panamá tenían esclavos experimentados en trabajo de mantenimiento y al menos la primera ciudad, la más antigua pagó esto por medio de un impuesto sobre las mercancías. De 1580 a 1588 Panamá citó sucesivamente la Cédula de 1538 como base para un impuesto. Una "avería" de un medio por ciento estuvo siendo colectada en plata en 1593, y una especie de impuesto sobre las mercancías y metales en barras (lingotes de oro o plata) una generación después.

LAS VENTAS

Cuándo las Ventas o fondas fueron establecidas no es un hecho bien conocido, pero Enrique de Guzmán en 1535 encontró Ventas en Capira, la Junta y

Chagres en el camino de Portobelo, y López de Velasco (1571-1574) estableció que Panamá era propietaria de las ventas de Cruces y Chagres y que Nombre de Dios era propietaria de una en el río Pequeni. La venta de Cruces, como su nombre lo indica, estaba situada en el mismo sitio, que le dió su nombre. La localización de las Ventas en el camino de Portobelo son muy difíciles de determinar. Los viajeros confunden sus nombres, ya sea porque ellos nunca supieron su propia localización y olvidaron los detalles antes de escribir. Además las ventas cambiaban de nombre en el transcurso de los siglos. Una de ellas "Capira" que fue localizada en la cordillera del norte, fue según Oviedo, de un cacique que vivió unas ochos leguas abajo del camino de Nombre de Dios y esta misma aparece siglos después, en los mapas como el nombre de un río o una cadena de montañas para toda la región.

Pero referencias contemporáneas indican que Venta de Chagres nunca cambió de posición en el cruce del río Chagres, a seis leguas de la ciudad de Panamá la Vieja. Las ventas de Capira y la Junta no son mencionadas sino después de 1535. El nombre de la Junta sugiere la conjunción del Pequeni con el Boquerón. Si esto fue así la Venta, probablemente, fue pronto reemplazada por la venta de la Quebrada, después conocida como la venta de Boquerón. Esta fue una de las ventas cuyo propietario era Nombre de Dios, en 1571. En 1506 esta fue una gran casa con establos para 500 mulas, cerca de una legua al norte de la fortificada Lomas de Capirilla. Parece que estuvo localizada cerca del río Mauro y el río está cerca de un barranco o quebrada. La venta de Capira podría haber sido la misma que se llamó Venta de Caño, en el siglo XVII. Esta parece haber estado a cinco leguas a través de la montaña de Nombre de Dios donde el camino se bifurca en ramales. Tal Venta podría haber sido satisfactoria para los viajeros que venían de Nombre de Dios; aparentemente un viaje mucho más duro que el camino a Portobelo. Una Venta de Carrasco mencionada cerca del siglo XVII y una "House Atrass" de 1819, fueron probablemente idénticas. Estas estuvieron al lado sur del río, el cual bien podría ser el Pequeni o el Ancho.

DEFENSA Y SEGURIDAD DE LOS CAMINOS

Algunas de las primeras historias de las fortificaciones han sido intentadas. Muchas mejoras fueron hechas en los siglos posteriores incluyendo fuertes en la conjunción del río Chagres con el Gatún en Trinidad cerca de 1740. Los detalles de su historia no pueden ser conocidos.

CONDICION DE LOS CAMINOS

El pavimento de los caminos y los puentes fueron casi inadecuados. El plan de Antonelli para el camino de tierra a Portobelo contemplaba puentes en los ríos de Capira y Chagres. De estos puentes mencionados sólo tenía el río Capira y los puentes construidos cerca de las ciudades terminales. En relación al acabado o pavimento del camino u otra forma de pavimento, Cockburn dijo en 1732 que "algunas de estas montañas (en el camino a Portobelo) tenían vías sobre ellas de cerca de tres pies de ancho, pavimentada con piedra. Uno halla después algunas menciones al respecto. Un examen al camino de Cruces en los días actuales nos demuestra que fue pavimentado en casi toda su extensión. Este pavimento tenía cerca de ocho pies de ancho y estaba levantado un par de pies sobre el terreno en lugares cenagosos o escabrosos. El pavimento estaba hecho con piedra rodada de cuatro pulgadas de diámetro. Estaban cuidadosamente aplanadas y en las laderas de las colinas se sujeta-

ban los bordes con travesaños de rocas fuertes.

TRANSPORTE, CARGA Y VEHICULOS

La carga y los pasajeros se movían a lomo de mula, frecuentemente en recuas de 500 animales si los relatos del siglo XVI pueden ser creídos. No existe evidencia de que se hubiera utilizado vehículos de rueda. El viaje a Cruces era comúnmente hecho durante la noche atendiendo la necesidad de resguardarse los viajeros de los fuertes rayos del sol en campo abierto. El viaje nocturno por el otro camino terrestre a Portobelo habría sido suicida. López de Velasco que nunca vió a Panamá, piensa que el camino este era recorrido de día porque la gran cantidad de árboles mantenía a los viajeros confortablemente. El "Anonymous Jew" quien uso el camino a los comienzos del siglo XVII refiere una historia diferente. "Los viajeros que viajan por aquí," dijo él, "visten sus camisas y camisetitas, calzones y medias de cañamazo y sandalias, llevando también una muda similar de ropa porque ellos siempre llegan empapados a las Ventas, y entonces ellos se desnudan y se ponen la muda de ropa que han traído consigo durante el viaje. Este hombre dijo que los viajeros individuales podían hacer el viaje en dos jornadas; pero agrega en otra referencia que las recuas de mulas tomaban cuatro días en hacer el recorrido. En el río enormes bongos podrían haberse usado lo mismo que chatas. Ambas son descritas por Juan y Ulloa (1748), y la chata está ilustrada. Ellas tenían una partición longitudinal y estaba enfechada de paja para resguardar la cabina en la popa. Los bongos de once pies cargaban 500 quintales (25 toneladas) y las chatas cargaban 700 quintales. Ellas llevaban un piloto, un negro que sondeaba y un botero que las impulsaba usualmente por medio de pértigas.

RUINA DEL CAMINO DE PORTOBELLO

La independencia americana completó la ruina del Camino de Tierra a Portobelo, a través de la negligencia de los tiempos de guerra a Sur América dentro de docena de estados competidores e incrementando el comercio directo con países extranjeros dentro del Pacífico a través del Cabo de Hornos. Para el pequeño comercio y viajes que llegaban al Istmo era mucho mejor usar el Chagres y usar Gorgona o Cruces, antes que mantener un elevado mantenimiento del camino de la montaña. El rápido cruce era todavía muy deseable, no obstante uno encuentra un estadista como Bolívar, Herrán y Mosquera buscando la manera de reabrir el camino de Portobelo. Esta oportunidad se mejoró mucho por los buenos deseos de usar capital extranjero y por los nuevos inventos y adelantos de la ingeniería en otras partes del mundo. La eventual victoria de un proyecto para un ferrocarril y luego para un canal oscurecieron la historia de los esfuerzos para abrir un camino mejor y especialmente una carretera de macadam para carruajes.

Es muy dudoso que el camino de Portobelo fuera usado en todo, para uso general después de 1826. En aquel año un colombiano Domingo López fue encargado de abrir un camino a través del Istmo a expensas de la ciudad de Panamá. Como se muestra en 1830, en un mapa publicado por Lloyd, el que aparentemente obtuvo un manuscrito de la ruta de López, este camino seguía una notable línea al norte, hacia Portobelo. Por consiguiente esta cruzaba por encima de las montañas en vez de bordearlas. Habiendo muerto López, la ciudad trató otra vez, en 1834, pagando cien pesos a un tal Marquines, un obrero de Cruces. El fue a relocalizar el camino salvando las alturas. De este modo fue creado el Camino de Chagres como el sucesor del camino de Portobelo. La ruta de Cruces y Gorgona perdió su importancia sólo por la construcción del Ferrocarril de Panamá.

3 de Noviembre



Expresamos nuestras más cordiales felicitaciones al pueblo de Panamá en la fecha gloriosa de su independencia.

KELVIX, S. A.

AVE. CUBA y 25 ESTE

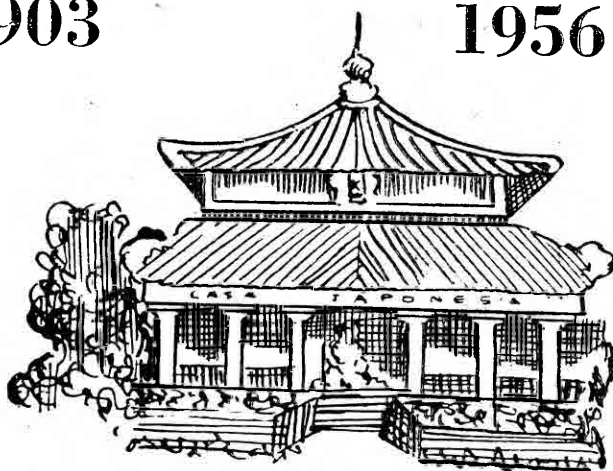
TEL. 2-4538

1903

1956

Felicitaciones en el día de la Patria!

Rumbo a la posteridad la Nave de la Patria transita hoy por mares de progreso económico, impulsada por la dinámica de los hombres que hoy siguen el ideal de los patriotas que forjaron nuestra nacionalidad.



CASA JAPONESA



El Dr. CARLOS A. MENDOZA, rodeado de los pro hombres de su época, al encaminarse a tomar posesión de la Presidencia de la República.

PENSAMIENTO DEL Dr. MENDOZA

"Es de la lucha sin tregua de los partidos, del cotidiano debate de las encontradas opiniones; de la censura de los actos oficiales, ejercida por una prensa vigilante y libre, y de la resistencia de los pueblos a los sistemas y a las leyes opresoras —y no de la tranquilidad de los hombres, de la inmovilidad de la inteligencia y de la negación del criterio y de las conciencias populares— de donde salen las luces y de donde salen depuradas las verdades que guían los Estados a su perfeccionamiento, como la pepita de oro sale brillante del crisol en que el fuego depuró el metal de sus escorias."



*Nos Unimos al regocijo general
en ocasión de la celebración de nuestra*

INDEPENDENCIA

1903 — 1956

RODELAG, S. A.

Plaza 5 de Mayo — Teléfonos: 2-2847 y 2-2884

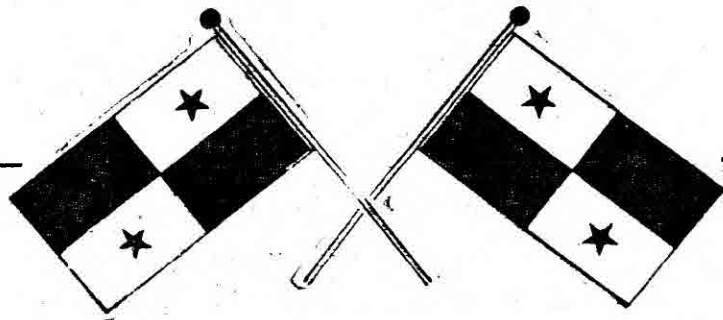
Representantes de

AEROACONDICIONADORES DE VENTANA

FEDDERS

1903

1956



*Un saludo de buena voluntad
a nuestro hermano, el pueblo
panameño, con el mejor deseo de
que el bienestar y el progreso sean
eternos compañeros en el transcurso
de su vida republicana.*



EL MOLINO CRIOLLO

Reportando Riquezas:

NUESTRA INDUSTRIA DE LOS CAMARONES

Una de las industrias verdaderamente panameñas que se ha logrado abrir paso en nuestro país proporcionando fuentes de trabajos para obreros del país que permanecían inactivos es la de la pesca de camarones representada por la "Cooperativa Pesquera, S.A.," que al 30 de septiembre pasado había logrado exportar más de TRES MILLONES DE BALBOAS en el período de un año obteniendo para nuestro país entradas que antes jamás pensamos tener ya que esta riqueza, "el oro rosado", permanecía en nuestros mares sin que nadie la explotara pero hoy por hoy es una de nuestras principales fuentes de ingresos.

EL PESCADO

Derivada de la industria de la pesca de los camarones, la "Cooperativa Pesquera, S.A.," formada en su mayoría por capital panameño y dirigida por reconocidos hombres de empresa panameños, ha iniciado también la industria del pescado y los ricos filetes de nuestros pescados son exportados a otros países logrando así mayores entradas lo que constituye una verdadera inyección para nuestra economía.

Una gran cantidad de estos filetes de pescado se consume localmente, pero por la falta de mercado interno debemos recurrir a la exportación lo que resulta de gran beneficio para nuestro país.

PESCADO SECO Y BACALAO

Como si esto fuera poco, a muchos panameños les sorprenderá saber que actualmente, estamos produciendo bacalao nacional y pescados secos de toda clase, lo que es otro renglón de entradas. Además, la "Cooperativa Pesquera, S.A.," tiene en proyecto la instalación de modernas maquinarias para enlatar los productos de nuestros mares y pronto estaremos compitiendo en los mercados mundiales con productos netamente panameños que gran aceptación han tenido por su alta calidad.

INDUSTRIA DE BARCOS

La "Cooperativa Pesquera, S.A.," tiene instalados modernos astilleros en donde se construyen barcos para su flota de pesca y ya ha comenzado la producción de barcos para venderlos a otros países por lo que pronto podremos exclamar con orgullo que el panameño poco a poco se va independizando económicamente mediante el trabajo de sus hijos que han demostrado tener la capacidad de producción necesaria para seguir adelante en las empresas que se propongan.

Tanto prestigio han adquirido los astilleros de la "Cooperativa Pesquera, S.A.,"

que el Ejército Norteamericano acantonado en la Zona del Canal le ha confiado la reparación de barcos hasta de 1.500 toneladas, lo que indica la calidad del trabajo que se realiza en ellos.

PRODUCTOS DE CALIDAD

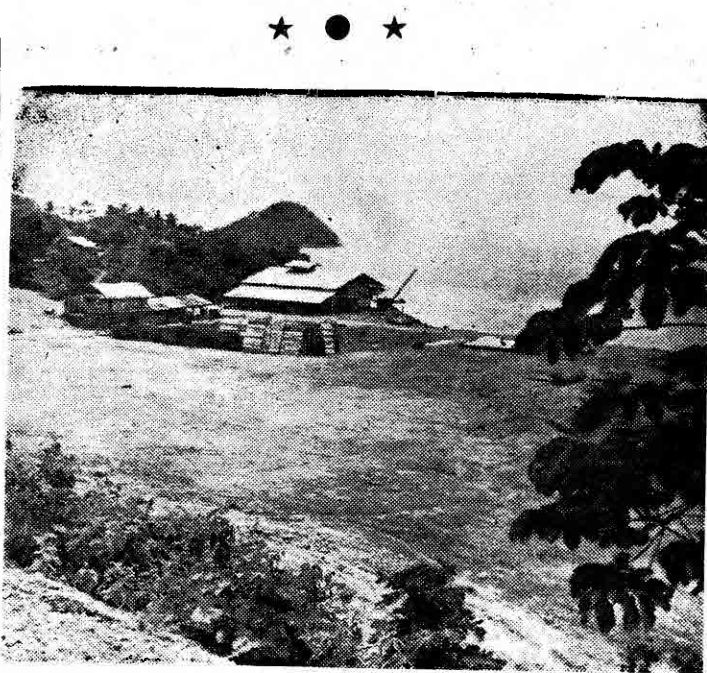
En cuanto a la calidad de los productos marítimos que exportamos, nos remitimos al informe sobre pescaderías comerciales en el que se manifiesta que los filetes de corvina panameña tienen gran demanda en Panamá y la Zona del Canal y hasta agosto pasado se estaba vendiendo un promedio de 6.000 libras mensuales en dichos mercados pero dentro de poco la producción subirá a más de 10.000 libras mensuales ya que se han trazado los planes necesarios para suplir filetes congelados de corvina a las instalaciones del Ejército Norteamericano en la Zona del Canal y al territorio continental de los Estados Unidos.

La producción de pescado seco subirá, dentro de poco, a 5.000 libras diarias incluyendo el bacalao seco, lo que representa una cantidad mayor de la que necesitamos para el consumo local y ya nuestro país no tendrá que enviar al exterior para importar el millón de libras anuales de bacalao seco que consume nuestro pueblo.

PLANTA ENVASADORA

En cuanto al proyecto de la envasadora de pescado, no se ha decidido aún la localización exacta de dicha planta envasadora, pero el lugar más apropiado parece ser el Archipiélago de las Perlas, preferiblemente frente a la Isla de Taboga. Esta envasadora comenzará a producir en pequeña escala y logrará envasar unas 5.000 latas diarias al principio, pero luego aumentará la producción para tratar de dominar el mercado centroamericano con la venta de atún enlatado.

Aparte de todo esto, también cuenta la "Cooperativa Pesquera, S.A.," con una planta de productos subsidiarios con una capacidad para procesar 12 toneladas métricas de pescado por hora.



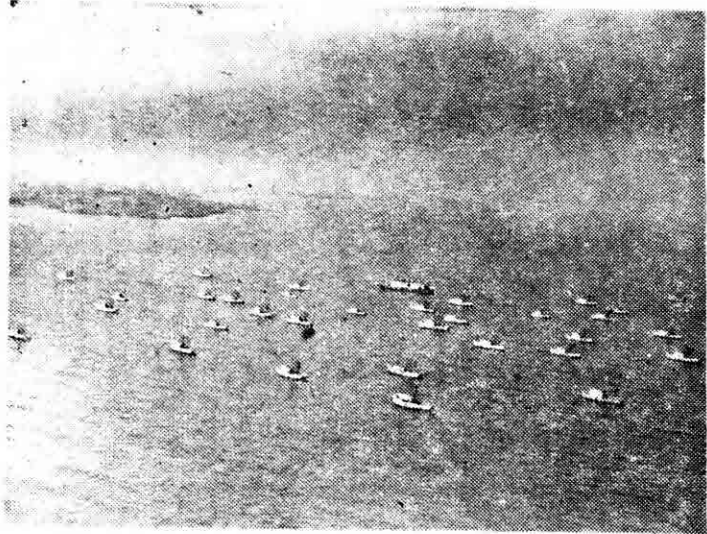
La moderna planta para productos derivados del camarón y pescado, que se encuentra montada en la Isla de Taboga. Allí mismo se instalará una planta enlatadora y pronto estaremos exportando atún compitiendo airoosamente con los mejores productos mundiales.

BENEFICIOS DIRECTOS

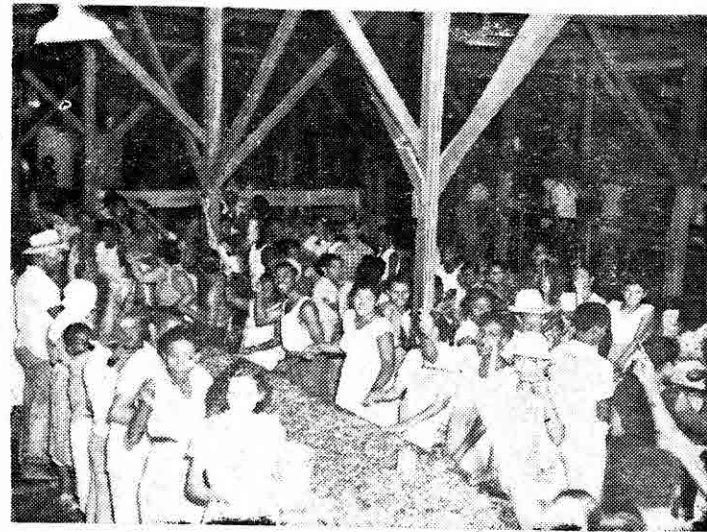
Las operaciones de la "Cooperativa Pesquera, S.A.," proporcionan trabajo directo y beneficios indirectos a más de 900 personas que antes no tenían otras fuentes de ingresos y cuyos brazos estaban paralizados por la inactividad, pero que hoy día están trabajando para beneficio de nuestro país. Entre empleados permanentes y eventuales las planillas de la "Cooperativa Pesquera, S.,"

montan a 700 personas con un total anual de B.438.210.99, lo que representa un aumento de casi 100 por ciento en relación a años anteriores.

En sueldos a los tripulantes de los barcos pesqueros se pagan B.243.901.23 al año y se adquieren comestibles en el mercado local por la suma de B.69.426.00 anuales para mantener la tripulación de los 80 barcos que se dedican a la pesca del camarón y otros productos del mar que suministran a la "Cooperativa Pesquera, S.,"

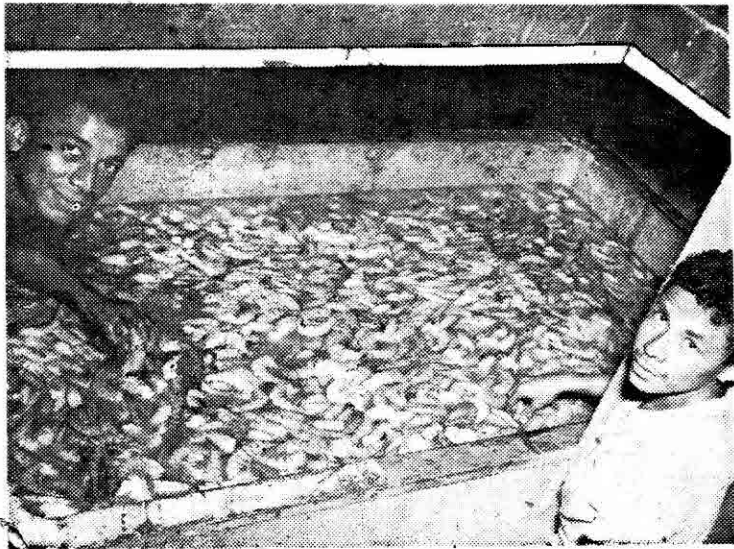


Una flotilla de 80 barcos propios y varios independientes se dedica a extraerle al mar su riqueza ictiológica para convertirla en fuentes de entradas para nuestra economía proporcionando trabajo para obreros panameños que devengan los sustentos de sus hogares con esas operaciones.



Cuando la pesca del camarón pequeño es abundante, la "Cooperativa Pesquera, S.A.," emplea hasta 300 personas extras para su procesamiento. Este camarón una vez procesado es conocido como el afamado camarón "titi" que tanta aceptación tiene en los hogares panameños y extranjeros.

El "Oro Rosado" Que ha Venido a Robustecer Nuestra Economía



★ ● ★

El camarón tamaño gigante, el "oro rosado" que permanecía en nuestros mares sin ser explotado y que hoy día se ha convertido en importante fuente de entradas para nuestra economía proporcionando trabajo a centenares de panameños y beneficios indirectos al comercio en general.

A." para ser procesados para su exportación.

BARCOS INDEPENDIENTES

Aparte de la flota pesquera propiedad de la "Cooperativa Pesquera, S.A.," hay barcos independientes que en un año suministraron productos del mar por la suma de B.722.725.96. En concepto de cuotas de Seguro Social se pagaron en ese mismo período B.32.672.64 y en seguro de barcos, etc., nuestras compañías aseguradoras recibieron en un año B.66.472.41.

En materiales y mano de obra para la construcción de nuevos barcos y mejorar sus instalaciones, la "Cooperativa Pesquera, S.A.," gastó en un año un total de B.192.416.07.

COMPRAS LOCALES

Como es de suponer, una empresa como la "Cooperativa Pesquera, S.A.," necesita, para sus operaciones, hacer una serie de compras lo-

cales con lo que se beneficia nuestro comercio. En el período de un año esta empresa panameña gastó en combustible un total de B.253.554.25; hielo, 116.648.95; energía eléctrica, 23.102.67; otras compras, 166.167.59; otros gastos locales, 231.919.09. Entre sueldos, servicios y compras locales, el país está recibiendo actualmente un total de B.2.540.217.85 al año, suma que antes nunca pensamos que ingresaría a nuestra economía. Esta cifra representa un aumento en las operaciones de esa empresa en comparación con hace dos años.

LA DIRECTIVA

Las complicadas operaciones que hacen posible el funcionamiento de una empresa como esta, que tantos beneficios le reportan al país, están dirigidas por prominentes industriales panameños que forman la Junta Directiva de la "Cooperativa Pesquera, S.A.," y son ellos don Alejandro Remón C., don Antonio Arias, don Enrique de Obarrio, don Justo Fabio Arosemena, don Alberto A-

rias E., Dr. Roberto Arias y don Paul Kramer.

RECONOCIMIENTO

La importancia de la industria camaronesa es tal para la economía de nuestro país que movió al Ministro de Agricultura, Comercio e Industrias a expresar en la Memoria del respectivo ministerio que "el constante crecimiento de la industria y el aumento de la flota camaronesa hace que la industria del camarón sea uno de los soportes más rígidos de nuestra economía."

CONCEPTOS DEL EXTRANJERO

No sólo los panameños han sabido reconocer la importancia de la industria del camarón, sino que revistas norteamericanas han tocado el punto expresándose en forma encomiástica de la misma. La prestigiosa revista "Christian Science Monitor" se manifiesta en la siguiente forma con respecto de nuestra industria camaronesa:

"Desde el punto de vista económico, la industria camaronesa es en la actualidad la más importante ya que representa nuevas entradas para Panamá y sus ganancias se quedan en el país.

"Esto contrasta con las industrias de bananos, cacao y abaca, cuyas exportaciones son exclusivamente de la United Fruit Company.

"La industria de camarones está controlada en su mayor parte por panameños, aunque algunos norteamericanos participan en ella.

"Algunos expertos dicen que las reservas locales de camarón son amplias y que los recursos apenas si han sido tocados a pesar de que se han intensificados a pesar de que se ha intensificado la pesca.

"La Cooperativa Pesquera, S.A.," tiene sus propios astilleros que pueden producir unos cuatro barcos de sesenta pies todos los años. También tiene su propia planta refrigeradora con una capacidad de 35.000 libras diarias. Después de limpiarlos e inspeccionarlos para determinar su calidad, la Cooperativa congela los camarones.

"Como todo el camarón que se pesca en Panamá es de tamaño gigante, obtiene el mejor precio en el mercado internacional, teniendo como centro de distribución tres ciudades norteamericanas: Nueva York, Los Angeles y San Francisco.

"En vista que la demanda del camarón pequeño es tan enorme, debido a su calidad, la Cooperativa no tiene que anunciarlo.

"En cuanto a la República de Panamá, el repentino aumento en la industria cama-



Don Alejandro Remón Cantera, Presidente de la "Cooperativa Pesquera, S.A.," aparece aquí en una reunión con don Antonio Arias, Vicepresidente, don Enrique de Obarrio, Tesorero y don Justo Fabio Arosemena, Director de la Empresa.

ronera ha sido muy saludable. Los casi cuatro millones de balboas que obtiene anualmente con las exportaciones del camarón producen grandes beneficios ya que Panamá siempre ha tenido una balanza desfavorable en relación con las exportaciones. La nueva industria también ha aliviado la situación del desempleo en la República."

NUEVA TENDENCIA

Dentro de la nueva tendencia que se observa en la República de Panamá, de sanear la economía del país, proporcionar nuevas fuentes de trabajo y lograr mayores ingresos para las arcas istmeñas, la industria camaronesa se destaca como una de las grandes empresas que marchan a la vanguardia del progreso nacional.

A través de sus operaciones, centenares de familias panameñas han venido derivando el diario sustento, laborando en m a r c a d o s en grandes conquistas obreriles mediante las cuales se respeta y alienta al trabajador. De esta manera se ha contribuido en forma directa y efectiva a solucionar el enorme problema del desempleo nacional.

Y a través de esas mismas operaciones, millones de dólares del Exterior llenan las

arcas panameñas, trayendo con su avalancha de divisas, nuevos medios de elevar el standard de vida nacional.

EJEMPLO PALPABLE

Esta Empresa constituye desde todo punto de vista, un ejemplo palpable de lo que puede hacerse con capital panameño, con interés patriótico y con espíritu de empresa. Es de desearse que en nuestro pequeño país surjan nuevas industrias similares, que como la Camaronesa representen para Panamá, un medio extraordinario de la explotación de nuestras riquezas naturales y un nuevo y estruendoso grito de independencia, la independencia económica que libera, eleva y consolida las grandes conquistas que en el pasado soñaron para las generaciones de hoy, los prohombres de la era independentista.

Felicitemos muy sinceramente a los miembros de la Directiva de la "Cooperativa Pesquera, S.A.," hombres de empresa de gran talento y de clara visión, a quienes se debe el extraordinario éxito de esta compañía, que es orgullo para la Industria Panameña y hacemos votos porque en el futuro la Empresa que por tan magníficos rumbos lleva, continúe siendo fuente de progreso y prosperidad para esta tierra.



Empleadas de la "Cooperativa Pesquera, S.A.," cortan filetes de corvina que luego son congelados para ser enviados a los mercados de la Zona del Canal. Más de 700 empleados panameños devengan sus sustentos en estas labores.

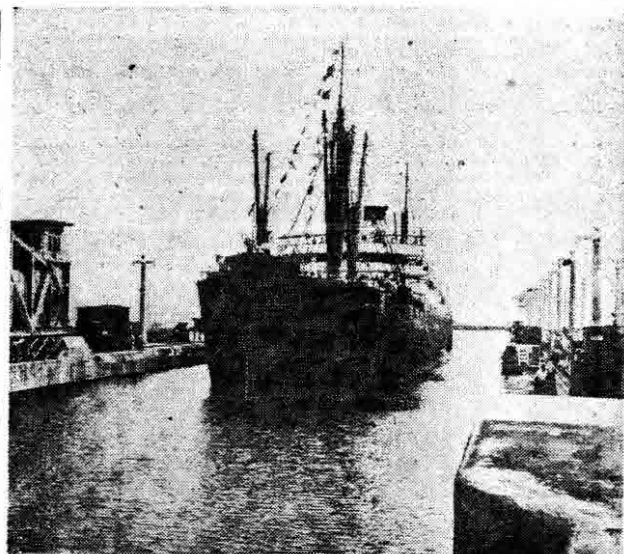


Las relaciones obrero-patronales reciben mucha atención en la "Cooperativa Pesquera, S.A.," ya que siempre se trata de ayudar al empleado. Un aspecto de la tradicional fiesta anual que la empresa da para las Navidades a sus empleados en donde impera la cordialidad y camaradería.

EL REGIMEN JURIDICO DE LA

El régimen de la Zona del Canal de Panamá se encuentra determinado en el Tratado Hay-Bunau Varilla de 1903, suscrito entre los Estados Unidos y la República de Panamá, régimen que sufrió modificaciones cuando el primero de dichos estados ratificó el Tratado General acordado el 2 de marzo de 1936.

Por el artículo 20, de aquel Tratado "Panamá concede a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por agua para la construcción, mantenimiento, funcionamiento y protección del Canal," así como también "el uso, ocupación y control de cualesquiera tierras y aguas fuera de dicha zona, que puedan ser necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, etc., de dicho canal. Y de conformidad con el artículo 30, de dicho pacto, "la República de Panamá concede a los Estados Unidos en las tierras descritas en el artículo 20, todos los derechos, poder y autoridad que los Estados Unidos poseerían y ejercerían si ellos fueran soberanos del territorio, de donde los Estados Unidos no lo son, pues no adquirieron dominio internacional sobre la Zona. La idea de venta la excluye también el artículo XIV del Tratado Hay-Bunau Varilla, por medio del cual "los Estados Unidos convienen, a su vez, en pagar a Panamá una anualidad, durante la vida del convenio, de 250,000 dólares." Según esa cláusula, tampoco hubo venta, ya que el canon anual a pagar está indicando, por lo menos, el concepto de arriendo.



El vapor "Ancón" el primero en cruzar el Canal el 15 de Agosto de 1914. A su paso se abrió un largo debate jurídico entre Panamá y Estados Unidos.

cutarian si ellos fueran soberanos del territorio con entera exclusión de tales derechos, poder y autoridad por la República de Panamá."

La facultad otorgada a los Estados Unidos de adquirir nuevas tierras y aguas fuera de los límites de la concesión original (en el artículo 20, del Tratado de 1903), que ellos ejercieron durante muchos años y que sólo exigía la notificación al gobierno panameño y la indemnización correspondiente a los dueños de dichas tierras, francamente queda eliminada en el tratado de 2 de marzo de 1936, cuyo artículo 20, lo establece en la siguiente forma:

"Los Estados Unidos de América declaran que la República de Panamá ha cumplido leal y satisfactoriamente las obligaciones que asumió por el Artículo 20, de la Convención de 18 de noviembre de 1903, por el cual concedió a perpetuidad a los Estados Unidos el uso, ocupación y control de la zona de tierra y de tierra cubierta por agua que se describe en dicho artículo, de las islas situadas dentro de los límites de la mencionada zona, del grupo de pequeñas islas en la bahía de Panamá nombradas Perico, Naos, Culebra y Flamenco, y de cualesquiera otras tierras y aguas fuera de la zona citada necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento y protección del Canal de Panamá o de cualesquiera canales auxiliares u otras obras, y en reconocimiento de ello los Estados Unidos de América renuncian por el presente artículo a la concesión que le hizo a perpetuidad la República de Panamá, del uso, ocupación y control de tierras y aguas, además de las que ahora están bajo la jurisdicción de los Estados Unidos de América fuera de la zona descrita en el artículo 20, de la mencionada convención, que fueran necesarias y convenientes para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del Canal, o para su protección efectiva, los Gobiernos de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América acordarán las medidas que sea necesario tomar para asegurar el mantenimiento, eficiente funcionamiento y protección efectiva del Canal, en el cual los dos países tienen interés conjunto y vital."

Por la última de las estipulaciones transcritas ha cesado para Panamá el riesgo de perder porciones de su territorio y de verse aniquilada como Estado. Anteriormente, cuando los Estados Unidos por acto unilateral tenían la facultad de excluir la entrada de cuantas tierras considerasen convenientes y necesarias para el funcionamiento, mantenimiento y protección del Canal, era muy posible que nuestra República, cuando menos se pensase, se viera en la necesidad de entregar a los Estados Unidos la totalidad y una parte considerable de su suelo, perdiendo así uno de los elementos esenciales a la existencia de todo Estado.

Hoy en día (si Norte América ratifica el Tratado de 1936, desde luego) la cesión de nuevas tierras a los Estados Unidos constituye una posibilidad muy remota, pues, en primer lugar, ellos renuncian de modo expreso al derecho que les otorgó el artículo 20, de la convención de Hay-Bunau Varilla, y, por otra parte, para que la República de Panamá se desprenda de nuevas tierras en las cuales ejerce plena soberanía, se precisan dos condiciones esenciales: 1o. que esas tierras, así como las aguas, sean realmente necesarias para el funcionamiento, saneamiento y protección del Canal; 2o. que la necesidad real de las tierras y aguas ha de constarse en virtud del reconocimiento bilateral de los dos Estados contratantes y no por la declaración unilateral de los Estados Unidos. Veamos, al tenor del artículo 20, del Tratado de 1903, cuál es la situación jurídica verdadera de la Zona en que está enclavado el Canal.

Ella no es territorio enajenado.

ZONA DEL CANAL DE PANAMA

Hay-Bunau Varilla y de los apartados 50, y 60, del art. 3 del Tratado de 1936, se deduce que Panamá sufre una restricción a su jurisdicción fiscal dentro de la zona, al comprometerse a no realizar ciertos actos que podría hacer de no mediar esa limitación; pero también los Estados Unidos sufren restricciones en su jurisdicción fiscal y económica, pues ellos no pueden permitir que se instalen mas empresas comerciales e industriales que las taxativamente indicadas en el apartado 50, a más de que de acuerdo con cláusulas del convenio de 1903, los Estados Unidos han de permitir la entrada, libre de todo gravamen, de las mercaderías y efectos procedentes de la República.

Por lo dicho puede colegirse que Panamá sufre una especie de servidumbre negativa, que robustece el concepto de que los Estados Unidos no son dueños, soberanos del mencionado territorio, toda vez que ellos para conseguir que Panamá se abstenga de realizar actos de índole

fiscal y política aduanera, tuvieron que obtener el asentimiento del gobierno panameño a esa abstención, lo que no hubiera sido necesario, caso de que fueran los titulares de la soberanía en la Zona del Canal. Pero es que al mismo tiempo que la actividad económica y fiscal de los Estados Unidos viene restringida es territorio de la República de Panamá bajo jurisdicción de los Estados Unidos.

La tesis que sostenemos sobre la condición del territorio zonal, ha sido reconocida en forma indubitable por el propio Presidente de Norteamérica, Teodoro Roosevelt, y el Secretario de Estado de dicho Presidente, Mr. Taft.

Tampoco cabe sostener que la Zona sea un condominio de los Estados Unidos y Panamá, pues a más de no aludirse en forma explícita a él, el artículo 30, del Tratado de 1903 reserva a los Estados Unidos el ejercicio de poderes soberanos con exclusión de esos poderes por parte de la República de Panamá, lo

que no es nota característica de la jurisdicción compartida. No es siquiera un protectorado norteamericano, pues el protectorado no priva por completo al Estado que lo sufre de su soberanía. Tampoco es territorio arrendado, ya que el arrendamiento tiene derechos bien delimitados, fuera de los cuales todos los demás corresponden al arrendador, y ya hemos visto como la fórmula de los artículos 20, y 30, no delimita sino en una forma vaga los derechos, poderes y autoridad de los Estados Unidos.

Por las consideraciones expuestas nosotros encontramos que la Zona del Canal la posee los Estados Unidos en calidad de administradores; es un territorio bajo su administración, ya que la característica de los territorios administrados consiste en que el Estado a quien corresponde la soberanía titular, sin renunciar a ella, concede a otro su ejercicio por su tiempo a veces indefinido.

J. D. MOSCOTE.



1903

Un saludo de buena voluntad a todos nuestros compatriotas en esta memorable fecha, y roga progreso del País.

1956

THE FIRST NATIONAL CITY BANK OF NEW YORK



MOSAICOS NORIEGA

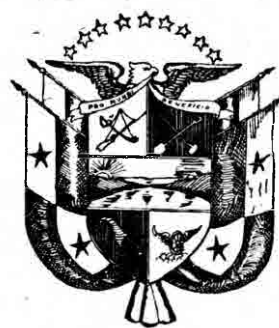
El progreso acaricia tus lares si te anima sublime ambición!

Ya el progreso de la República empieza a dar frutos. Desde la magna fecha de nuestra independencia, el Istmo ha realizado un esfuerzo notable por su superación y hoy se ha hecho efectivo su esfuerzo.

3 de Noviembre, fecha sin parangón!

Por aquellos que nos dieron Patria...! Por aquellos que soñaron con el Panamá de hoy! Por aquellos que estuvieron dispuestos al máximo sacrificio por legarnos una Patria de Paz y Progreso...

COLONIA HINDOSTANA DE PANAMA



...La Patria es Primero...

1903 - 1956

Nuestros más efusivos saludos de felicitación al pueblo panameño, al cumplir en esta fecha gloriosa, una efemérides más en su curso de País libre y soberano...

"Con retazos de mi cielo, con destellos de la Aurora, con la albura de un anhelo te dibujaron...enseña ideal..."



JOYERIA

EL ARTE MODERNO

LA HIGIENE EN PANAMA

Por ALFONSO PRECIADO
(q.e.p.d.)

Las condiciones higiénicas del Istmo antes de la iniciación de los trabajos de apertura del Canal por los americanos eran desastrosas. Panamá causaba espanto. Qué recuerdos tan trágicos y desconsoladores guardaban los franceses de su residencia entre nosotros! Cuántas familias diezmadas en esa época por la fiebre amarilla, el beriberi, la disenteria y la malaria! Sobrada razón había para temer a Panamá y sus playas inhóspitas. Pero hoy, como a conjuro mágico todo ha cambiado. La transformación es asombrosa. Panamá en la actualidad puede considerarse como uno de los lugares más salubres de nuestro planeta y a la higiene únicamente se debe este sorprendente acontecimiento.

Los grandes descubrimientos alcanzados en medicina, especialmente en el estudio de las enfermedades contagiosas e infecciosas, han permitido a los empleados americanos de sanidad emprender en la zona istmica una obra científica de saneamiento, que ha sido con el transcurso del tiempo la más importante de nuestra época.



Colonel W. C. Gorgas, Jefe Médico del Ejército de los Estados Unidos a cuya obra se debe el saneamiento de Panamá.

Sería injusto censurar a los franceses por no haber tomado en el largo período de sus operaciones en el Istmo las precauciones de higiene que hoy se juzgan indispensables. La razón es obvia: los grandes adelantos alcanzados por la ciencia médica en el estudio de los medios de transmisión de las enfermedades con-

tabido organizar y realizar en el Istmo una campaña higiénica model, ante la cual debemos descubrirnos respetuosamente agradecidos. Ellos han logrado destruir la fama nefasta de insalubridad que pesaba sobre nuestra tierra y que por ende se hacía extensiva a gran parte de la zona tropical.

Decía anteriormente que las condiciones sanitarias del Istmo al empezar los americanos los trabajos de excavación eran desastrosas. En efecto, basta leer los informes rendidos por la Comisión Istmica para convencerse de ello.

Panamá y Colón eran ciudades muy descuidadas, que carecían de alcantarillado y alcantarillas apropiadas, cuyos habitantes se abastecían de agua lluvia que coleccionaban en aljibes, estanques o cisternas y de otras aguas potables que repartían a domicilio los famosos pipeteros de antaño. Estos pozos y quebradas por lo general estaban expuestos a la intemperie y como no se observaban en la recolección de sus aguas las más elementales precauciones de higiene, a menudo se contaminaban con gérmenes infecciosos y daban lugar a desastrosas epidemias.

La costumbre adquirida de guardar las aguas de consumo en aljibes, cisternas, estanques y barriles destapados era propicia al desarrollo de los mosquitos. Los stegomias fasciati, esos funestos propagadores de la fiebre amarilla, estaban de plácemes con semejantes condiciones higiénicas. Por otra parte, Panamá y Colón se hallaban rodeados de lugares pantanosos, lo cual favorece la cría de los anófeles, mosquitos no menos peligrosos que los stegomias y que a su vez son los agentes transmisores del paludismo.

Las calles de dichas ciudades eran pesimas, el servicio de limpieza y basuras defectuosísimo, los hospitales estaban mal atendidos, sin comodidades; los enfermos mezclados unos con otros, sin precaución alguna y en el más deplorable consorcio. No debemos extrañar por lo tanto que poblaciones en semejante estado llegasen a ser verdaderos focos de infección.

El gobierno americano primeramente nombró una comisión especial que inspeccionó la Zona del Canal e informó sobre su estado sanitario. Los médicos que integraron esa comisión fueron el Coronel William C. Gorgas, el Mayor Louis A. Lagarde y el Dr. W. Ross.

El 4 de Mayo de 1904 tuvo lugar la entrega definitiva de las propiedades de la Compañía Francesa al Teniente Brooke, representante del gobierno americano. El 17 del mismo mes y año se hizo cargo de la dirección general de los trabajos del Canal el Mayor General George W. Davis. Posteriormente fueron nombrados, por su orden, Jefe de Sanidad y Jefe de los Servicios de Cuarentena en Panamá y en Colón los doctores L. W. Spaulding, Claude C. Pierce y J. C. Pierce. Por último, el 21 de junio el Dr. Wm. C. Gorgas ocupó el puesto de Jefe Supremo de Sanidad, el doctor Henry R. Carter el de Jefe de los Servicios de Cuarentena y el doctor Louis A. Lagarde el de Superintendente de los Hospitales de Ancón.

Como se necesitara autorización oficial para iniciar la campaña sanitaria en el Istmo, el Dr. Amador Guerrero, Presidente de la República, en uso de sus

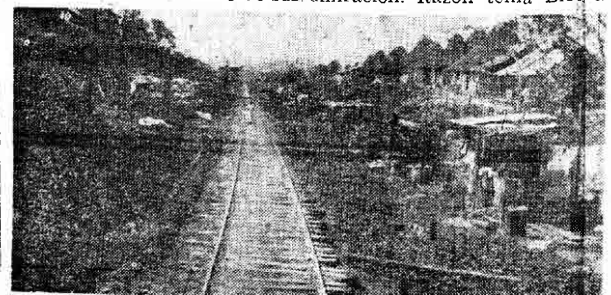
facultades legales, expidió el decreto número 25, de 7 de julio de 1904, por el cual se confirió la autoridad requerida.

Este decreto dio, pues, plenos poderes a la oficina de sanidad de la Comisión Istmica para tomar todas las medidas que estimase convenientes al saneamiento de Panamá, Colón y la Zona del Canal. La Comisión Istmica organizó inmediatamente después el Departamento de Sanidad, que fue dirigido en lo sucesivo por una junta compuesta de cuatro miembros; el Jefe de Sanidad, el Director de los Hospitales, el Jefe de Sanidad Marítima y el Inspector Jefe de Sanidad de la Zona del Canal. El doctor Lewis Balch fue nombrado oficial de Sanidad de la ciudad de Panamá y el doctor A. M. Stark de la de Colón. Al señor José A. Le Prince se le llamó a desempeñar el puesto de Inspector Jefe de Sanidad de la Zona del Canal y al cirujano L. W. Spaulding se le encomendó el cargo de Superintendente del Hospital de Colón.

La Comisión también estimó para casos urgentes en Culebra, Gorgona y Boño. Con el propósito de evitar la importación de enfermedades contagiosas provenientes del exterior, el Poder Ejecutivo por decreto de 30 de julio de 1904 transfirió a las autoridades istmicas del Canal la dirección del importantísimo servicio de sanidad marítima.

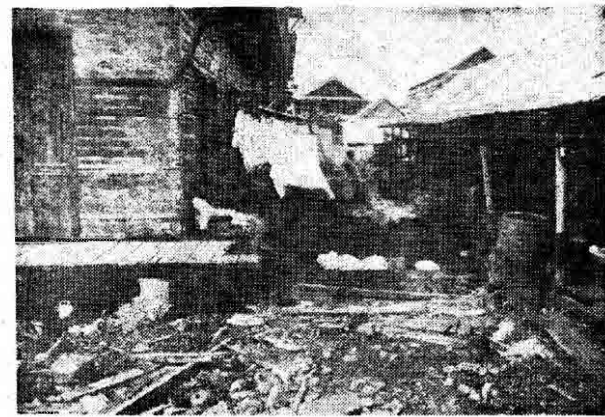
Las medidas que acabamos de relatar, que tan eficientemente secundaron las autoridades de la República, tenían un objeto claro y concreto: echar sobre los hombros potentes de los médicos de la Comisión la responsabilidad exclusiva de la campaña higiénica que se iba a implantar. Se requería para la realización de dicha campaña mucha energía e incansable perseverancia, y a los americanos no les ha faltado en la ejecución de su titánica empresa ni la una ni la otra. Por el contrario, han hecho derroche de esas virtudes que tanto caracterizan a la raza anglosajona y en las cuales se funda su reconocida superioridad para ciertos y determinados asuntos.

Las campañas higiénicas se basan por lo general en una doctrina médica. Estamos lejos de aquellos tiempos dogmáticos de la escolástica y hoy la ciencia en sus investigaciones se apoya en el método experimental. La experiencia en estos últimos años ha sido una gran maestra y muchas cosas nuevas y trascendentales nos ha enseñado. Ha sabido mostrarnos de manera indiscutible la importancia inmensa que tienen los insectos en el desarrollo y transmisión de las enfermedades contagiosas e infecciosas. A Smith y Kilbourne les corresponde el honor de haber sido los primeros exploradores en esta nueva vía, habiendo probado que la llamada fiebre de Tejadas del ganado vacuno se propaga por la garrapata —Bomphus bovis—. Posteriormente otros han venido a confirmar la nueva teoría de la transmisión de las enfermedades por los insectos, entre los cuales se cuentan las inmortales experiencias y estudios de Manson, Ross, Finlay, Reed, Lazear, Carroll, Agramonte, Guiteras y otros, quienes han establecido, sin lugar a dudas, que son los mosquitos los agentes principales de transmisión de la malaria, la fiebre amarilla y la filaria. Esta nueva teoría es ya tan conocida que apenas causa admiración. Razon tenía Blot al



No podrán reconocer este lugar. Esto se llamó Pueblo Nuevo; y es la parte comprendida entre la Avenida Central y el Cruce del Tivoli. En este mismo lugar se desarrolló el combate de Calidonia.

HACE CUARENTIDOS AÑOS



Aspecto de un sector de la ciudad de Colón cuando todavía no había comenzado la labor de saneamiento ambiental en el Istmo.

exclamara que "no hay nada más sencillo que lo que ayer se descubrió ni nada más difícil que lo que mañana se ha de descubrir".

Los insectos además se contaminan a menudo al ponerse en contacto directo con materiales infestados: heces disentericas, tíficas, cólicas, con espútos tuberculosos, etc., y de ese modo llevan más o menos lejos las bacterias patógenas. La mosca a este respecto es un agente peligrosísimo de contagio, como lo es también la chinche. Numerosas epidemias deben su origen y desarrollo a estas causas tan desconocidas de la antigüedad y contra las cuales tanto nos defendemos ahora. La pulga —mus ratus y documanus— desempeña papel muy notable en la diseminación de la peste bubónica, y son insectos también los que propagan la fiebre recurrente, el tripanosomiasis (mosca tsetse, tabano) y muchas otras enfermedades de los hombres y

de los animales. Bouchard opinaba que "la medicina no puede caminar a la ventura y que hace falta tener alguna concepción doctrinal sobre una enfermedad, si se quiere abordar su tratamiento". Algo semejante ocurre en higiene y como en medicina general se impone ante todo la adopción de una doctrina que sirva de guía para la aplicación práctica de las medidas sanitarias.

Sabemos que las enfermedades contagiosas e infecciosas se transmiten por contagio directo o indirecto. La viruela, la escarlatina, el sarampión, por ejemplo, son enfermedades transmisibles por contagio indirecto. A esta última categoría pertenecen también la fiebre amarilla, el paludismo, la filaria y todas las enfermedades que se propagan por los insectos. También hay casos de afecciones mórbidas que se transmiten de ambas maneras.

Estos conocimientos fundamen-

tales de los diferentes modos de transmisión de las enfermedades contagiosas e infecciosas sirven de base a la doctrina higiénica que reina soberana en la actualidad y de ella se desprenden las medidas profilácticas que se adoptan para mejorar la salubridad pública y privada, que reducen en suma a evitar, por el aislamiento, el contagio directo y cuidar que gérmenes infecciosos contaminen el aire o el agua y que los insectos nos transmitan enfermedades infecciosas de modo indirecto.

La sanidad americana estaba muy al corriente de todas estas nociones higiénicas cuando emprendió su brillante campaña en el Istmo. Veamos ahora cuáles fueron las medidas sanitarias que ella nos impuso.

Una de las primeras fue exigir, so pena de multa, a médicos, boticarios, maestros de escuela, sacerdotes, parteros, enfermeros, padres de familia, etc., etc., el denuncia obligatorio ante la autoridad respectiva de la existencia de cualquier enfermo atacado de cólera asiático, fiebre amarilla, peste bubónica, difteria, erupción, lepra, beriberi, cerecro-es-pinal o parálisis infantil.

Habiéndose probado científicamente que la principal causa de transmisión de la fiebre amarilla, el paludismo y la filaria son los mosquitos y que lo que conviene por consiguiente es acabar cuanto antes con esos insectos nocivos, ya se encuentran en estado adulto o en vías de desarrollo: huevo, larva o ninfa, la sanidad ordenó la destrucción del mayor número de ellos que fuese posible. Inspeccionó y reinspeccionó todas las casas de Panamá, Colón y la Zona del Canal y organizó varias brigadas de trabajadores para la fumigación y lim-

pieza de las mismas.

Condenó los aljibes, estanques y cisternas e hizo cubrir con tela alambrada todos los depósitos de agua que pudiesen servir de criaderos de mosquitos. Mandó además drenar o cegar las regiones pantanosas que existían en las cercanías de la ciudad o de las casas y obligó a regar con aceite de petróleo las aguas estancadas que no pudieron ser drenadas o cegadas.

Para evitar que los mosquitos picasen enfermos atacados de fiebre amarilla, infectándose así, exigió y llevó a cabo el aislamiento de estos enfermos en salas especiales de los hospitales y cuando se imposibilitó el traslado de ellos allí los dejó en su domicilio, pero entonces la casa se acondicionó a prueba de mosquitos, alambrando las puertas y ventanas y guardando los pacientes bajo mosquiteros.

Como algún mosquito pudo haberse contaminado, picando al amarrillo antes de la implantación de esta medida, la sanidad adoptó la línea de conducta de fumigar con piretro o con azufre la casa del enfermo y cuando lo estimó conveniente hizo extensiva la desinfección a las casas vecinas. Los resultados, que no se hicieron esperar, fueron brillantes. La fiebre amarilla cuya mortalidad ascendía anteriormente a 24 por mil al año descendió después a cero, y desde fines de 1905 no se registra en la República ningún nuevo caso de esa terrible enfermedad.

La malaria, enfermedad que también propagan los mosquitos, se benefició mucho con esta campaña, al extremo que hoy son raros los casos de fiebre perniciosa en Panamá, Colón y la Zona del Canal.

La peste bubónica, que ha amenazado tanto a nuestro país en estos últimos tiempos, mereció de la sanidad americana es-

pecial atención.

También reglamentó la salud el servicio de basuras, el servicio de los mataderos y el de mercados públicos. Decretó la inspección de lecherías, panaderías, barberías, caballerizas, etc., etc.; hizo examinar diariamente la calidad de las carnes de consumo, la de los otros artículos alimenticios, y la de las bebidas alcohólicas, e indicó el modo como deben inhumarse y exhumarse los cadáveres.

El establecimiento de acueducto en Panamá, Colón y la Zona del Canal, donde las aguas se recogen y reparten hoy en inmejorables condiciones de higiene, y la instalación de alcantarillados apropiados, completaron las medidas sanitarias que se pusieron en práctica en esta campaña model.

En los aciagos tiempos del canal francés la estadística demuestra que la mortalidad alcanzó en el año de 1905 la elevada cifra de 65.4 por mil anual, ción de esta medida, la sanidad adoptó la línea de conducta de fumigar con piretro o con azufre la casa del enfermo y cuando lo estimó conveniente hizo extensiva la desinfección a las casas vecinas. Los resultados, que no se hicieron esperar, fueron brillantes. La fiebre amarilla cuya mortalidad ascendía anteriormente a 24 por mil al año descendió después a cero, y desde fines de 1905 no se registra en la República ningún nuevo caso de esa terrible enfermedad.

El célebre higienista francés, M. Proust, había previsto el desarrollo de los acontecimientos actuales al profetizar que "muy pronto la voz del higienista prevalecerá en la sociedad y entonces ésta en vez de disponer rogativas dictará leyes".

Los americanos en Panamá han dado este paso, que será muy fecundo en sus consecuencias.

Ante los hechos realizados la fama bote palmas triunfales y la gloria corona con inmortal laurel las frentes meritorias de Goethals y Gorgas.

Loor eterno a los benefactores de la humanidad!




Han transcurrido 53 años de vida republicana, y ya es palpable el fruto del árbol que sembraron los prohombres de nuestra Independencia en un momento de sublime patriotismo!

- MANICURE
- PERMANENTE
- MASSAGE



- PEINADOS
- CORTE DE PELO
- SHAMPOO

Salón de Belleza

"TONY"

En el día de la Patria!



1903



1956

FUNDADO EN 1798
AL SERVICIO DE LA ECONOMIA NACIONAL

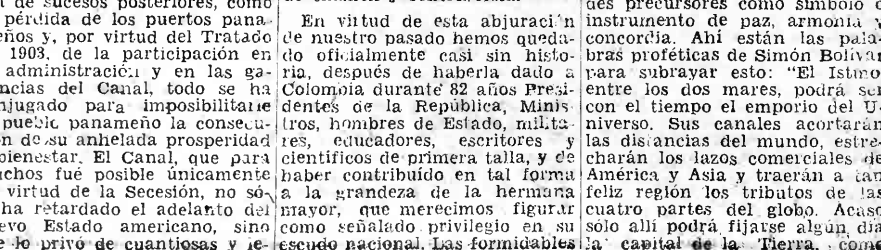
The Chase Manhattan Bank

—NUEVA YORK—

PANAMA • COLON • DAVID • BALBOA • CRISTOBAL

Entre Panamá y Estados Unidos

Para bien, al parecer, existe reconocimiento de que la medicina para el canal a nivel del Istmo de Panamá. Apoyados en la idea de que los países de Centroamérica que forman los Océanos del Pacífico y las montañas, se beneficiarán de las instalaciones portuarias, marítimas y aéreas y las



que ninguna puede, como antes, aislarse y desentenderse completamente de lo que le ocurre a otro. La misma participación de la América Latina en las actividades de la Organización de los Estados Americanos, de la Liga de las Naciones y de las Naciones Unidas ha señalado la necesidad de entendimientos estrechos y de acciones conjuntas.

Los que anhelan el fortalecimiento y la emancipación económica de las naciones, sin las cuales la independencia política es un sarcasmo, esperan

que sin duda no fué intencionalmente provocado por los creadores del Canal consiste en que la existencia de la vía interoceánica ha promovido un desplazamiento casi completo de la vida económica del Interior del país, tal como ella existía en tiempos de la unión a Colombia, hacia las dos ciudades terminales de Panamá y Colón. De esta manera el Canal ha hecho que la República de Panamá sacrifique los recursos y el progreso del Interior por virtud de la fuerza y atracción económica incontestable que ejerce la Zona sobre el país en general. De algunos de estos sacrificios he dado cuenta en capítulos anteriores; bastó

El derecho de la República de Panamá a aprovecharse de las ventajas comerciales inherentes a su posición geográfica independientemente de las circunstancias internas del país, no es una pretensión impertinente y exagerada, para defender la cual sea preciso elaborar largos argumentos y aportar fehacientes pruebas. El emana de un imperativo natural, de una razón histórica, de un principio lógico y, por si fuera poco, de un solemne Tratado.

Hay, pues, que dejar sentado con claridad que, si bien debemos los panameños entender, con planes científicos, la expo-

El espíritu de buena vecindad que en los últimos lustros ha venido animando a los dirigentes de los Estados Unidos, y las mil pruebas de cooperación que los extremos del sacrificio, que la República de Panamá ha dado para el éxito de la obra del Canal, hacen suponer que, al variarse las condiciones creadas en el Istmo por la existencia del Canal, se acomodará a la nueva situación el régimen contractual presente. La transformación del canal a esclusas en uno a nivel hace que este régimen contractual vigente entre los Estados Unidos y Panamá pierda su validez, y que deba existir las causas que le dieron origen. El canal a nivel significaría el desquiciamiento del sistema económico de Panamá. Es pues, imperativo, que se estudie la forma en que, a esta metamorfosis, demandada por necesidades estratégicas, corresponda un nuevo ordenamiento jurídico, o sea, un nuevo Tratado General, de tal

Y, desde otro punto de vista, y mirando aun mas lejos, es posible sustraerse al impulso de idear como serían las cosas si el Canal de Panamá fuera reemplazado por un canal oriental, o sea, de una vía puente al comercio efectivo del Norte, Centro y Sur America, y del mundo entero, idea que no es romantica e irreizable, sino todo lo contrario, fácilmente factible. La Zona canalera, de este modo, no sería, como lo ha sido hasta hoy, un lugar extraño a los 19 Estados latinoamericanos sino que se convertiria en un vinculo real y positivo de union continental, como lo es el cuelo del Istmo, sacro para la vision genial del explorador Simón Bolívar, que se conversara en el teatro propio de las expansiones de la fraternidad hispanoamericana e iniciado ya por él mismo en el augusta fñción con la reunion del Primer Congreso Americano de 1826.

1903 ★★★★★ 1956

PINOCHO

— Y —

BAZAR INTERNACIONAL

*Felicitaciones
al Pueblo
Panameño en
su Día*



Un recuerdo cálido y profundo hacia los prohombres que a través del prisma de los años, vieron en fecha como ésta, hace 53 años un futuro de grandes realizaciones para los hijos de esta tierra.

1903 ★★★★★ 1956

PINOCHO
— Y —
BAZAR INTERNACIONAL

DE COLON A PANAMA

'S



al conmemorar un
año más de su
Gloriosa
Independencia
en esta fecha.

1903 — 1956

MOTTA'S

LA VIDA EN PANAMA

Por EVELYN MOORE

Hace veinticinco años, el 15 de agosto de 1914, fue abierto oficialmente al tránsito el Canal de Panamá. Ahora, un cuarto de siglo más tarde, cuando todo el mundo piensa en la guerra y los norteamericanos miramos por doquiera hacia el canal como punto más esencial y avanzado de nuestra defensa, los viejos moradores de Panamá hacen una parada para considerar la obra por ellos realizada.

La joven República de Panamá firmó el tratado que permitió a los Estados Unidos construir un canal en diciembre de 1903, un mes después de la revolución que obtuvo su independencia de Colombia. En mayo del año siguiente llegaron los primeros norteamericanos para iniciar la obra. Los viajeros de 1939 que observan la ciudad cosmopolita de Panamá, las poblaciones rodeadas de palmas de la Zona del Canal y la imponente argamasa de las esclusas, apenas pueden sospechar lo que aquellos zapadores encontraron.

Muy poco de lo que se puede ver hoy. La ciudad de Panamá desahogada por su independencia de España hace un siglo, había desempeñado el papel de una lejana capital provincial de Colombia, lejos de los intereses y del radio de los que hacían las leyes en Bogotá. Excepto por los restos del transitorio desarrollo y decadencia durante el apogeo de la Compañía Francesa del Canal, la ciudad que los norteamericanos encontraron en 1904 apenas difiere de la que los españoles fundaron después del saqueo de la Vieja Panamá en 1671.

Existe un mapa que muestra la República de Panamá como fue trazada al principio. Su sitio es la punta de una península en forma de dedo, escogido porque podía ser defendida fácilmente de un ataque. Panamá la Vieja, la ciudad primitiva, tenía un mejor puerto, pero estaba rodeada por anchas sabanas que la hacían fácil presa para los hombres de Morgan. La nueva ciudad fue trazada, según el estilo español, al alrededor de una plaza central con calles que radiaban en cada dirección por dos o tres bloques. Por tres lados estas calles empedradas corrían hacia el mar. Por el cuarto, a tres bloques de la Plaza Catedral, aquellas llegaban hasta un muro de piedra edificado al través de la punta de tierra que mira al mar. La entrada a la ciudad, conocida con el nombre de Puerta de Tierra, se cerraba al caer de la noche y en las torres de las centinelas protegían a los melancólicos ciudadanos de la repetición de una invasión de piratas.

Fue esto la suma y la sustancia de la primitiva ciudad de Panamá. Lo que quedaba del antiguo muro por donde se abría la ciudad, excepto un pedazo, fue destruido en 1928 para poder emplazar el edificio del National City Bank. La iglesia de la Merced, con su pequeña capilla exterior para los transeúntes, estaba convenientemente colocada, justamente dentro de la puerta. Fuera del muro estaba el mercado, situado en el triángulo alrededor del cual los automóviles tienen hoy que seguir una sola vía y más allá estaba la iglesia de Santa Ana, aquí, como en Panamá Viejo, situada en el campo abierto.

Por varios siglos la ciudad prácticamente no se desarrolló. Los siglos diecisiete y dieciocho vieron la gradual disolución del que fue poderoso imperio español y las más avanzadas colonias reflejaron esta decadencia. Omitiendo su independencia, la pequeña Panamá, temerosa de quedarse sola, se unió a la recién creada Gran Colombia de Bolívar y vegetó por décadas bajo la indiferencia colombiana. Vino entonces el descubrimiento de oro en Fuerte Sutters en 1849. El Istmo de Panamá fue pronto invadido por la más baja banda de aventureros que podía hallarse, los cuales buscaban la ruta más corta del tesoro recién descubierto. Un campamento heteróclito creció fuera de los viejos muros, ahora rotos y abiertos en muchos lugares. En este campamento descansaban los hombres de su terrible viaje por entre las selvas, en mulas o en pangas, y allí esperaban la embarcación que había de conducirlos a Eldorado. La fiebre y las guerras civiles hacían constantes víctimas. Entonces se construyó el ferrocarril de Panamá con capital norteamericano. La afluencia de trabajadores trajo un aire de permanencia a este abigarrado campamento y cuando, dos décadas más tarde, llegaron los franceses, se expandió enormemente.

Cómo, pues, era la ciudad de Panamá en 1904. El mercado había sido cambiado al lugar que ocupa ahora cerca del mar y los campos que rodeaban la plaza de Santa Ana se habían llenado con edificios de madera de uno o dos pisos. Aún se veían algunos techos de paja por el camino fangoso que conducía a los cementerios. Los cementerios estaban a una larga jornada de la población; colocados así expuestos por razones sanitarias. Era un mejor puerto, pero estaba rodeada por anchas sabanas que la hacían fácil presa para los hombres de Morgan. La nueva ciudad fue trazada, según el estilo español, al alrededor de una plaza central con calles que radiaban en cada dirección por dos o tres bloques. Por tres lados estas calles empedradas corrían hacia el mar. Por el cuarto, a tres bloques de la Plaza Catedral, aquellas llegaban hasta un muro de piedra edificado al través de la punta de tierra que mira al mar. La entrada a la ciudad, conocida con el nombre de Puerta de Tierra, se cerraba al caer de la noche y en las torres de las centinelas protegían a los melancólicos ciudadanos de la repetición de una invasión de piratas.

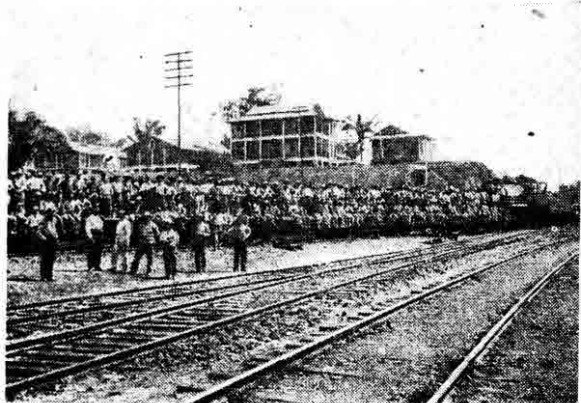
Fue esto la suma y la sustancia de la primitiva ciudad de Panamá. Lo que quedaba del antiguo muro por donde se abría la ciudad, excepto un pedazo, fue destruido en 1928 para poder emplazar el edificio del National City Bank. La iglesia de la Merced, con su pequeña capilla exterior para los transeúntes, estaba convenientemente colocada, justamente dentro de la puerta. Fuera del muro estaba el mercado, situado en el triángulo alrededor del cual los automóviles tienen hoy que seguir una sola vía y más allá estaba la iglesia de Santa Ana, aquí, como en Panamá Viejo, situada en el campo abierto.

Por varios siglos la ciudad prácticamente no se desarrolló. Los siglos diecisiete y dieciocho vieron la gradual disolución del que fue poderoso imperio español y las más avanzadas colonias reflejaron esta decadencia. Omitiendo su independencia, la pequeña Panamá, temerosa de quedarse sola, se unió a la recién creada Gran Colombia de Bolívar y vegetó por décadas bajo la indiferencia colombiana. Vino entonces el descubrimiento de oro en Fuerte Sutters en 1849. El Istmo de Panamá fue pronto invadido por la más baja banda de aventureros que podía hallarse, los cuales buscaban la ruta más corta del tesoro recién descubierto. Un campamento heteróclito creció fuera de los viejos muros, ahora rotos y abiertos en muchos lugares. En este campamento descansaban los hombres de su terrible viaje por entre las selvas, en mulas o en pangas, y allí esperaban la embarcación que había de conducirlos a Eldorado. La fiebre y las guerras civiles hacían constantes víctimas. Entonces se construyó el ferrocarril de Panamá con capital norteamericano. La afluencia de trabajadores trajo un aire de permanencia a este abigarrado campamento y cuando, dos décadas más tarde, llegaron los franceses, se expandió enormemente.

Cómo, pues, era la ciudad de Panamá en 1904. El mercado había sido cambiado al lugar que ocupa ahora cerca del mar y los campos que rodeaban la plaza de Santa Ana se habían llenado con edificios de madera de uno o dos pisos. Aún se veían algunos techos de paja por el camino fangoso que conducía a los cementerios. Los cementerios estaban a una larga jornada de la población; colocados así expuestos por razones sanitarias. Era un mejor puerto, pero estaba rodeada por anchas sabanas que la hacían fácil presa para los hombres de Morgan. La nueva ciudad fue trazada, según el estilo español, al alrededor de una plaza central con calles que radiaban en cada dirección por dos o tres bloques. Por tres lados estas calles empedradas corrían hacia el mar. Por el cuarto, a tres bloques de la Plaza Catedral, aquellas llegaban hasta un muro de piedra edificado al través de la punta de tierra que mira al mar. La entrada a la ciudad, conocida con el nombre de Puerta de Tierra, se cerraba al caer de la noche y en las torres de las centinelas protegían a los melancólicos ciudadanos de la repetición de una invasión de piratas.

Fue esto la suma y la sustancia de la primitiva ciudad de Panamá. Lo que quedaba del antiguo muro por donde se abría la ciudad, excepto un pedazo, fue destruido en 1928 para poder emplazar el edificio del National City Bank. La iglesia de la Merced, con su pequeña capilla exterior para los transeúntes, estaba convenientemente colocada, justamente dentro de la puerta. Fuera del muro estaba el mercado, situado en el triángulo alrededor del cual los automóviles tienen hoy que seguir una sola vía y más allá estaba la iglesia de Santa Ana, aquí, como en Panamá Viejo, situada en el campo abierto.

Por varios siglos la ciudad prácticamente no se desarrolló. Los siglos diecisiete y dieciocho vieron la gradual disolución del que fue poderoso imperio español y las más avanzadas colonias reflejaron esta decadencia. Omitiendo su independencia, la pequeña Panamá, temerosa de quedarse sola, se unió a la recién creada Gran Colombia de Bolívar y vegetó por décadas bajo la indiferencia colombiana. Vino entonces el descubrimiento de oro en Fuerte Sutters en 1849. El Istmo de Panamá fue pronto invadido por la más baja banda de aventureros que podía hallarse, los cuales buscaban la ruta más corta del tesoro recién descubierto. Un campamento heteróclito creció fuera de los viejos muros, ahora rotos y abiertos en muchos lugares. En este campamento descansaban los hombres de su terrible viaje por entre las selvas, en mulas o en pangas, y allí esperaban la embarcación que había de conducirlos a Eldorado. La fiebre y las guerras civiles hacían constantes víctimas. Entonces se construyó el ferrocarril de Panamá con capital norteamericano. La afluencia de trabajadores trajo un aire de permanencia a este abigarrado campamento y cuando, dos décadas más tarde, llegaron los franceses, se expandió enormemente.



Los trabajadores del Canal iban a los sectores de excavaciones montados en plataformas que arrastraba una locomotora.

mento descansaban los hombres de su terrible viaje por entre las selvas, en mulas o en pangas, y allí esperaban la embarcación que había de conducirlos a Eldorado. La fiebre y las guerras civiles hacían constantes víctimas. Entonces se construyó el ferrocarril de Panamá con capital norteamericano. La afluencia de trabajadores trajo un aire de permanencia a este abigarrado campamento y cuando, dos décadas más tarde, llegaron los franceses, se expandió enormemente.

Cómo, pues, era la ciudad de Panamá en 1904. El mercado había sido cambiado al lugar que ocupa ahora cerca del mar y los campos que rodeaban la plaza de Santa Ana se habían llenado con edificios de madera de uno o dos pisos. Aún se veían algunos techos de paja por el camino fangoso que conducía a los cementerios. Los cementerios estaban a una larga jornada de la población; colocados así expuestos por razones sanitarias. Era un mejor puerto, pero estaba rodeada por anchas sabanas que la hacían fácil presa para los hombres de Morgan. La nueva ciudad fue trazada, según el estilo español, al alrededor de una plaza central con calles que radiaban en cada dirección por dos o tres bloques. Por tres lados estas calles empedradas corrían hacia el mar. Por el cuarto, a tres bloques de la Plaza Catedral, aquellas llegaban hasta un muro de piedra edificado al través de la punta de tierra que mira al mar. La entrada a la ciudad, conocida con el nombre de Puerta de Tierra, se cerraba al caer de la noche y en las torres de las centinelas protegían a los melancólicos ciudadanos de la repetición de una invasión de piratas.

Fue esto la suma y la sustancia de la primitiva ciudad de Panamá. Lo que quedaba del antiguo muro por donde se abría la ciudad, excepto un pedazo, fue destruido en 1928 para poder emplazar el edificio del National City Bank. La iglesia de la Merced, con su pequeña capilla exterior para los transeúntes, estaba convenientemente colocada, justamente dentro de la puerta. Fuera del muro estaba el mercado, situado en el triángulo alrededor del cual los automóviles tienen hoy que seguir una sola vía y más allá estaba la iglesia de Santa Ana, aquí, como en Panamá Viejo, situada en el campo abierto.

Por varios siglos la ciudad prácticamente no se desarrolló. Los siglos diecisiete y dieciocho vieron la gradual disolución del que fue poderoso imperio español y las más avanzadas colonias reflejaron esta decadencia. Omitiendo su independencia, la pequeña Panamá, temerosa de quedarse sola, se unió a la recién creada Gran Colombia de Bolívar y vegetó por décadas bajo la indiferencia colombiana. Vino entonces el descubrimiento de oro en Fuerte Sutters en 1849. El Istmo de Panamá fue pronto invadido por la más baja banda de aventureros que podía hallarse, los cuales buscaban la ruta más corta del tesoro recién descubierto. Un campamento heteróclito creció fuera de los viejos muros, ahora rotos y abiertos en muchos lugares. En este campamento descansaban los hombres de su terrible viaje por entre las selvas, en mulas o en pangas, y allí esperaban la embarcación que había de conducirlos a Eldorado. La fiebre y las guerras civiles hacían constantes víctimas. Entonces se construyó el ferrocarril de Panamá con capital norteamericano. La afluencia de trabajadores trajo un aire de permanencia a este abigarrado campamento y cuando, dos décadas más tarde, llegaron los franceses, se expandió enormemente.

Cómo, pues, era la ciudad de Panamá en 1904. El mercado había sido cambiado al lugar que ocupa ahora cerca del mar y los campos que rodeaban la plaza de Santa Ana se habían llenado con edificios de madera de uno o dos pisos. Aún se veían algunos techos de paja por el camino fangoso que conducía a los cementerios. Los cementerios estaban a una larga jornada de la población; colocados así expuestos por razones sanitarias. Era un mejor puerto, pero estaba rodeada por anchas sabanas que la hacían fácil presa para los hombres de Morgan. La nueva ciudad fue trazada, según el estilo español, al alrededor de una plaza central con calles que radiaban en cada dirección por dos o tres bloques. Por tres lados estas calles empedradas corrían hacia el mar. Por el cuarto, a tres bloques de la Plaza Catedral, aquellas llegaban hasta un muro de piedra edificado al través de la punta de tierra que mira al mar. La entrada a la ciudad, conocida con el nombre de Puerta de Tierra, se cerraba al caer de la noche y en las torres de las centinelas protegían a los melancólicos ciudadanos de la repetición de una invasión de piratas.

Fue esto la suma y la sustancia de la primitiva ciudad de Panamá. Lo que quedaba del antiguo muro por donde se abría la ciudad, excepto un pedazo, fue destruido en 1928 para poder emplazar el edificio del National City Bank. La iglesia de la Merced, con su pequeña capilla exterior para los transeúntes, estaba convenientemente colocada, justamente dentro de la puerta. Fuera del muro estaba el mercado, situado en el triángulo alrededor del cual los automóviles tienen hoy que seguir una sola vía y más allá estaba la iglesia de Santa Ana, aquí, como en Panamá Viejo, situada en el campo abierto.

Por varios siglos la ciudad prácticamente no se desarrolló. Los siglos diecisiete y dieciocho vieron la gradual disolución del que fue poderoso imperio español y las más avanzadas colonias reflejaron esta decadencia. Omitiendo su independencia, la pequeña Panamá, temerosa de quedarse sola, se unió a la recién creada Gran Colombia de Bolívar y vegetó por décadas bajo la indiferencia colombiana. Vino entonces el descubrimiento de oro en Fuerte Sutters en 1849. El Istmo de Panamá fue pronto invadido por la más baja banda de aventureros que podía hallarse, los cuales buscaban la ruta más corta del tesoro recién descubierto. Un campamento heteróclito creció fuera de los viejos muros, ahora rotos y abiertos en muchos lugares. En este campamento descansaban los hombres de su terrible viaje por entre las selvas, en mulas o en pangas, y allí esperaban la embarcación que había de conducirlos a Eldorado. La fiebre y las guerras civiles hacían constantes víctimas. Entonces se construyó el ferrocarril de Panamá con capital norteamericano. La afluencia de trabajadores trajo un aire de permanencia a este abigarrado campamento y cuando, dos décadas más tarde, llegaron los franceses, se expandió enormemente.

Cómo, pues, era la ciudad de Panamá en 1904. El mercado había sido cambiado al lugar que ocupa ahora cerca del mar y los campos que rodeaban la plaza de Santa Ana se habían llenado con edificios de madera de uno o dos pisos. Aún se veían algunos techos de paja por el camino fangoso que conducía a los cementerios. Los cementerios estaban a una larga jornada de la población; colocados así expuestos por razones sanitarias. Era un mejor puerto, pero estaba rodeada por anchas sabanas que la hacían fácil presa para los hombres de Morgan. La nueva ciudad fue trazada, según el estilo español, al alrededor de una plaza central con calles que radiaban en cada dirección por dos o tres bloques. Por tres lados estas calles empedradas corrían hacia el mar. Por el cuarto, a tres bloques de la Plaza Catedral, aquellas llegaban hasta un muro de piedra edificado al través de la punta de tierra que mira al mar. La entrada a la ciudad, conocida con el nombre de Puerta de Tierra, se cerraba al caer de la noche y en las torres de las centinelas protegían a los melancólicos ciudadanos de la repetición de una invasión de piratas.

Fue esto la suma y la sustancia de la primitiva ciudad de Panamá. Lo que quedaba del antiguo muro por donde se abría la ciudad, excepto un pedazo, fue destruido en 1928 para poder emplazar el edificio del National City Bank. La iglesia de la Merced, con su pequeña capilla exterior para los transeúntes, estaba convenientemente colocada, justamente dentro de la puerta. Fuera del muro estaba el mercado, situado en el triángulo alrededor del cual los automóviles tienen hoy que seguir una sola vía y más allá estaba la iglesia de Santa Ana, aquí, como en Panamá Viejo, situada en el campo abierto.

Por varios siglos la ciudad prácticamente no se desarrolló. Los siglos diecisiete y dieciocho vieron la gradual disolución del que fue poderoso imperio español y las más avanzadas colonias reflejaron esta decadencia. Omitiendo su independencia, la pequeña Panamá, temerosa de quedarse sola, se unió a la recién creada Gran Colombia de Bolívar y vegetó por décadas bajo la indiferencia colombiana. Vino entonces el descubrimiento de oro en Fuerte Sutters en 1849. El Istmo de Panamá fue pronto invadido por la más baja banda de aventureros que podía hallarse, los cuales buscaban la ruta más corta del tesoro recién descubierto. Un campamento heteróclito creció fuera de los viejos muros, ahora rotos y abiertos en muchos lugares. En este campamento descansaban los hombres de su terrible viaje por entre las selvas, en mulas o en pangas, y allí esperaban la embarcación que había de conducirlos a Eldorado. La fiebre y las guerras civiles hacían constantes víctimas. Entonces se construyó el ferrocarril de Panamá con capital norteamericano. La afluencia de trabajadores trajo un aire de permanencia a este abigarrado campamento y cuando, dos décadas más tarde, llegaron los franceses, se expandió enormemente.

esparcía el azote de la fiebre amarilla. Le fue declarada la guerra a este mortífero enemigo. Las casas debían ser protegidas, los pozos cegados. Vino a ser un delito el permitir aguas estancadas en lugares abiertos. Los inspectores sanitarios vestidos de kaki, manejando una especie de fusiles de flit con los cuales regaban aceite en toda agua sospechosa, se convirtieron en el ejército más visible de los trabajadores.

Los días de la construcción fueron buenos en Panamá. Fueron buenos para los panameños que tenían ya un país joven que dirigir y que miraban hacia la apertura del Canal como el heraldado de una lluvia de oro del comercio mundial que caería sobre la República. Mientras tanto ellos tenían una gran tarea de construcciones en sus manos. Esto continuó durante los diez años de la construcción y un número de familias hoy basa su bienestar en el creciente valor de las tierras y las rentas desde aquel período. Por otro lado los panameños se vinieron a la Capital de todos los pueblos del interior. La agricultura se estancó por consecuencia y es sólo ahora, un cuarto de siglo más tarde, con la terminación y el desarrollo de las carreteras de conexión, cuando el gran interior de Panamá está mostrando de nuevos signos de vitalidad.

Los días de construcción también fueron provechosos para los Gringos. Para ellos era una cruzada, así como lo fue para Ricardo Corazón de León, su hijo a Palestina. Sólo hay que oír las razones para darse cuenta de la inspiración esencial de su obra. Y hasta rememoran sus dificultades con la sonrisa melancólica de la añoranza. Había millares de dificultades, pero eran meros peñales en la escalera que conducía hacia arriba. Llegaron a la cima, el día que transitó por el canal el primer barco. Sólo entonces comprendieron que lo que ellos creyeron sería la cumbre, era sólo otro llano.

La juventud y una meta fija eran los recursos gemelos con que los Americanos de los días de la construcción empezaron su obra. Al principio se desenfrenó la fiebre amarilla. Al finalizar el año de 1905, esta estaba conquistada, pero la malaria constituyó un peligro hasta el final. Sin embargo, era sólo uno de los muchos peligros, como lo eran las moradas inadecuadas, las lámparas de kerosene, el agua fría, la leche en lata, y como lo son todas las condiciones de vida en un campo fronterizo, condiciones que se enumeraban con jactancioso deleite a los oídos admirados de los que se habían "quedado en casa." Era una fiesta de la juventud, venían en grandes cantidades de todas partes de los EE.UU., solteros la mayoría de ellos, las cabezas llenas de los cuentos de Richard Harding Davis, y listos para cualquier circunstancia. Muchos llegaron oro de Alaska. Y las mujeres que arriesgaban los obstáculos, que eran la enfermedad y la incontinencia, para contratarse como maestras y enfermeras fueron cordialmente bienvenidas con la que se les daba a su llegada a esta predominantemente varonil aventura.

La llegada de los "gringos locos" produjo cambios inmediatos. Las calles fueron removidas, alcantarilladas y pavimentadas. Sanidad y agua potable vinieron a ser la consigna. En Cuba se había descubierto el mosquito "stegomyia" como el criminal que

era un paraíso de remangados. La fuerza triunfaba sobre la mente; con excepción, por supuesto, de la mente técnica. Pequeño el evangelio al pagano con cuidado de no quitarse los guantes. Aspinwall, ahora Colón, no era más que una pobre estación terminal, colocada por la Compañía del Ferrocarril en los pantanos de la isla de Manzanillo y unida al Istmo por un puente. Era un lugar sucio y triste que frecuentemente había sido asolado por los incendios.

La llegada de los "gringos locos" produjo cambios inmediatos. Las calles fueron removidas, alcantarilladas y pavimentadas. Sanidad y agua potable vinieron a ser la consigna. En Cuba se había descubierto el mosquito "stegomyia" como el criminal que

Todo el espíritu del lugar era varonil, complaciente, democrá-

tico. Había disciplina pero disciplina necesaria que se concedían mutuamente. Ciudadanos americanos nacidos con igual patriotismo, por el bien de la obra. Muy típicos eran las famosas sedas en los trajes de Goethals, en donde hasta el empleado más bajo y su dama, tenían el derecho que ejercían, de descargarse sus pesares ante su Jefe. A medida que el trabajo progresaba, se fueron agrandando con hilas de chalets completamente enmallados, para cuatro familias. Los esqueletos de pueblos dejados por los franceses. Esposas y novias fueron cobrando valor para juntarse con sus hombres y se fue notando un cambio superficial. Era la mano de la mujer. Cortinas de cuentas aparecieron en las puertas. Pequeños mantelones donados por el gobierno cabalgaba sobre la tierra el espíritu de celo e imitación. Se suministraron gratuitamente, alojamiento, luz, agua, y combustible (madera para la estufa). Se asignaron casas de acuerdo con los salarios. Al ser promovido el señor Grady, su señora quería otra casa, pues era lo que le faltaba. El mundo se fue progresando. Así como el escribiente neoyorquino promovido a gerente se muda de su apartamento urbano a una casa suburbana, aquí el antiguo guardafrenos deseaba cambiar su "casa para cuatro", por un chalet digno de su nueva posición de conductor, en la calle con "humos de señoría". Y como la cima de un cerro significa brisa en los trópicos, se codiciaban aquellas casas que estaban situadas en los puntos más altos, casas que insinuaban una alta posición social. También los muebles se suministraban gratuitamente. Las sillas, mesas y mesedoras de mimbre sólo se conseguían los dioses en este caluroso Valhalla. Sin embargo, profetas mayores podían aspirar a mesedoras, y era trago amargo ver al vecino y pasar por alto el puesto de uno para llegar a la casa del vecino con una reluciente mesedora. Después de tal suceso se llenaba de protestas la oficina del comisario. Aunque tardaban en construir las iglesias eran inevitables. Una puñada de piadosos se reunía en los varios pueblos a lo largo de la línea a cantar himnos y a darse en plegaria. Alguien empezaba la escuela dominical en su propia morada. Con el tiempo, el Gobierno estableció, enviar capellanes se establecieron Asociaciones Cristianas de Jóvenes que se encargaban de las horas de recreación de los jóvenes, cuyos padres acosaban a Washington con indagaciones respecto a las medidas que se estaban tomando para la vigilancia de la salud y moral de aquellos. Estos edificios de las Asociaciones cristianas, verdaderos precursores de las Asociaciones que tan buen éxito obtuvieron en la guerra mundial, llegaron a ser los centros para toda clase de actividad colectiva, incluyendo la iglesia y la escuela dominical. No fue sino hasta 1913, al caer la sombra del crepúsculo sobre el día exuberante del "cavador", cuando los Protestantes se juntaron para formar iglesias de "Unión" en cada colonia que podía llegar a ser pueblo de recursos propios permanentes.

El sistema de enseñanza para los hijos de los cavadores era "a tontas y a locas". Ellos se acostumbraron a las largas horas en los trenes, los cuales se desviaban a intervalos para darles paso a los trenes de obras que removían la tierra, necesidad primordial esta de la obra. Se ajustaban los horarios de clase a esta peripatética condición. En los 15 minutos disponibles entre el fin de la clase de gramática y la llegada del tren de las 12:25 se enseñaba el Latín. La química consistía en leer los experimentos, la botánica en aprenderse los nombres de las flores provenientes de los EE.UU. Pero lo que les faltaba en la escuela, estos niños lo completaban de otra manera. La geografía era parte de su existencia; los grandes barcos y las gigantescas grúas eran sus recreaciones. Ellos formaban parte de la obra de construcción más grande que

jamás había visto el mundo, y era raro el caso del niño que no sonaba con ser un gran ingeniero. Ellos nadaban en el cauce del viejo canal francés, trepaban las palmas para bajar los cocos a sacudidas, como los monjes con quienes mantenían relaciones amistosas, y si se atrasaban en algún a causa de los retrasos del tren, por otra parte hablaban con facilidad el "Jamahcan" el "Bajian" y el español.

Al otro lado de la Zona, en la ciudad de Panamá, prevalecía otro espíritu. Aquí se había poseionado una atmósfera bullanguera y lasciva del que fue un aletargado pueblo provincial de Colombia. Los jugadores de dos continentes se juntaban para sacarle su tajada a la carga de planilla de pago del Canal. Las mujeres llegaban de ambos continentes, norte y sudamérica, de Europa, de Asia y de África. Sus cuartos se alineaban con vistas a la estación de ferrocarril. Ni el hombre más respetable podía sentirse seguro en la Calle "J" la que conducía al Hospital Ancon y a la Zona del Canal. Y en la otra dirección, detrás de los cementerios, estaban las grandes habitaciones que se dedicaban al negocio floreciente de la importación de mujeres. La vida moderada del pequeño grupo de panameños cultos, seguía su curso, a poca distancia de la vieja ciudad que circundaba la Plaza Catedral, en los floreados patios que contenían los grandes muros de piedra. Allí en la línea había trabajo y sudor y el trasplante del bullicio típico del bourgeois norteamericano con su juego de barajas y asociaciones culturales, sus reuniones religiosas, y sus mujeres emprendedoras con espíritu de emulación. Y entre estos dos grupos tan contrarios estaba el distrito lascivo, primitivo, deshonroso, que se enrique-

cia ofreciéndoles a los hombres lo que sus debilidades perennes exigían. Al terminarse el Canal en 1914, el cambio fue inmediato. Los aventureros más robustos, agarraron sus sombreros y cogieron el primer barco. La América del Sur era la tierra prometida y muchos antiguos cavadores del canal buscaron riqueza, fama y aventura en las minas y ciudades de ese continente. Muchos entraron en la guerra mundial, aún antes de que los EE.UU. se juntara con los Aliados. Otros regresaron a los EE.UU. y algunos se asentaron, dedicándose a criar sus hijos en sus pueblos nativos. Esto último fue lo que hicieron los que permanecieron en la zona para contribuir a mantener la organización iniciada. Para desaliento de estos organizadores, las barracas abiertas que servían para alojar solteros fueron desalojándose y diez años después de abierto el canal, se desarrolló una escasez de habitaciones para matrimonios que nunca se ha vencido. Han sobrado los proyectos para alojamientos (todos del gobierno, puesto que no se permiten casas privadas en los pueblos del Canal) pero nunca alcanzaron a abastecer los crecientes matrimonios de cavadores ahora deméritos, y las segundas generaciones de jóvenes que exigían hogares propios. Y hoy, un cuarto de siglo más tarde, el antes ubicuo soltero ha desaparecido, y cuando se encuentra, lo sitúan las mamás deseadas de lo trabajo y sudor y el trasplante del bullicio típico del bourgeois norteamericano con su juego de barajas y asociaciones culturales, sus reuniones religiosas, y sus mujeres emprendedoras con espíritu de emulación. Y entre estos dos grupos tan contrarios estaba el distrito lascivo, primitivo, deshonroso, que se enrique-

Y EN LA ZONA DEL CANAL

jamás había visto el mundo, y era raro el caso del niño que no sonaba con ser un gran ingeniero. Ellos nadaban en el cauce del viejo canal francés, trepaban las palmas para bajar los cocos a sacudidas, como los monjes con quienes mantenían relaciones amistosas, y si se atrasaban en algún a causa de los retrasos del tren, por otra parte hablaban con facilidad el "Jamahcan" el "Bajian" y el español.

Al otro lado de la Zona, en la ciudad de Panamá, prevalecía otro espíritu. Aquí se había poseionado una atmósfera bullanguera y lasciva del que fue un aletargado pueblo provincial de Colombia. Los jugadores de dos continentes se juntaban para sacarle su tajada a la carga de planilla de pago del Canal. Las mujeres llegaban de ambos continentes, norte y sudamérica, de Europa, de Asia y de África. Sus cuartos se alineaban con vistas a la estación de ferrocarril. Ni el hombre más respetable podía sentirse seguro en la Calle "J" la que conducía al Hospital Ancon y a la Zona del Canal. Y en la otra dirección, detrás de los cementerios, estaban las grandes habitaciones que se dedicaban al negocio floreciente de la importación de mujeres. La vida moderada del pequeño grupo de panameños cultos, seguía su curso, a poca distancia de la vieja ciudad que circundaba la Plaza Catedral, en los floreados patios que contenían los grandes muros de piedra. Allí en la línea había trabajo y sudor y el trasplante del bullicio típico del bourgeois norteamericano con su juego de barajas y asociaciones culturales, sus reuniones religiosas, y sus mujeres emprendedoras con espíritu de emulación. Y entre estos dos grupos tan contrarios estaba el distrito lascivo, primitivo, deshonroso, que se enrique-

cia ofreciéndoles a los hombres lo que sus debilidades perennes exigían. Al terminarse el Canal en 1914, el cambio fue inmediato. Los aventureros más robustos, agarraron sus sombreros y cogieron el primer barco. La América del Sur era la tierra prometida y muchos antiguos cavadores del canal buscaron riqueza, fama y aventura en las minas y ciudades de ese continente. Muchos entraron en la guerra mundial, aún antes de que los EE.UU. se juntara con los Aliados. Otros regresaron a los EE.UU. y algunos se asentaron, dedicándose a criar sus hijos en sus pueblos nativos. Esto último fue lo que hicieron los que permanecieron en la zona para contribuir a mantener la organización iniciada. Para desaliento de estos organizadores, las barracas abiertas que servían para alojar solteros fueron desalojándose y diez años después de abierto el canal, se desarrolló una escasez de habitaciones para matrimonios que nunca se ha vencido. Han sobrado los proyectos para alojamientos (todos del gobierno, puesto que no se permiten casas privadas en los pueblos del Canal) pero nunca alcanzaron a abastecer los crecientes matrimonios de cavadores ahora deméritos, y las segundas generaciones de jóvenes que exigían hogares propios. Y hoy, un cuarto de siglo más tarde, el antes ubicuo soltero ha desaparecido, y cuando se encuentra, lo sitúan las mamás deseadas de lo trabajo y sudor y el trasplante del bullicio típico del bourgeois norteamericano con su juego de barajas y asociaciones culturales, sus reuniones religiosas, y sus mujeres emprendedoras con espíritu de emulación. Y entre estos dos grupos tan contrarios estaba el distrito lascivo, primitivo, deshonroso, que se enrique-

El 15 de agosto de 1939, el vapor Cristóbal, que abrió oficialmente el Canal en 1914, hará su viaje de despedida. Transitará el Canal como gesto final, y entonces se fondeará en el Lago Gatun. Los antiguos trabajadores que quieran venir a presenciar esta ocasión sentimental, encontrarán un lugar muy diferente a los pueblos rudos de construcción que dejaron. Será interesante oír sus comentarios.

Antes que todo, ellos notarán que aparentemente el ejército se ha posesionado del Canal. Han multiplicado las guarniciones. Los guardias patrullan las esclusas. La Zona entra ofreciendo un aspecto de campo armado. Durante los días de construcción la única fuerza armada era la compañía de marinos estacionada en Bajo Obispo. Y aunque el Coronel Goethals era el ingeniero jefe y un grupo de ingenieros del ejército estaba estacionado aquí para la obra, esta era primordialmente una empresa civil. Pero una vez completado, el Canal representaba una inversión que necesitaba protegerse. Durante el segundo decenio de años del siglo, las defensas estaban sobre el papel. Pero han cambiado esto los sucesos mundiales del último decenio, y el nacimiento de naciones agresoras cuya principal amenaza consiste en un poder aéreo. Hoy el Canal de Panamá es en realidad el campo armado que aparenta ser. El número de soldados se dobla y se triplica constantemente. Hay guardias por doquiera. Esto significa una creciente población uniforme y disciplinada, una población pasajera que no piensa en la Zona del Canal como un hogar, sino como otra estación. Donde al principio los oficiales se mezclaban con los civiles en sus actividades sociales, ahora se inclinan a mantener su propio grupo. Hay demasiados para permitirse contactos ajenos a su esfera y tanto sus fiestas deportivas y bailes como su trabajo, se llevan a cabo en sus propias

guarniciones. Sin este control, hay la tendencia a condenar los civiles en general por multitudes criados y vulgares. Mientras que los civiles, ya sin amigos en el ejército, girando un ojo celoso en dirección a los compañeros de rango, opinan con igual desprecio de los "snobs" y pedantes.

Pero los uniformes, aunque más a la vista del público, solo muestran un lado de la cuestión. En el cuarto de siglo desde la terminación del Canal, una segunda generación ha surgido, la cual no conoce otro hogar. Antes se estilaba presumir que los hijos retornarían a los EE.UU. a ganarse la vida allí. La depresión los ha hecho cambiar de opinión. Los padres de la Zona del Canal se dan cuenta de las dificultades con que se encuentran sus hijos en la competencia para trabajo en los estados, que les dan preferencia a los hijos nativos. Ellos esperan que la misma preferencia sea otorgada a sus hijos por el gobierno de la Zona del Canal, y así muestran la inclinación a establecer una jerarquía perpetuada por ellos mismos. Se muestra gran indignación por la vieja costumbre que permitía a los soldados estacionados en Panamá comprar su libertad para trabajar en el canal.

Esta situación ha creado una tremenda diferencia en el aspecto de los alojamientos gubernamentales. Hasta hace diez o quince años no se conocía el canal como otra estación. Donde al principio los oficiales se mezclaban con los civiles en sus actividades sociales, ahora se inclinan a mantener su propio grupo. Hay demasiados para permitirse contactos ajenos a su esfera y tanto sus fiestas deportivas y bailes como su trabajo, se llevan a cabo en sus propias

guarniciones. Sin este control, hay la tendencia a condenar los civiles en general por multitudes criados y vulgares. Mientras que los civiles, ya sin amigos en el ejército, girando un ojo celoso en dirección a los compañeros de rango, opinan con igual desprecio de los "snobs" y pedantes.

Pero los uniformes, aunque más a la vista del público, solo muestran un lado de la cuestión. En el cuarto de siglo desde la terminación del Canal, una segunda generación ha surgido, la cual no conoce otro hogar. Antes se estilaba presumir que los hijos retornarían a los EE.UU. a ganarse la vida allí. La depresión los ha hecho cambiar de opinión. Los padres de la Zona del Canal se dan cuenta de las dificultades con que se encuentran sus hijos en la competencia para trabajo en los estados, que les dan preferencia a los hijos nativos. Ellos esperan que la misma preferencia sea otorgada a sus hijos por el gobierno de la Zona del Canal, y así muestran la inclinación a establecer una jerarquía perpetuada por ellos mismos. Se muestra gran indignación por la vieja costumbre que permitía a los soldados estacionados en Panamá comprar su libertad para trabajar en el canal.

Esta situación ha creado una tremenda diferencia en el aspecto de los alojamientos gubernamentales. Hasta hace diez o quince años no se conocía el canal como otra estación. Donde al principio los oficiales se mezclaban con los civiles en sus actividades sociales, ahora se inclinan a mantener su propio grupo. Hay demasiados para permitirse contactos ajenos a su esfera y tanto sus fiestas deportivas y bailes como su trabajo, se llevan a cabo en sus propias

guarniciones. Sin este control, hay la tendencia a condenar los civiles en general por multitudes criados y vulgares. Mientras que los civiles, ya sin amigos en el ejército, girando un ojo celoso en dirección a los compañeros de rango, opinan con igual desprecio de los "snobs" y pedantes.

Antes que todo, ellos notarán que aparentemente el ejército se ha posesionado del Canal. Han multiplicado las guarniciones. Los guardias patrullan las esclusas. La Zona entra ofreciendo un aspecto de campo armado. Durante los días de construcción la única fuerza armada era la compañía de marinos estacionada en Bajo Obispo. Y aunque el Coronel Goethals era el ingeniero jefe y un grupo de ingenieros del ejército estaba estacionado aquí para la obra, esta era primordialmente una empresa civil. Pero una vez completado, el Canal representaba una inversión que necesitaba protegerse. Durante el segundo decenio de años del siglo, las defensas estaban sobre el papel. Pero han cambiado esto los sucesos mundiales del último decenio, y el nacimiento de naciones agresoras cuya principal amenaza consiste en un poder aéreo. Hoy el Canal de Panamá es en realidad el campo armado que aparenta ser. El número de soldados se dobla y se triplica constantemente. Hay guardias por doquiera. Esto significa una creciente población uniforme y disciplinada, una población pasajera que no piensa en la Zona del Canal como un hogar, sino como otra estación. Donde al principio los oficiales se mezclaban con los civiles en sus actividades sociales, ahora se inclinan a mantener su propio grupo. Hay demasiados para permitirse contactos ajenos a su esfera y tanto sus fiestas deportivas y bailes como su trabajo, se llevan a cabo en sus propias

guarniciones. Sin este control, hay la tendencia a condenar los civiles en general por multitudes criados y vulgares. Mientras que los civiles, ya sin amigos en el ejército, girando un ojo celoso en dirección a los compañeros de rango, opinan con igual desprecio de los "snobs" y pedantes.

Pero los uniformes, aunque más a la vista del público, solo muestran un lado de la cuestión. En el cuarto de siglo desde la terminación del Canal, una segunda generación ha surgido, la cual no conoce otro hogar. Antes se estilaba presumir que los hijos retornarían a los EE.UU. a ganarse la vida allí. La depresión los ha hecho cambiar de opinión. Los padres de la Zona del Canal se dan cuenta de las dificultades con que se encuentran sus hijos en la competencia para trabajo en los estados, que les dan preferencia a los hijos nativos. Ellos esperan que la misma preferencia sea otorgada a sus hijos por el gobierno de la Zona del Canal, y así muestran la inclinación a establecer una jerarquía perpetuada por ellos mismos. Se muestra gran indignación por la vieja costumbre que permitía a los soldados estacionados en Panamá comprar su libertad para trabajar en el canal.

Esta situación ha creado una tremenda diferencia en el aspecto de los alojamientos gubernamentales. Hasta hace diez o quince años no se conocía el canal como otra estación. Donde al principio los oficiales se mezclaban con los civiles en sus actividades sociales, ahora se inclinan a mantener su propio grupo. Hay demasiados para permitirse contactos ajenos a su esfera y tanto sus fiestas deportivas y bailes como su trabajo, se llevan a cabo en sus propias

guarniciones. Sin este control, hay la tendencia a condenar los civiles en general por multitudes criados y vulgares. Mientras que los civiles, ya sin amigos en el ejército, girando un ojo celoso en dirección a los compañeros de rango, opinan con igual desprecio de los "snobs" y pedantes.

guarniciones. Sin este control, hay la tendencia a condenar los civiles en general por multitudes criados y vulgares. Mientras que los civiles, ya sin amigos en el ejército, girando un ojo celoso en dirección a los compañeros de rango, opinan con igual desprecio de los "snobs" y pedantes.

guarniciones. Sin este control, hay la tendencia a condenar los civiles en general

FRANCIA Y ESTADOS UNIDOS ZAPADORES DEL CANAL

LOS ZAPADORES DEL CANAL
Por: OCTAVIO MENDEZ P.

— I —

La idea de encontrar o de crear artificialmente una vía que, abriendo por su centro el continente americano, acortase el paso a las Indias Orientales, surgió desde el descubrimiento del Nuevo Mundo por Colón.

Ya en 1529 Alvaro de Saavedra, cumpliendo órdenes concretas de Carlos V, levantaba los primeros planos de un canal por Panamá, mientras Pedrarias y Antonelli hacían lo propio para otro por Nicaragua y el Adelantado Andagoya formulaba un presupuesto de la obra y tomaba las medidas del Río Chagres, que habían de utilizar, siglos después franceses y norteamericanos. Andagoya, sin embargo era contrario a la empresa, pues según él no existía en Europa monarca con poder y tesoros suficientes para realizarla. A lo cual replicaba más tarde el historiador Gómara, dirigiéndose valientemente al Emperador: "Dadme quien lo quiera hacer, que hacer se puede; y no falte ánimo, que no faltará dinero... Para la riqueza de la India y para un rey de Castilla, poco es lo imposible".

— II —

Antes, en 1524, Hernán Cortés había escrito a Carlos V que la unión del Atlántico con el Mar del Sur "valía más que la conquista de México" por el resultado. Y el audaz portugués Antonio Galvao le aseguraba, cuatro años más tarde, que era posible abrir un canal por los istmos de México, Nicaragua, Panamá o el Darién Meridional.

Y no fueron vanas palabras las de los peninsulares, pues Fernando el Católico mandó a Balboa construir, y se construyó a costa de grandes sacrificios, un camino carretero al través del Istmo, que fué la base del florecimiento de la Vieja Panamá y de las exploraciones que vinieron después.

Pero fueron, sin duda, los ingenieros flamencos que envió Felipe II, los primeros que basados en un estudio serio, juzgaron practicable un canal por el Istmo del Darién, más este monarca desechó luego el grandioso proyecto por razones de política internacional cohesionadas con la frase bíblica: "El hombre no separará lo que Dios unió".

— III —

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII se repitieron las reco-

mendaciones, que aventureros y exploradores presentaban a sus respectivos gobiernos. Guillermo Patterson, colonizador escocés del Darién, muy interesado en la obra, indicaba a Inglaterra en 1694 que el canal "aseguraría las llaves del Universo, capacitando a sus poseedores para dar ley a ambos mares y para ser árbitros del comercio mundial."

Y otra vez, en los albores mismos de la independencia sudamericana, volvió a pensarse en la obra; y Bolívar, sublime visionario, comisionó al ingeniero inglés Lloyd y al sueco Palmarn para que explorasen el Istmo, y propusiesen la vía más practicable. En la Sociedad Real de Londres presentó Lloyd los informes de sus trabajos, pero no obtuvo el apoyo necesario para realizar la obra soñada por el Libertador.

Algún tiempo después (1835) el Congreso colombiano concedió al Barón de Thierry privilegio exclusivo para abrir un canal interoceánico por Panamá.

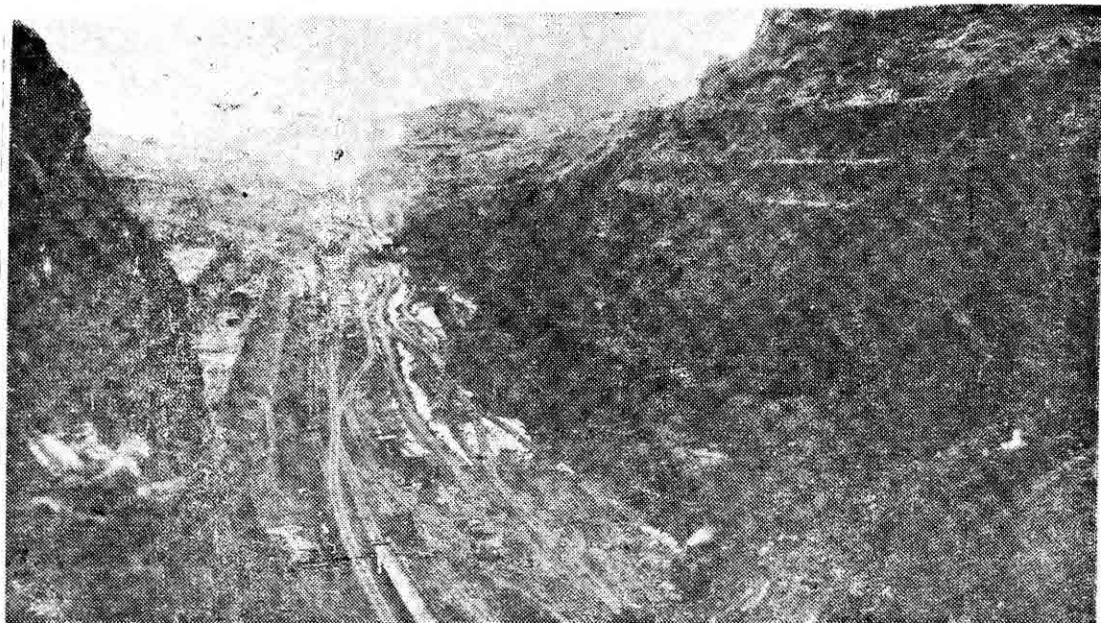
— IV —

Posteriormente hubo nuevas concesiones y proyectos, todos más o menos infructuosos, y numerosas comisiones científicas— las de McDougal, Biddle, Garella y Courtines, Wilson y Cullen, Gibson, Trautwine, Lane y Porter Collins y Lull — enviadas por Francia, Inglaterra o los Estados Unidos.

El resultado de esas exploraciones, de las trascendentales que realizaron Wyse, Sosa, Reclus, Pouydesseau, Verbrugge, y Bixio (1876-1878) y de las verificadas en Tehuantepec y Nicaragua, fué sometido a un congreso internacional reunido en París en 1879, bajo la presidencia del Almirante Roncière le Noury. Allí se congregaron 136 delegados, los más eminentes ingenieros del mundo, como Fernando de Lesseps, alma del Congreso, cuyo nombre aureolaba el Canal de Suez; Fabre que abría entonces el túnel de San Gotardo; Dirks y Conrad, ligados a grandes empresas hidráulicas de Holanda; Selfridge, Jefe de una comisión explotadora norteamericana; Eiffel, Wyse, Reclus, etc.

— V —

Representaba a Colombia en este torneo, donde iban a decidirse la ruta y la clase de canal más convenientes o practicable. Pedro J. Sosa, ingeniero eminentísimo y avezado explorador panameño.



El Corte de Culebra en 1913. Nótese la profundidad colosal en donde humean las excavadoras hidráulicas.

Catorce fueron los proyectos presentados, diez con exclusión, a saber, uno por Tehuantepec, cuatro por el lago de Nicaragua, dos por el Chocó, uno por el Darién y dos por Panamá; cuatro a nivel (de ellos uno por San Blas, uno por el Chocó, otro por el Darién entre Acanti y el Golfo de San Miguel, de Wyse, Reclus y Sosa; y el último por el Istmo, entre la Bahía de Limón y la de Panamá, con longitud de 75 kilómetros, presentado por el mismo Wyse, Reclus y Sosa.

Tras largos debates aprobó el Congreso el proyecto de estos ilustres ingenieros para "la construcción de un canal interoceánico de nivel uniforme", "del Golfo de Limón a la Bahía de Panamá".

Había triunfado para siempre la ruta del Istmo sobre todas las demás!

— VI —

Previendo este triunfo Bonaparte Wyse, secundado por el General Turr, Presidente de la "Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico", había obtenido de Colombia, en 1878, el monopolio para la construcción de un canal al través del Istmo; y una vez aprobado la vía de Panamá por el sufragio de la ciencia, hubo de traspasar su concesión a la "Compañía Universal del Canal Interoceánico", fundada y dirigida por Lesseps, modelo acabado, como Wyse, de energía moral, de constancia inquebrantable, de tenacidad en el ideal, de vida fervorosa y apostólica.

Según el plan ideado, el canal había de concluirse en ocho años y tendría unos 70 kilómetros de longitud, 9 metros de profundidad, 22 de ancho en el fondo y 38 al nivel del agua.

Conseguidos los primeros recursos, Lesseps salió de Saint-Nazaire el 6 de Diciembre de 1879 acompañado por Bonaparte Wyse, Dirks, Verbrugge, Courveu, Blanchet y Fontant, ingenieros civiles; Bioune, Gailay Dauprat, secretarios.

— VII —

El 30 de Diciembre los recibía en Colón, una comisión oficial y una multitud entusiasmada y el 10 de Enero del año siguiente se efectuaba en la Boca de Río Grande, señalada también para la boca del canal, la inauguración, tan esperada, de los trabajos, que bendijo el Obispo y patrocinaron ciudadanos ilustres de Panamá y del extranjero.

El 5 de Enero de 1881 salió de París la expedición que había de iniciar las obras gigantescas del Canal. A su frente figuraban Reclus, agente superior de la Compañía y Blanchet, Director de las obras y representante de los contratistas Courveux y Hersent.

Estos ingenieros comenzaron en seguida los estudios, exploraciones, trazados y demás trabajos preliminares, como la construcción de puertos para desembarque de materiales, talleres de montaje y reparaciones, almacenes de depósito, hospitales, habitaciones de empleados y obreros, etc.

Los trabajos de la excavación misma empezaron el 21 de Enero de 1882.

— VIII —

Continuaron éstos con heroico tesón a través de los inmensos obstáculos que oponía la naturaleza: pantanos, rocas, inundaciones, terrenos movedizos, y, sobre todo, el mortífero clima, plagado con los gérmenes de la fiebre amarilla y la malaria: más de 2,000 empleados y obreros, la mayor parte franceses y oriundos de Guadalupe y Martinica, murieron durante las excavaciones.

Jules Dingles, Director de las obras de 1883 a 1886, trajo a Panamá su señora con dos hijos y regresó a Francia acompañado de tres fétretos...

Ya en 1887 vióse que se había gastado mucho y adelantado poco y se acordó cambiar el proyecto. Siguiendo entonces las ideas sostenidas en el Congreso de París por Godin de Lepinay, quedó resuelta la terminación del canal por el sistema de esclusas. Con esta base se reanudaron los trabajos, pero a pesar de la actividad desplegada, a fines de 1888, como consecuencia de una administración deficiente, la Compañía acordó suspender aquéllos.

— IX —

Disuelta luego esta compañía fué necesario organizar una "Compañía Nueva del Canal", que en 1894 emprendió otra vez los trabajos con nuevos estudios y bajo un severo plan de economías; pero, escasos los recursos allegados y ante el fantasma de un canal interoceánico por Nicaragua, que anunciaban los Estados Uni-

dos, la Compañía, rendida definitivamente entregó al Gobierno norteamericano la concesión, con los valiosos trabajos efectuados. Habíanse gastado hasta entonces suma ingentes y excavado solo unos 2 quintos del total calculado.

Pero quedaba una gran brecha en el paso de Culebra, el formidable escollo, quedaban poderosas maquinarias y material abundante, más de 2000 edificios, y planos, exploraciones, una larga experiencia y un gran adelanto en la mecánica y la ingeniería, sin los cuales el canal no habría sido posible; y quedaba la línea del trazado, esculpida por el genio francés al precio inmensurable de sacrificios y amarguras sin cuento.

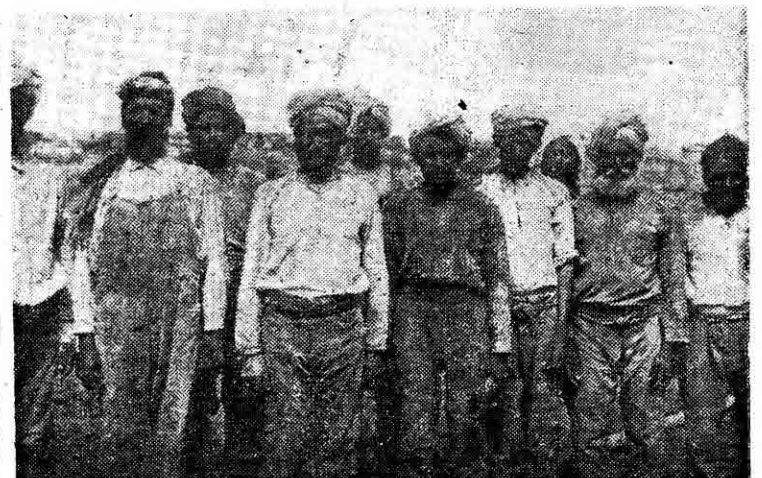
— X —

"El Canal se construirá", había afirmado el Presidente Roosevelt, y vino luego a favorecer sus planes la independencia de Panamá, precipitada precisamente por el rechazo que hizo Colombia del tratado Herrán-Hay del Canal, en el cual veían los panameños la redención económica del Istmo.

Entraron en seguida en acción Gorgas, con su maravillosa labor de saneamiento, y los Roosevelt, los Taft, los Goethals, los Gaillard, los Sibert, etc., etc.

Y la obra de ingeniería más portentosa que vieron los siglos, sueño secular de naciones audaces, se hizo y se abrió para el mundo el 15 de Agosto de 1914. Las fuerzas vivas del pueblo francés, genialidad innovadora, fe en el porvenir, confianza en la eficacia del esfuerzo, se incorporaron a la acción enérgica, idealismo dinámico, espíritu previsor y práctico del pueblo norteamericano y así fué posible la subordinación de la naturaleza rebelde a la voluntad sostenida de dos razas.

Octavio Méndez Pereira.
(Grabado en piedra en un monumento al Canal).



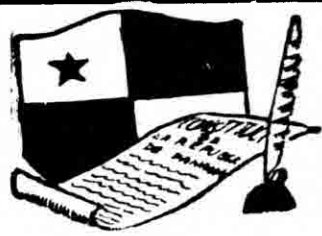
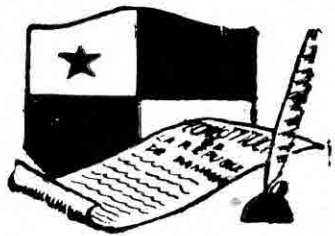
Los culies, hoy dueños de grandes propiedades de inmuebles y transporte llegaron como simples peones a trabajar en el Canal.

Paz y Progreso a todos los
Panameños en este nuevo
aniversario de nuestra
gloriosa efemérides...



MUEBLERIA

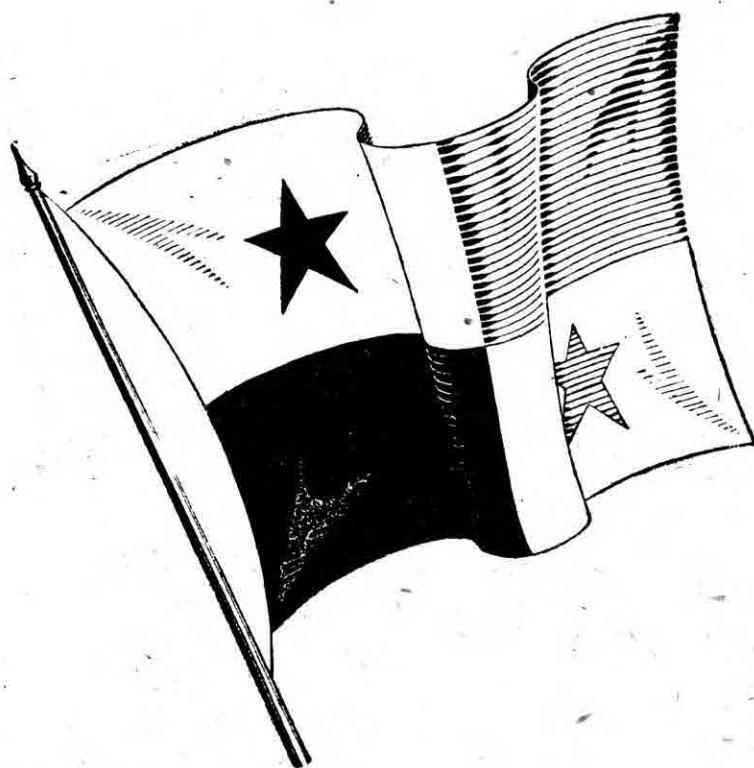
"LA GARANTIA"



Gloriosa Efemérides!

★ ★ ★

*Hoy, después de 53 años de existencia
como República independiente, nos sentimos
orgullosos al felicitar al pueblo panameño
en el mejor de sus días. El hecho es
obligante de meditar y rendir culto a la
Patria en su gran aniversario.*



¡Viva el 3 de Noviembre!

ECONOQAS, S.A.

LA GLORIA DE LESSEPS

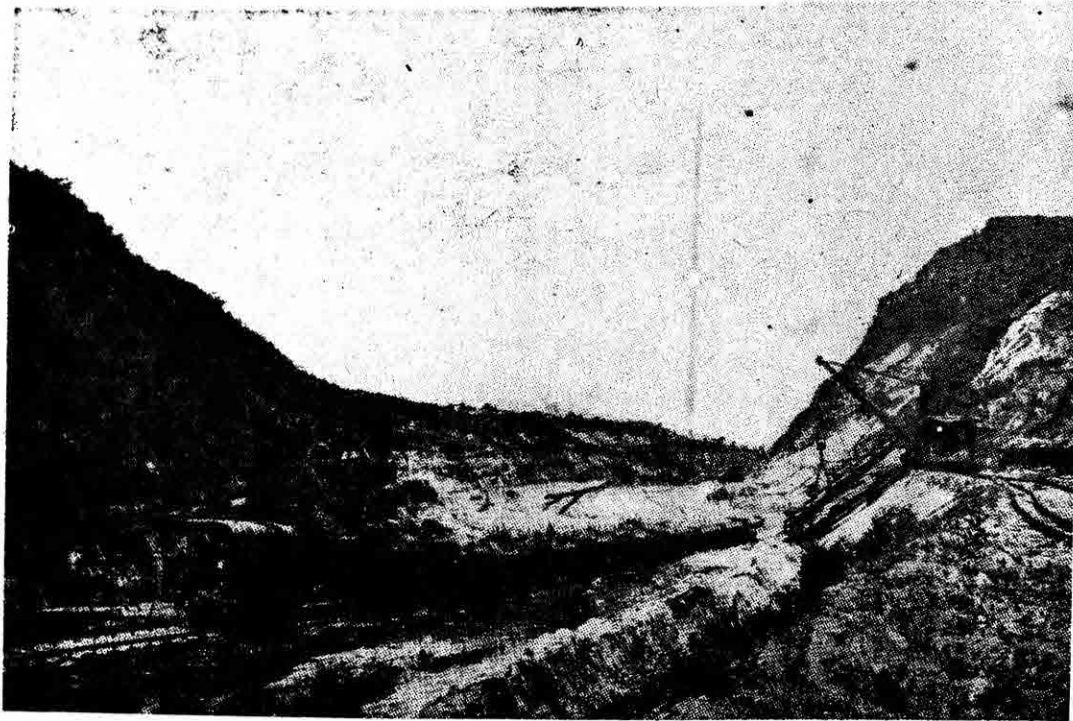
Un día caminaba yo, descubriendo tumbas gloriosas, por el cementerio de Père-Lachaise en París, cuando el azar me puso frente a una lápida modesta sobre la cual lei un nombre que me hizo saltar el corazón y detener por largos minutos de meditación mi curioso, ambular: Ferdinand de Lesseps.

Allí estaban, casi olvidados, los restos del hombre que había separado el Asia del África y había dado la honra y la vida por tratar de separar Norte América de Sud América. Y recordé con amargura las palabras de Renán al recibirlo, a la edad de 80 años, en la Academia Francesa, ya cargado con la Gran Cruz de la Legión de Honor: "Después de Lamar-tine usted es el hombre más amado de nuestro siglo, aquel sobre quien se han forjado más sueños y leyendas".

Recordé al mismo tiempo que ocho años más tarde la Corte de Apelaciones de París condenaba al "gran francés" y a su hijo mayor Carlos, compañero de infortunios y de luchas, a cinco años de prisión por esta-ta, tentativa de estafa y abuso de confianza.

Y destilaron por mi recuerdo, esta triste tarde del Père-Lachaise los veinte años corridos entre la inauguración del Canal de Suez en 1869 y la disolución de la Compañía Universal del Canal Interoceánico en 1889. Durante esos veinte años la gran culpa de Lesseps había sido el tratar de abrir, con demasiada fe en su estrella, el Canal de Panamá para la gloria de Francia. Había desplegado aquí, comenzando a los 74 años de edad, las mismas cualidades de fe, audacia y perseverancia que hicieron el milagro de Suez. Pero en Panamá el milagro no se repitió. Y la apoteosis de Suez se convirtió a la postre en la tragedia infamante de Panamá. Todos los esfuerzos, todos los empréstitos, todos los dispendios, todas las organizaciones, todas las maquinarias, se estrellaron aquí contra tres grandes obstáculos: el clima mortífero, el corte de Culebra, las crecidas y corrientes del Chagres. Nada valió, que, cuando ya se iniciaban la bancarrota financiera y la bancarrota técnica, se buscara la solución en el Canal con esclusas que con tanta obsesión había adversado Lesseps: la bancarrota total llegó, reventó el escándalo de Panamá y Lesseps vencido, tuvo que ordenar la suspensión de los trabajos.

Se le acusó entonces de todo: de haber ocultado y tergiversado los reveses de la obra para



Los franceses perdieron grandes fortunas en maquinaria abandonada. Aquí un aspecto de la maquinaria francesa de excavación en el Corte de Culebra.

estafar al público, de haber sobornado periodistas, parlamentarios y hombres del Gobierno y de la banca; de haber dilapidado, con lujo oriental, los fondos de la empresa. Se citó el caso del malhadado Director Dingler—el cual perdió en Panamá a su mujer y dos hijos—que tenía un wagón-palacio para viajar en el ferrocarril y un chalet costosísimo de descanso bautizado por los maldicientes con el nombre de "Folie-Dingler." Y se habló de ruletas y de toda clase de juegos en el asmo, de la trata de blancas, de monstruosos dilapidaciones, de ganancias escandalosas obtenidas por algunos contratistas por trabajos inconclusos, de un misterioso negocio de esclavas nunca entregadas, en el cual el Ingeniero Eiffel, el de la torre, se había ganado treinta millones de francos oro, etc. etc.

Como lo dice un comentarista, "años de exaltación y años de corrupción, verdades y mentiras convertidas en una sola masa extricable; ingenuos y picaros en la misma danza; mezclada la política en las acciones y en los juicios; con las acusaciones reunidas las calumnias; hombres buenos en el cepo y corruptores libres, parlamentarios y funcionarios sucios, infelices, venales, sobornadores astutos, habilísimos judíos de la banca y de la bolsa, periodistas sin honor, sin patriotismo, a-

gentes, acaso, algunos, en la prensa y en la cámara de gobiernos extranjeros; un ambiente de sospecha, de recelo; ocasiones para la venganza, para que todos los mal nacidos se consolaran con ver en los demás taras, facilidades y desvergüenzas como las vistas en la propia casa; un terremoto en las conciencias, derrumbamientos, gritos, fugas, las caras de espanto y las caras de la culpa, todo se observaba en este terrible movimiento que se llamó panamismo, que ya nunca será completamente aclarado, en el que cayeron inocentes y se salvaron pecadores y se manchó una gloria en el mundo, mientras los dineros del ahorro francés, el de los confiados y de los humildes, se hundían en un corte más vertiginoso y más cenagoso que el de Culebra".

La dignidad que tenía Lesseps de Gran Cruz de la Legión de Honor impuso un procedimiento especial en su proceso. Un defecto en este procedimiento impidió que fuera a la cárcel, como fue su hijo Carlos, ese hijo que había tratado en vano de disuadirlo de la empresa, pero que con devoción filial le había dicho después: "Si tú deseas que yo te siga, lo haré de buen grado, sin quearme jamás, pase lo que pase. Todo lo que yo soy te lo debo; lo que me has dado, tiene el derecho de recuperarlo".

Una sola vez hicieron comparecer al padre, ya enfermo e inválido, con claros en su razón, ante el magistrado instructor de una comisión nombrada por la Cámara. Entró en la sala ayudado por los suyos, la cabeza erguida, lejana la mirada, sobre el pecho el Gran Cordón de la Legión de Honor. Y la sala, impresionada, se puso de pie y el Magistrado lo trató con el mayor respeto y cortesía. "Salí—decía después su fiel hijo Carlos—con esa fisonomía plena de encanto y de energía que había tenido siempre los días de combate. Pero la reacción no tardó en producirse; ella fué terrible: desde el siguiente día mi padre no abandonó más el lecho y no habló más durante tres semanas".

Cuando más tarde su abogado lo defendía valientemente en la Corte, sin que Lesseps pudiera estar presente, "yo hubiera podido, señores, dijo, hacerlo traer delante de vosotros en una silla, pero sé de antemano el espectáculo que os habría ofrecido. Este auditorio todo entero se habría levantado para dejar pasar hasta nosotros esa gloria y ese infortunio. Tal vez un despertar súbito hubiera sacudido por un instante esta noble inteligencia, tal vez se hubiera él apercibido, como en un relámpago, del horror de esta escena, tal vez hubiera dejado oír un grito de protes-

ta contra los hombres que quieren atentar contra su honor y el de sus hijos, pero habría caído para nunca más levantarse. Yo puedo, pues, hablar de él libremente, como si él descansara ya en la tumba. Ningún hombre, por lo demás, es más fácil de penetrar y de pintar: mezclad un espíritu de aventura y una audacia increíble, una tenacidad invencible, un amor apasionado, por la gloria de su país y lo tendréis en tres palabras todo entero".

Lesseps alcanzó a vivir todavía algunos años en la más horrible miseria moral sabiéndose, en sus ratos de lucidez mental, calumniado, acusado como criminal, perseguido en su hijo Carlos, desvanecido al fin junto con el sueño de su vejez optimista. Silencioso, sentado en una silla de brazos, cubiertas las piernas con una manta y las espaldas abrigadas con un chal, parecía dormir, en tanto que a su lado hacia inútiles frías su mono familiar. Pero sus ojos aún vivos—son palabras de quienes le vieron—una mano que se crispaba bajo el abrigo, mostraban el pensamiento en vela, soñando quizá aún en la resurrección de su obra; alguna vez, cuando se creía solo, las lágrimas resbalaban por sus párpados cerrados.

Lo acompañaba y lo sostenía, sin embargo, en su videsolitaria de La Chesnaye, su segunda mujer, devota en la prueba y en la vejez a aquel con quien se había casado en la apoteosis. "Yo soy fatalista—decía una vez a un periodista indiscreto—como lo ha sido siempre mi marido;... él creía necesario que las cosas llegasen en el orden en que ellas llegaron. La única cosa de que yo estoy segura es de la inflexible y absoluta probidad de mi marido y sus hijos".

Esta fe en su probidad la confirmaba después su abogado M. Barboux, alegando su caso: "Hay dos cosas—decía éste—que los administradores de la Compañía debían a sus accionistas y al público: consagración y probidad. Consagración? Ellos les han dado la vida. En cuanto a la probidad, ella ha salido absolutamente intacta de esta prueba. Pero fuera de esta probidad, que es la base misma de toda vida civil, qué demandaban estos accionistas, estos mandatarios, a este viejo de 74 años? Ellos sabían bien que él no era financiero ni ingeniero; pero le pedían tres cosas de las cuales ellos no podían prescindir: su nombre, su audacia y su estrella. Su nombre, entrado en vida en la inmortalidad, que la memoria de los hombres asegura a los que, por el trabajo o por la sangre, cambian la faz del mundo; su audacia, que había hecho el Canal de Suez, y no lo olvidéis, es del prodigio de Suez de donde ha salido el fracaso de Panamá;

su estrella, es decir esa felicidad insolente que hace que todo tenga buen éxito en ciertos momentos y a ciertos hombres".

Y agregaba M. Barboux en otra parte: "Si M. de Lesseps ha pecado es por exceso de optimismo. Pero, sabedlo bien, sólo los optimistas sirven para algo. Los pesimistas son espectadores, ellos se sientan a la vera del camino, ellos miran a los otros actuar y equivocarse. Con ellos, la humanidad vegetaría en un solo lugar y no avanzaría jamás".

Lesseps murió el 7 de Diciembre de 1894, a la edad de 89 años en su retiro de La Chesnaye. Su testamento fue el mentis más rotundo a los que lo acusaron de haberse enriquecido a costa de las víctimas del Canal: el hombre que construyó el Canal de Suez y allí y en Panamá manejó millones de millones, murió con las manos vacías y no dejó a sus hijos sino objetos que representaban recuerdos de su vida gloriosa y de sus luchas de visionario, de enfermo de la pasión de crear.

Al cumplirse ahora veinte y cinco años de abierto el Canal de Panamá y cincuenta de fracasada completamente la empresa francesa, es justo que Panamá reivindique el nombre de Ferdinand de Lesseps para gloria de Francia y de la humanidad.

Se han desvanecido ya las calumnias, se han cumplido los cálculos del genio, que aquí dejó trazado con sangre francesa y con los fulgores de su razón el cauce del Canal, y se ha cumplido aun aquella predicción suya, al citar en su discurso, cuando lo recibió la Academia Francesa con el patrocinio de Renán y Victor Hugo, el proverbio árabe: "Los perros ladrarán, la caravana pasa. Yo he pasado".

Había pasado entonces y pasa ahora, erguido e iluminado su genio en la gloria, por las puertas del Canal que concluyeron los norteamericanos para devolverle a él toda la razón que había perdido en utopía.

Lo que un magistrado francés llegó a llamar "la más grande estafa del siglo", lo saludó Teodoro Roosevelt con estas palabras preñadas de justicia: "Ante todo, yo quiero pagar un tributo a la masa de los trabajos realizados por la Compañía francesa del Canal en condiciones tan difíciles".

Cuando su propia fama y su espíritu aventurero obligaron a Lesseps, a la edad de 74 años, a hacerse cargo de la utopía del Canal de Panamá el grande hombre partió hacia su destino con esta otra frase profética, que ahora también se cumple: "He hecho dos locuras en mi vida; estoy a punto de hacer la tercera; espero vivir suficiente para ver a los que atacan hoy el canal de Panamá reconocer que había un fulgor de razón en esta locura".

No vivió su cuerpo, pero vive su espíritu, que es el espíritu de Francia misma, el genio de su raza. Raza apasionada pero generosa, sembrando, según lo dijo su abogado defensor, a manos llenas sobre el mundo descubrimientos e ideas, de los cuales no recoge el fruto, y prodigando siempre su oro y su sangre desde que se trata de ser útil a la humanidad. Defendiendo como nacionales los derechos humanos, infundiendo en los espíritus lagenerosidad del sacrificio, el desinterés del ideal y la pasión suprema de la libertad y la justicia. Raza evangélica, que hace ciento cincuenta años hizo una revolución para darle al hombre sus derechos, que ahora, por desgracia, parecen andar en bancarrota con la democracia y acaso claman por otra marsellesa, seguros con el poeta de que en la frente de la patria de Victor Hugo "aún brilla un rayo de la tea, que incendió la Bastilla". Y la tea que incendió la Bastilla para la libertad de los hombres, es la misma que fundió los istmos para la comunicación de los mundos.

Octavio Mindez Pereira.



*Glorioso
Aniversario
de Independencia*

*La luz del sol alumbra un
nuevo día: la culminación
de un nuevo aniversario
de progreso y bienestar
patrios.*

**SINGER SEWING
MACHINE COMPANY**

MARCA REGISTRADA DE THE SINGER
MANUFACTURING CO.
PANAMA—Ave. Central 15-83, Tels. 2-1565
COLON—Ave. Bolívar 7085, Tel. 148



Los Trabajadores del Canal Francés

Por Camacho Roldán

Había a fines de Abril de 1887 25,000 trabajadores en la línea, de los cuales 10,400 al servicio directo de la Compañía, y entre 14 y 15,000 al de los contratistas de las diversas secciones.

Los trabajos estaban divididos en dos grandes partes. Trabajos de dirección y trabajos de ejecución.

Los primeros se clasificaban en seis divisiones.

1a.—División: Secretaría (correspondencia, etc).

2a.—División: Oficinas técnicas.

3a.—División: Caja y contabilidad general.

4a.—División: Material y almacenes de provisión.

5a.—División: Talleres de mecánicas y de reparaciones.

6a.—División: Transportes y operaciones marítimas.

Los trabajos de ejecución se descomponían así:

1a.—División: Residentes en Colón.—De Colón al kilómetro 26 (trabajo de dragas en terrenos pantanosos).

2a.—División: En Gorgona.—Del kilómetro 26 al 44 (excavadoras).

3a.—División: En Emperador.—Del kilómetro 44 al 54 (excavadoras y roca dura).

4a.—División: En Culebra.—Del kilómetro 54 al 56 (roca dura).

5a.—División: En Panamá.—Del kilómetro 56 al Pacífico (suelo variable).

Estas últimas divisiones se subdividían en secciones establecidas en diversos puntos: Bohío, Soldado, Tabernilla, Santa Cruz, Mataclín, Alto y Bajo Obispo, Las Cascadas, Emperador, Culebra, Paraíso, Pedro Miguel, etc., eran lugares en que había centros de trabajo bajo la dirección de un ingeniero de sección, dependiente del ingeniero divisionario. En cada sección cada grupo de trabajadores estaba dirigido por un capataz. Como se puede comprender, los ingenieros, escribientes, contabilistas, capataces al servicio de la Compañía, eran casi en su totalidad franceses, cor. algunos pocos alemanes y americanos.

Los mecánicos y artesanos superiores, en la generalidad franceses, ingleses y americanos.

Los peones eran casi todos hombres de color, de origen africano, y mongoles. Procedentes los primeros de Panamá, Colón y otras partes del Istmo, del Estado de Bolívar no pocos, y algunos caucanos; de Costa Rica, Chile, Venezuela, Jamaica, Las Barbadas, Martinica, Curazao, etc., los demás. Los trabajadores chinos eran pocos numerosos, pero los había. También habían 700 a 800 trabajadores de Liberia, en la costa de África. Más de la mitad de los de color oscuro, según se me informó, eran jamaicanos.

Leí en algún periódico que hasta del Brasil habían venido industriales prácticos en trabajos



Calle de la ciudad de Colón cuando los mosquitos se reproducían incontenibles en los lodazales de la ciudad.

de terraplén, con algunos peones. Se hablaba dieciséis o veinte lenguas distintas entre ellos; pero predominaban el inglés y castellano.

Algunos trabajadores habían ido con sus mujeres y aun sus hijos pequeños. Había en los campamentos genté que debían de tener semejanza con las de las primeras Cruzadas en Palestina o con las de los aluviones de oro en California en los primeros años de su explotación.

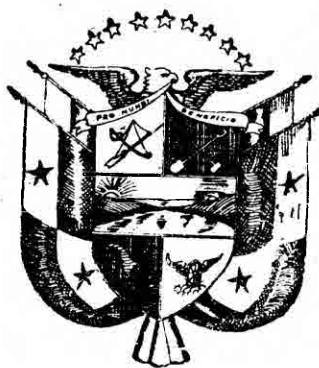
Esta última comparación tiene mucho de semejanza, porque la plata y el oro circulaban en Panamá en tanta abundancia como en los placeres más ricos. Los jornales de los peones no bajaban de \$1.50 al día, y los de los artesanos superiores se elevaban a \$5 y aun \$8. Suponiendo tan sólo 15,000 peones, el pago semanal de los jornales debía montar a cerca de \$150,000 en cada sábado o domingo. Los trabajadores franceses preferían recibirlo cada mes, y se dice que hacían fuertes envíos a sus familias.

\$77,500,000, a lo menos, se repartían anualmente en sólo jornales. Si en lugar de las exhibiciones de maromeros, cubileteros, circos, farsas y mesas de juego de todas clases, hubiese la Compañía o el Gobierno de Panamá establecido Cajas de ahorro; bien servidas, mucha mortandad se hubiese evitado, los hospitales habrían estado menos concurridos y algo de esos salarios, tan dura y peligrosamente ganados, hubiese ido a alegrar el

mados, en cambio de licores venenosos, o de la excitación, no alegre ni saludable al alma o al cuerpo, sino enfermiza y triste, que podían proporcionar las mesas de juego. Quizás los chinos con sus fondas y tenduchas, fueron los mejor aprovechados. Ellos también se distinguían por su sobriedad y economía, así como por su carácter apacible y respetuoso.

Algunos de esos chinos habían contraído matrimonio con mujeres jamaicanas (negras) o hijas del país, cortado su mechón de pelo nacional y adoptado el vestido panameño o el europeo. Pregunté por su conducta como mirados y padres de familia, y el informe que se me dió fue perfectamente favorable al cumplimiento de sus deberes morales. Por qué se los aborrece? Por qué se los denigra en los periódicos y aún se ha restringido su entrada al país? No he podido explicármelo por otro motivo que por el de un resto del antiguo espíritu hostil a todas las razas desconocidas, como una exhibición inconsciente de las ideas que la intensidad de la lucha por la vida engendra en el cerebro de los pueblos atrasados.

Viendo la dificultad que el clima opone a la ejecución del Canal con brazos de europeos, la facilidad con que lo soportan los africanos y los asiáticos, el estado inculto y malsano del interior de la América tropical — se comprende sin dificultad que aquellas dos razas están llamadas a representar un papel muy importante en la colonización de este continente: que las preocupaciones no razonadas con que se las quiere rechazar son suicidas para el porvenir de estos países y en fin, que la ley de la unidad de la raza humana conduce a su cruzamiento y homogeneidad y es providencial e irresistible.



Emblema Patrio!

Los bellos colores y líneas de nuestro escudo son un mudo pero elocuente testigo de nuestras glorias republicanas.

Por ello, en este día memorable de celebración de nuestra independencia, nos enorgullecemos de poseer lo que ese escudo representa:

HONOR, JUSTICIA Y LIBERTAD

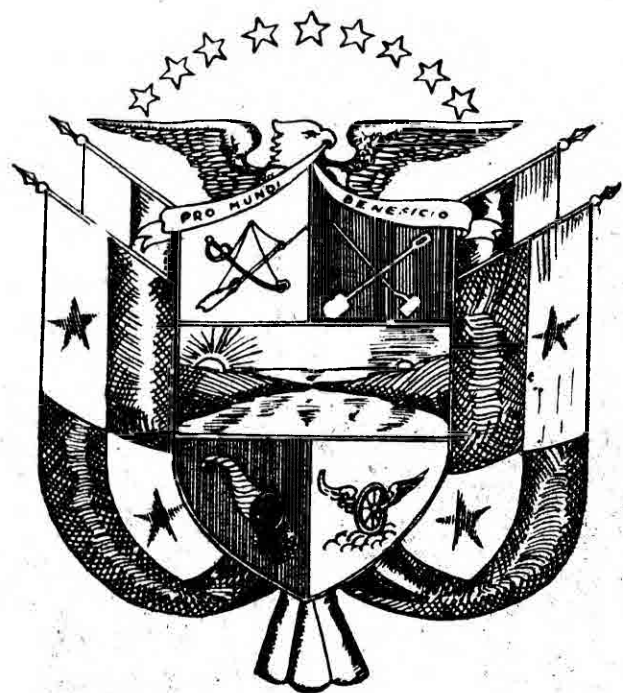


DISTRIBUIDORA ELECTRICA, S. A.

AVE. 6 (Perú) No. 39-116 — Tel. 3-1650



Los españoles fueron de los primeros trabajadores del Canal Yanqui.



GRAN PREMIO DE

B/. **10,000.00**

(Agregado) B/. 3,700.00

3 DE NOVIEMBRE

DISTANCIA
2,400 Mts.

POOL CIERRA

5.15 P.M.

Gran Clásico

INDEPENDENCIA

1903 - 1956

9ª CARRERA
ONE-TWO

Meléndez	A. Irujo	116
Mossadeg	R. Vásquez	116
Polemón	J. Bravo	113
Paquiro	F. Giraldo	116
Town's Wall	G. Sánchez	116
Globe Trotter	M. Aguirre	116
Alhajar	J. Rodríguez	113
Opulento	J. Alvarez	113
Golazo	J. Gatica	113
Pappa Flynn	A. Vásquez	116
Empire Honey	D. Cortez	116

EN EL



Hipódromo "Presidente Remón"

Algunos Problemas del Canal Francés

Por Camacho Roldán

No basta la lectura de las diversas publicaciones que han visto la luz acerca de esta obra para tener idea de su inmensa magnitud: se necesita dar una vista, aunque sea muy ligera, a los trabajos, para poder apreciar sus variadas y enormes dificultades.

Se trata de abrir una zanja de 75 kilómetros de largo con 40 metros de anchura y 8 o 9 de profundidad, debajo del nivel del mar, en una faja que desde la orilla se levanta gradualmente hasta cerca de 100 metros, para lo cual se calcula necesario sacar un cubo de tierra de más de ciento treinta millones de metros cúbicos.

Se trata de transportar esta enorme masa de tierra blanca desde las orillas del Canal, — que viene a ser la parte más profunda de todo el Istmo, y a donde por la ley de gravitación se dirigen las corrientes permanentes y las accidentales de las lluvias, — hasta diversos lugares, de donde la acción natural de las lluvias y la del viento no la arrojan de nuevo al lugar de donde se la extrajo.

Se requiere mantener dentro del Canal una cantidad de agua siempre igual, y evitar que las avenidas de los ciento cuarenta arroyos y ríos que atraviesa la faja canalizada penetren dentro de ella, rompan sus orillas y llenen el cauce con los árboles, la piedra y las arenas que arrastran consigo.

De suerte que casi se necesita abrir tres canales: uno central, destinado a la navegación, y otros dos laterales, para recoger las aguas de los ríos y los arroyos sobre todo las de crecida, y arrojarlas al mar por un cauce distinto del que primitivamente llevaban.

Y esta operación debe hacerse en tres clases distintas de terreno: en el cenagoso de las orillas del mar o del lecho desecado de los ríos cuyo curso ha sido destruido; en el suelo firme, tierra arable, cascajo o arcilla de los niveles un poco más altos; y en la roca que forma el espinazo del Istmo en el punto divisorio de las aguas hacia el uno y el otro mar.

Cada una de estas tres clases de terreno exige herramientas distintas para su excavación. El cenagoso y blando se trabaja con dragas; el suelo firme con excavadoras; la roca pide pólvora y dinamita después de perforada con grandes taladros.

El transporte de la materia sólida excavada se hace también en vehículos distintos: la que se extrae en la vecindad del mar, se arroja al mar mismo por medio de botes de falso fondo; la tierra mueble de las partes altas es transportada por ferrocarriles paralelos unos, perpendiculares otros a la línea del Canal, y probablemente será entregada a los canales laterales para que su corriente la arrastre hasta el mar; la roca sólida, en fin, será empleada en construcciones, re-

vestimiento de los bancos del Canal en algunas partes y en terraplenes de las zonas comprendidas entre los canales laterales y el central, transportándose en los ferrocarriles arriba mencionados.

Desde luego estos ferrocarriles son distintos del que hace el servicio de pasajeros y mercancías entre los dos Océanos. Para dar una muestra de la magnitud de los trabajos, diré que estos otros ferrocarriles son de dos clases: el uno de vía ancha (1.51 centímetros entre rieles); de 50 centímetros de paralelo los otros. La extensión de los primeros alcanzaba a cerca de 350 kilómetros (el ferrocarril de pasajeros y mercancías sólo tiene 78), y la de los segundos a cerca de 200, servidos unos y otros por 170 locomotoras, 129 locomobles y máquinas fijas de vapor, y más de 13.06 carros o vagones.

El resto de la maquinaria empleada en la excavación se componía de 130 dragas, 116 excavadoras y 188 botes, remolcadores, barcos chatos y lanchas, movidos unos por vapor, otros con remos y otros con velas. Toda esta maquinaria era servida por una fuerza de cerca de 60,000 caballos de vapor, equivalentes al trabajo de 600,000 jornaleros, según se calcula en mecánica, por el viento y por el brazo de remeros.

La draga es un barco de vapor provisto de una serie de cajones en forma de cucharas que se hincan en el fondo del agua, levantan el fango y lo arrojan en

seguida en un bote inmediato; una vez lleno el bote, sale al mar a derramarlo a bastante distancia. Cada draga se calculaba que por sus grandes dimensiones, podría extraer 3,000 metros cúbicos de fango en el día. Avanzando desde la orilla del mar hacia el interior de la tierra, estas máquinas iban abriendo camino para sí mismas, y en esta forma estaban abiertas, a mi paso, cosa de tres leguas de canal ya navegable por grandes buques.

La excavadora es otra máquina de vapor provista de un guarancho enorme, que una vez fija en el suelo firme, extrae en cada golpe un metro cúbico de tierra, y por medio de una palanca semejante a un brazo humano, la arroja a los carros de un ferrocarril establecido al costado.

Como trabajo preparatorio a estas operaciones hay que desmontar el bosque, quemarlo y en seguida arrancar las raíces de los árboles y arbustos y las grandes piedras que pudieran embazar el servicio de la máquina; esta operación debe hacerse en una zona de 100 metros de anchura, a fin de dejar a cada lado un espacio limpio de 30 metros para el movimiento de los peones y para todos los trabajos subsiguientes.

A primera vista parecen sencillas estas operaciones: al verlas ejecutar se perciben sus dificultades. Cuando la excavadora ha abierto una zanja de 1 metro de profundidad, se hace preciso levantarla y pasarla al costado para continuar la excavación en otra línea; pero entonces se necesita cambiar también los rieles y los carros del ferrocarril transportador, para mantener el paralelismo que debe existir entre los dos aparatos. En una excavación de cuarenta metros de anchura hay que cambiar varias veces el asiento del ferrocarril y el de la máquina. Cuando la excavación lleva 6, 10, 20 metros de profundidad, como sucede constantemente al aproximarse a la cima del Istmo, el levantamiento de las tierras extraídas a 10, 20 80 metros de altura, presenta difi-

cultades suficientes y hay facilidad de arrojar sobre ella una corriente de agua, al trabajo de la excavadora puede suceder el más fácil y económico de la draga. Pero cuán difícil es introducir un buque de vapor a través de un camino de tierra!

Todo trabajo requiere un ferrocarril paralelo para transportar lejos los materiales excavados. Considérese lo que será esta tarea de construir y destaratar ferrocarriles en un país en donde llueve ocho meses al año y en donde las lluvias arrojan una cantidad de agua ocho y diez veces mayor que por acá en el interior de Colombia!

De los 75 kilómetros de extensión del Canal pueden trabajarse con dragas cerca de 20.

Con excavadoras hasta el fondo mismo del lecho del Canal 20.

Con excavadoras y dragas, 35.

De los 20 kilómetros que deben trabajarse en seco hasta el fondo, 11 forman la parte rocallosa del centro del Istmo, en donde la profundidad de la excavación será desde 50 hasta más de cien metros.

El ligero bosquejo anterior no da sino una idea muy diminuta de las dificultades con que hay que luchar; hay dos más, delante de las cuales todo el resto es pequeño: el río Chagres y el clima.

El Chagres nace al Oriente de la línea, en la cordillera de los Andes, que por esa parte es más ancha y más alta que en la de Panamá a Colón. En Gamboa, a cuarenta y cinco kilómetros de esta última ciudad, se dirige hacia el Noreste en un curso tortuoso que el trazado del Canal corta cosa de veinticinco veces. Lleva una cantidad de agua de trece metros por segundo en Gamboa, nueve leguas arriba de su desembocadura en el mar, en tiempo de verano, y forma un canal de 30 varas de ancho con dos pies de profundidad. En invierno su volumen es diez y hasta cincuenta veces mayor en las grandes crecidas, que a veces duran una semana entera, durante las cuales inunda extensiones considerables a uno y otro lado.



Viva el 3 de Noviembre!

fecha en que todos los corazones panameños se remuevan las promisorias concepciones de nuestros próceres y se aumenta nuestra fe en el porvenir!

ALMACEN **ZIG-ZAG**



Los negros antillanos eran los driladores que se ocupaban de colocar los explosivos.



En el Día de la Patria!

Nos complacemos en enviar un saludo de buena voluntad a todos nuestros compatriotas y hacemos votos por el bienestar y progreso de toda la República al cumplirse 53 años de vida Republicana.

1903 —●— 1956

CIA. FIDUCIARIA DE PANAMA, S. A.

¡Viva el 3 de Noviembre!



*Panamá: tierra de libertad, ocupa hoy,
al cumplirse el 53o. Aniversario de su
Independencia, el sitio que le
corresponde en el Concierto de
las Naciones Democráticas.*



1903 — 1956

CIA. INTERNACIONAL DE SEGUROS, S. A.

"UNA INSTITUCION AL SERVICIO DE PANAMA"

Panamá: Puente y Cruce de Culturas Precolombinas

OPINIONES ORIENTADORAS

Durante mucho tiempo los primitivos habitantes de Panamá fueron conocidos a través de algunos vestigios arqueológicos descubiertos en Chiriquí y prevalecía la opinión de que una cultura más o menos uniforme floreció a todo lo largo del Istmo. Sin embargo, desde el año de 1930 en virtud de importantes descubrimientos realizados en distintas regiones, han podido establecerse con certeza cuatro o más culturas bien definidas que tuvieron como marco las comarcas indígenas de Panamá.

A pesar de que se extendieron en pequeñas áreas geográficas, cada cultura tenía sus propias características, aun cuando hay vestigios de influencias reciprocas por razón de su proximidad. De todos modos es posible distinguir cuatro áreas culturales bien definidas: Darién, Coclé, Veraguas y Chiriquí. Existen muchas zonas inexploradas desde el punto de vista arqueológico, lo cual hace presumir con razonable certidumbre que en el futuro puedan ser descubiertas otras culturas precolombinas.

En los documentos españoles de la conquista se anota constantemente el hecho de que la intercomunicación entre los aborígenes se realizaba por medio de intérpretes.

Sin embargo, como una cuestión digna de meditar, las culturas de Panamá acusan características notabilísimas, de las que se deduce que el Istmo sirvió de puente para las culturas aborígenes del Perú, Ecuador, Colombia, Venezuela y México. La cultura de Coclé confirma lo anterior. Aparentemente el coheso primitivo mantuvo relaciones comerciales con estas regiones. Así tenemos que la piedra ágata, que llegó a Coclé por la parte norte de Colombia, fue utilizada en la confección de ricas joyas, según el estilo de Coclé, y enviadas a los pueblos indios de la América Central. Estas joyas de ágata han sido encontradas no sólo en Veraguas y Chiriquí, sino a una increíble distancia en Oaxaca, México. A su vez Coclé recibió objetos de oro desde el Sinú y Quimbaya, situados en Colombia, y grandes esmeraldas de este último país o, con mayor probabilidad, del Ecuador. Por otra parte, en Yucatán han sido encontradas joyas manufacturadas de acuerdo con la técnica y el estilo de Coclé.

Panamá era un caos lingüístico, y esta anarquía provenía de causas y fenómenos tan diferentes como inesperados. Ca-

rente de unidad étnica, idiomática o religiosa, factores aglutinantes de nacionalidad, el Istmo vivió siempre agitando en incertidumbre y angustia. Quiénes fueron los primeros hombres que poblaron esta tierra? De dónde vinieron y qué idioma hablaban?

(La Marcha de los Náhoas. Abel Lombardo Vega. Edición del Cincuentenario Panamá América*).

En uno de sus templos aparece colgado un exvoto hecho en Coclé *(Al hablar de los templos Mayas en Yucatán).

Aparece una factoría azteca en el suelo rojo de Chitré con el nombre de Guazán *(Hablando del avance Náhoas en el Istmo).

Es un hecho histórico que la noticia de la muerte de Montezuma y del suplicio de Guatimozin llegó a los oídos de una tribu azteca radicada en los vagos confines istmicos, propagada por los exatores del gran rey que ejercían sus funciones en Tegucigalpa. Acaso estos aztecas habían acudido por los mismos caminos que antes de ellos recorrieron los mayas, náhoas, chortecas y otros pueblos, desbordándose en su fuerza expansiva o desplazados en derrota por hordas victoriosas.*

Panamá parece haber sido un campo permanente de batalla. Lo existente, sin haber tenido tiempo de consolidarse todavía se venía abajo a los golpes de macana, y lo nuevo no lograba respiro ni una tregua para estar en su asiento porque otra vez entraban en juego las incidencias de aquel largo conflicto. Tribus perdidas en la selva, sin nexos de ninguna especie con sus vecinas, sin poder ni querer entenderse mutuamente, en guerras perpetuas cuando no recelosas unas de otras. Tal sería el panorama desolador y sombrío que ostentaría el Istmo.

*La Marcha de los Náhoas. Edición del Panamá América del Cincuentenario. Abel Lombardo Vega.

LA ETAPA PROCOLOMBINA

Si aceptamos que los caminos son las huellas de la historia que compendia el rastro del hombre en su devenir histórico, tenemos que concebirlos como la fuente primaria y espontánea de los Estados modernos. De allí que empezamos este trabajo por enunciar de una manera evidente, las vías o pasos naturales de los antiguos pobladores del Istmo que sirvieron de pauta a la read caminera en el país.

En sus comienzos el camino fue el esfuerzo animal. El paso usual hacia sus abrevaderos. O bra del instinto, o para decirlo de otra manera, obra de la inteligencia natural que se adapta a la topografía y recursos del medio ambiente. La senda nace de la repetición de un esfuerzo humano siguiendo la derrota de los animales. Y de su utilidad y servicio depende su conservación o integración en la misma selva. Pero cuando la utilidad del camino es imprescindible la acción del caminante primitivo se convierte en una industria que le da fisonomía y personalidad a una obra que en sus comienzos fue la trocha, la senda de la bestia o la depresión natural del terreno que la ley del menor esfuerzo orientó para servicio del hombre y que la constancia del mismo ha mantenido.

Esto es a grandes rasgos los orígenes de la industria caminera, producto de la espontaneidad social cuyo fin lógico tuvo un carácter local que fue el de unir poblados vecinos. Este tipo de camino hay que distinguirlo del camino agresivo producto de la industria de la guerra cuyo fin primordial es obviar el tránsito por razones de espacio y tiempo con objetivos estratégicos que después, en el devenir de los siglos se integra a la razón industrial del caminante al servicio de su economía.

Los caminos primitivos de Panamá a qué tipo pertenecen? Esta pregunta la haremos de contestar más adelante de la mejor manera después que hayamos desdolsado el panorama caminero de los días en que la derrota indígena no habíase hollada por la bota del conquistador.

EL DERROTERO INDIGENA

La industria caminera no se puede sustraer a la ley natural del menor esfuerzo. Esta misma ley podemos aplicarla para seguir el derrotero de los caminos aborígenes en nuestro país. Pero antes de seguir adelante queremos hacer énfasis que la derrota india en nuestro suelo no fue exclusivamente el producto de una industria local de unir poblados, sino por el contrario es la resultante de una obra continental de tránsito cuyos orígenes se pierden en las migraciones americanas.

Hay evidentes sospechas que tienden a confirmar la existencia de todo un sistema continental de comunicaciones en la América que iba desde el Imperio de los Aztecos hasta las heladas regiones de América del Sur que mantenía la vigencia económica de los imperios aborígenes. Los españoles encontraron magníficas carreteras que unían la capital del Imperio Azteca con Veracruz, de allí existían senderos tradicionales perfectamente acondicionados que unían estas carreteras con Guatemala, Honduras y Nicaragua y unía a la región de Guana-caste (Costa Rica) internándose en "las sabanas del Pacífico" del Istmo de Panamá.

Soto Hall, en su estudio sobre la "Vialidad Procolombina" informa sobre las anotaciones de José Idiáquez el que en compañía de dos amigos recorrieron la ruta primitiva del aborígen americano.

"Los vestigios de la ruta precolombina revelan que tuvo importancia tanta, que yo tengo razones para creer que dicha vía tramontana formó parte de la que tuvieron los mayas para ir de México a la tierra de los bogotás e incas a traer oro y esmeraldas."

"En Costa Rica se han encontrado, no hace muchos años trechos de una carretera indígena que seguramente usaron los españoles en sus exploraciones, retazos que aún sobreviven bien armados, conservando con el andar de los siglos su excelente construcción. Las partes halladas de lo que fue aquella extensa vía de comunicación se encuentran situadas en San Ramón, en Caldera y en otras poblaciones primitivas que ya existían, por lo que se ha podido fijar el derrotero que tuvo."

Herber C. Lanks, el mismo que emprendiera un viaje de estudio de Texas a Panamá, formula similares aseveraciones en el "Boletín Vial Panamericano" de diciembre de 1938; y asegura que Guatemala todavía mantiene resto de esa antiquísima ruta.

"Con el fin de ver de cerca ciertas regiones del Interior (Guatemala) y particularmente a lo largo de la ruta que conduce a Panamá, decidimos caminar una jornada de ciento ocho kilómetros que dista de la vieja ciudad de Cartao, de la línea fronteriza, siguiendo el famoso paso del cerro de la Muerte, hasta llegar al valle de San Isidro el General. Tuvimos que recorrer la mayor parte de la distancia por "una de las sendas más antiguas" y tortuosas y fueron considerablemente fascinantes las experiencias que tuvimos en nuestra excursión a través de la selva virgen. No hay la menor señal de habitación humana en todo el recorrido de esa senda que dícese fue utilizada por los indígenas, mucho antes de que llegara al continente el hombre blanco para ir a la América del Sur desde la América del Norte."

También el investigador Herber Spindlen nos da una aguda referencia del hecho evidente que un sistema vertebrado de carreteras unía el Norte y el Sur de la América, sistema que Spindlen ha llamado "Ruta del Oro."

"Camino que al atravesar los llanos de la hoy Costa Rica proseguía en su rumbo hacia el Panamá, inclinándose a medida que avanzaba al sur para armarse a la costa y en su trayectoria se veían y se ven aún hoy panoramas sublimes y deliciosos: por un lado, el inmenso Mar del Sur y por el otro, las bellezas naturales de las tornasoladas montañas y cumbres nevadas y valles inmensos de fastuosa vegetación. Tramonta el mismo camino hermosas serranías y en sus diversos zigzags cruza por pampas prodigiosas hasta llegar a las panameñas tierras del trópico."

"De donde se infiere que los indios cruzaban el Istmo con sus arenales y ciénagas y luego empalmaban con la ruta de la actual tierra colombiana y ecuatoriana, para enlazarse en Quito con la estupenda carretera de los Incas."

Pareciera que el primitivo camino de la sabana del pacífico en el Istmo, a lo largo del cual se extendió luego la dominación española, no siguió la costa del Pacífico para empatar con la red caminera del sur sino que en la región "de Panamá" se desvió hacia el Atlántico para seguir la ruta de Nombre de Dios. Prueba de ello puede ser la ubicación de los núcleos de población antes de la conquista en la Costa Atlántica.

En la obra "Chagres River" se dice que el camino que comunicaba el Atlántico con el

posiblemente si Balboa hubiera tenido noticias de él no se hubiera aventurado por la ruta que el mismo trazó. Dicho camino que más tarde debía de servir de cama para hacer la caizada del camino de Nombre de Dios a Panamá (luego Portobelo) fue obra de la industria caminera antiquísima. Y aun el cruce del río Chagres por el puente del ferrocarril transistmico se hizo siguiendo el mismo cruce original del puente de "Barbacoas" que los primitivos aborígenes habían tendido sobre el Chagres.

No obstante lo anterior, en relación a la ruta de la sabana del pacífico, todo parece indicar que no hubo nunca un camino cuya obra en sí no fuera otra cosa que el producto del tránsito y que el esfuerzo metódico para convertir las sendas en un producto mejorado de comunicación no ha existido de manera evidente. Por lo menos en la región de la sabana del pacífico no se ha encontrado huellas de caminos organizados, ni los españoles revelan en sus crónicas la existencia de un camino elaborado, ya no por los pies del hombre, sino por las manos.

Refiriéndose a los Caminos de Panamá, López de Velasco en su Geografía General de las Indias p. 349 nos dice refiriéndose específicamente a Veraguas.

"...son malos y no pueden andar recuas ni caballos por ellos, por los arroyos y malos pasos de ciénagas y muchas raíces de árboles que lo embarazan."

Compendiando nuestra visión caminera del Istmo en sus orígenes podemos comprender que Panamá fue una región de tránsito entre los poderosos imperios indios del Norte y los del Sur. Antes de la llegada de los españoles ha debido tener una actividad muy intensa, pero que en los días de la Conquista del Istmo estaba aislado. No tenía caminos regulares de interés general, sino que las sendas tenían una misión de enlace muy localista.

Viniendo del Norte la ruta del Istmo primitivo se desplazaba del Pacífico hacia el Atlántico, cortando en diagonal al Istmo y teniendo como vértice la región del Chagres. Esta imagen de la ruta primitiva del Istmo se vuelve a reproducir con la carretera Panamericana en si es posible obtenerla?

Es dable que la derrota general de la Panamericana sigue las huellas de la ruta primitiva. O por el contrario es mejor que la ciencia de los tiempos modernos diseñe una ruta más adecuada, si es posible obtenerla.

Es evidente que los caminos aborígenes no fueron el producto acabado de una poderosa razón económica. No conocimos, ni existe evidencia alguna que en el Istmo se haya producido un tipo superior de caminos que no sea el sendero producto de hollar humano. Los caminos de construcción compleja como el Camino del Inca en Ecuador, Perú y Chile o las calzadas Aztecas no están expresados en nuestro suelo; pero si, es indudable que el Istmo sirvió de zona de tránsito entre el Norte y el Sur del Continente, enlazando comercialmente imperios poderosos que decayeron antes de que llegaran los españoles y que el sendero indígena de un tipo de intercomunicación localista encañaba la ruta del Norte con la del Sur.

Nuestra herencia histórica primitiva, en cuanto a caminos es muy pobre. Y si profundizamos más sobre lo que expresa un camino, podremos decir que la riqueza material de nuestro Istmo fue entorpecida por la caminera inadecuada, sumamente primitiva y obstaculizada por la selva en el Sur, en la región del Darién.

El arte, la ciencia están condicionados en sus aspectos fundamentales a la ley de los caminos.

Los corazones panameños laten hoy
alborozados en un nuevo aniversario
de la fecha gloriosa en que nuestra
República inició su marcha por los
caminos de la Libertad . . .



1903

1956

A L M A C E N

BROADWAY

De Cómo Unas Ruinas Decidieron El Canal

Por E. J. CASTILLERO R.

Cuando el Almirante John G. Walker vino a Panamá a 1899 al frente de un grupo de técnicos, lo hizo por autorización del Congreso de Estados Unidos que lo facultó "para determinar la ruta más practicable a través del Istmo americano para un canal marítimo entre el Océano Atlántico y Pacífico". Eran miembros de esa Comisión que se llamó Istmica, personas de gran autoridad en el campo de las ciencias, seleccionadas por el Presidente MacKinley, a saber: Samuel Pasco (Exsenador por Florida); Teniente Coronel Oswald H. Ernest; Coronel Peter C. Haines; George S. Morrison y los Profesores Lewis M. Haupt, William H. Burr, Alfred Noble y Emory R. Jonson.

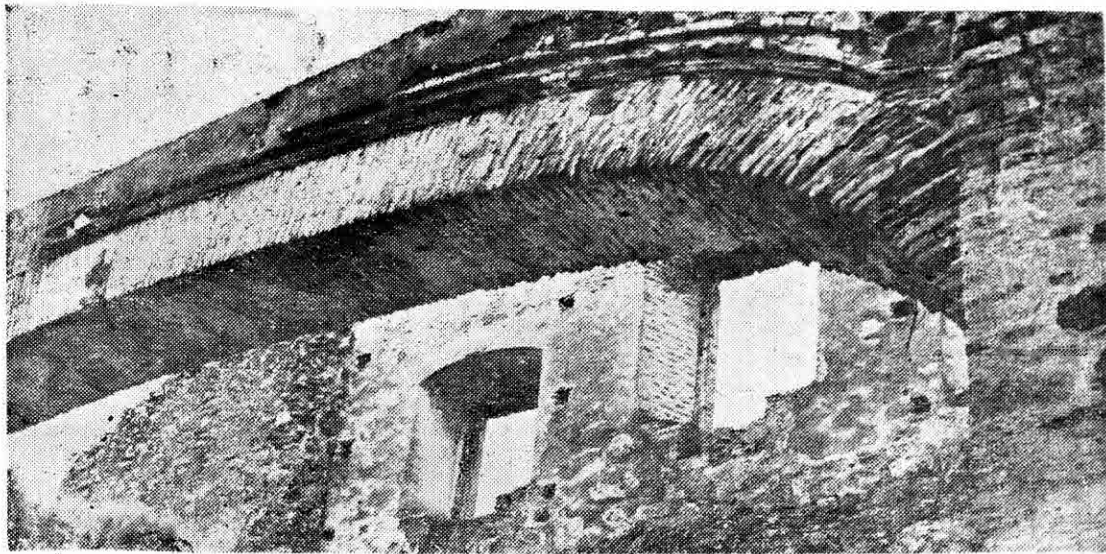
Bajo la dirección del Almirante Walker, de reconocida reputación científica, se dispusieron los mencionados personajes a hacer un estudio de las rutas accesibles a la construcción de la comunicación de los dos Océanos, como quería el Congreso: las de Nicaragua y de Panamá.

Por ese entonces el canal de Panamá estaba empezado ya. Los franceses habían invertido en él casi mil millones de francos y la tercera parte de las obras se hallaba ejecutada. La Compañía Francesa, en quiebra irreparable, pedía por su concesión, sus trabajos, los planos, los estudios y la maquinaria que tenía en el Istmo, ciento nueve millones, ciento cuarenta y un mil quinientos dólares (545.707.500 francos) o sea la mitad de lo invertido por ella en la sola excavación.

El Almirante Walker y sus compañeros hicieron una inspección cuidadosa en la magna obra, estudiaron los planos y estimaron el valor real de lo ejecutado.

En su anhelo de conocer hasta en sus mínimos detalles el teatro de operaciones del canal, visitaron, como era natural, la ciudad y sus alrededores.

Las majestuosas ruinas de los hermosos edificios que el coloniaje dejó en nuestra urbe, atrajo de su observación minuciosa:



jeron su atención y fueron motivo el Colegio de los Jesuitas frente a la iglesia de San José, el Convento de las Monjas donde se emplaza hoy el Palacio de Gobierno, el Convento de San Francisco que ocupa en el presente el Colegio de La Salle, (desaparecidas todas ya) y el Templo de Santo Domingo, una fracción del cual muestra todavía la suntuosidad de su arquitectura. De todas estas ruinas, la que mayormente atrajo la atención de los científicos americanos fue la última. Tras su fachada severa admiraron ellos y todavía se puede contemplar, el hermoso ARCO CHATO que sostenía antaño el coro del templo.

Aquella construcción extraña, hecha de argamasa y ladrillos, levantada como por un milagro a todo lo ancho de la nave central del templo, que ha soportado en su desnudez rústica la intemperie de tantos siglos sin sufrir desgaste ni deterioro, asombró, más que admiró, a los científicos de la Comisión Istmica americana.

Cuenta la tradición que el ARCO CHATO que hoy conocemos es el tercer ensayo que su autor ejecutó en el mismo lugar. Los dos primeros se derrumbaron, quizá por defectos de técnica, o

por deficiente preparación de la argamasa, cediendo a la gravedad. Al hacer el tercero, el tercer arquitecto, convencido de la perfección de su obra, se acostó sobre él y ordenó quitar los andamios para que, si se derrumbaba como los primeros, sus escombros lo sepultasen en castigo de su fracaso. Pero el arco no sólo no cedió, sino que se mantuvo, y aún se le ve desafiando al tiempo, destructor y a las leyes de la gravedad.

El Almirante Walker no ocultó su sorpresa ante aquel monumento, y aprendió la elocuente y muda lección que le enseñó el ARCO CHATO. Su intuición le hizo ver por su medio que en ninguna parte de la América, como en Panamá, el canal gozaría de mayores garantías contra los temblores de tierra. Qué prueba mejor había de la estabilidad de las capas terrestres que ese arco que en su rectitud estaba revelando la seguridad futura de la gran vía?

El ARCO CHATO de Santo Domingo ganó sus simpatías para la ruta panameña. En el Informe que la Comisión presentó el 30 de noviembre de 1899 al Presidente MacKinley sin hacer alusión a las impresiones que las ruinas de Panamá le causaran,

ponderó la conveniencia de esta ruta, pero, sin embargo, por un acto de debilidad extraña en un núcleo de hombres tan distinguidos, cediendo a la presión de las compañías ferroviarias de Norteamérica, el documento acabó por recomendar la ruta nicaragüense cuyo costo fue erróneamente calculado —esta es otra sorpresa inexplicable— en B.58.000.00 cuando los recientes estudios han justipreciado una inversión de no menos de B.750.000.000.

Como en el Senado americano había, merced a esa misma influencia a que no pudo resistir la Comisión Istmica, una corriente poderosa a favor de la ruta de Nicaragua, el proyecto de ley del representante Hepburn tuvo un éxito ruidoso en la Cámara, contra el querer personal del Almirante Walker y del Presidente Roosevelt, sucesor de MacKinley.

En ese momento fue cuando la astucia de Bunau Varilla representante de la Compañía francesa y accionista interesado en el Canal de Panamá vino en ayuda de los esfuerzos de aquellos dos hombres. Su cooperación tuvo el sello de una gran malicia y suma originalidad.

Haciendo uso de la estampilla de Nicaragua que muestra el vol-

cán Momotombo en ignición, en el fondo del paisaje que representa el lago de Managua, necesario para el proyectado canal, con el muelle que según se dijo, una erupción había destruido por esos días —cosa en verdad no sucedida pero dada a publicidad por la prensa americana—, atemorizó al Congreso entre cuyos miembros repartió el sello en referencia para hacer ver a qué peligros estaba expuesta la obra si el canal se construía en las inmediaciones de tan incómodo vecino.

La misiva de Bunau Varilla decía:

"Un testimonio oficial de la actividad volcánica en el istmo de Nicaragua.

"Debido a un terremoto que siguió a una actividad del volcán (que está visible humeando en el fondo), el muelle y la locomotora (que se observan en el frente) fueron sumergidos en el lago, junto con una gran cantidad de sacos de café. el 24 de marzo de 1902, a las 1:55 p.m.

("Iris de la Tarde". Granada, y "Democracia" de Managua. 2 periódicos nicaragüenses. Véase también "New York Sun" del 2 de junio de 1902.)"

Todos los senadores el día 15 de junio de 1902 y los representantes a su vez el 24 siguiente, recibieron la original y maliciosa advertencia.

Bajo esta impresión de temor por las seguridades de la vía interoceánica, la reforma del proyecto Hepburn, presentada bajo la inspiración del propio Almirante Walker por el Senador Spooner, y por la cual se ordenó adoptar el canal de Panamá, fue aprobada en las dos Cámaras a pesar de las protestas del Presidente Zelaya, de Nicaragua y la iracundia del Senador John F. Morgan (gran adversario de la ruta panameña), como también de los financistas que adversaron en toda forma esta vía. Así nació la famosa Ley Spooner.

Y fue de esta original manera como nuestro histórico ARCO CHATO se ha vinculado a la magna obra de la comunicación interoceánica y la estampilla de Nicaragua hizo tan flaco servicio a aquel país.

1903 — 1956



Nuestro Minuto de Devoción Sincera para nuestros Próceres, esos grandes hombres del ayer que, contradiciendo todos los postulados teóricos que se oponían a la Independencia, supieron responder a las necesidades económicas, sociales y políticas del Istmo y nos dieron Patria y Libertad . . . !



CASA ROSADA



EL BATURRO



MERCADO BIZKAYNA



MERCADO BATURRO



MERCADO VASCO

LAS 5 AMIGAS DEL PUEBLO

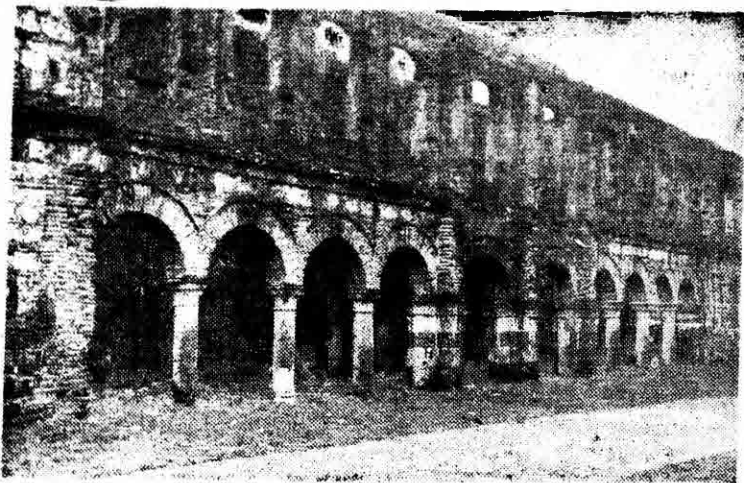
Chagres, Cruces y Portobelo Caminos Interoceánicos

RUTAS DE LA ANTIGUA PANAMA A PORTOBELLO

Los dos rutas de la ciudad de Panamá a la costa norte divergieron a donde se dirigían. Panamá la Vieja fue construida en la forma de un ángulo con la catedral, plaza mayor y Casa de Gobierno en la esquina sudoeste. Al este de estos edificios quedaba el viejo puerto, muelles y astilleros, ahora convertidos en manglares pantanosos. La ciudad se extendía al oeste, con una "Calle de la Carrera" que corre de la plaza mayor a lo largo de la playa, y dos o tres calles paralelas, detras. A tres cuartos de milla de la catedral, la Carrera cruzaba el puente de piedra de Paita que fue usado por las carretas que venían de la playa frente a la isla de Perico, y por viajeros que iban a tomar el Camino de Cruces rumbo al Chagres. Al norte de la plaza mayor y a través de una pantanosa región, iba la calle Santo Domingo. Media milla afuera esta cruzaba el puente sobre el río Algarroba y continuaba recta al norte sobre una calzada. Todos estos aspectos fueron presentados cuando Antoni describió la ciudad en 1587. El puente del norte, originalmente de madera, fue reemplazado en algún tiempo comprendido entre 1607 y 1640 por un puente de piedra que está actualmente localizado a un lado de la carrera de Panamá la Vieja moderna y que es conocido como el Puente del Rey o Puente de Morgan.

RUTA DEL CAMINO DE CRUCES

El camino a Cruces, por las primeras millas pasa el puente de Paita, aunque ahora no puede ser localizado, y el terreno ha debido permitir viajar en si en todas direcciones. Considerando la necesidad de un camino a Perico, es presumible que el camino de Cruces seguiría el camino a lo largo de la costa hasta pasar el puente de Paita, y entonces forcer al norte hasta atravesar el río Curundú dentro de la actual Reserva Militar de la Zona del Canal. El puente de piedra que está situado en el viejo camino de Corozal bien ha podido ser construido en el siglo XVI. Desde allí la mayoría del camino todavía está en uso. La senda avanza por una región de escasa floresta y en ningún momento es difícil, sino hasta aproximarse al río Chagres. El camino se eleva a 600 pies de altura en la cordillera y de nuevo cerca del Cerro de Tavemilla, desciende a cerca de 450 pies. Una región árida y abrupta comienza mientras el



Hasta estas ruinas que guardaron los tesoros del Perú conducían los caminos transistmicos.

trillo va descendiendo algunos 400 pies abajo, desde el Valle de Casañó hasta Cruces, en las cabezas de agua del río Tavernilla, cruzando diagonalmente un número de varios torrentosos ríos que se precipitan desde la cordillera. Este zigzaguea a través de barrancos y hondanadas. "Donde es cruzado un torrente esto parece," dijo el Mayor Fitzgerald por allá en 1849 como "una sucesión de escalones, subiendo y bajando, con huecos a cada paso de cerca de tres pulgadas de profundidad, gastado por las pezuñas de los animales, dentro de los cuales su caballo o mula inserta su pie y usted no puede lograr de ningún modo que lo saque". Cruces estaba a seis leguas de Panamá.

En Cruces —ahora debajo del Lago Gatún, un poco más arriba de donde está hoy día Gamboa— que era un pueblo con Iglesia, medio ciento de casas y "muchos almacenes grandes y fuertes." Todos eran de madera desde el siglo XVII y probablemente antes. Ya en 1570 los depósitos tenían 47 "cámaras" a cargo de un "alcaide" quien los rentaba a los mercaderes y mantenía un record de las mercancías en sus libros. En 1575 una Cámara costaba un peso por noche. El alcaide era nombrado por la ciudad de Panamá, pero el empleo se fue convirtiendo en una hereditaria Alcaldía Mayor en las postrimerías del siglo XVIII. El narrador inglés de las incursiones de Drake en 1573 nos dice que el sitio estaba unido del lado de la tierra sólo por un puente y tenía otro en uso como para un desembarcadero. En un mapa del siglo XVIII, este embarcadero está plenamente expresado en la parte del pue-

blo, arriba del río; pero los escritores de la actualidad no conocen ninguna explicación para el puente que lo unía con la tierra. Quizá esto fue una especie de terraplén para ser usado cuando el río crecía e inundaba sus orillas. El viaje por agua entre Cruces y Portobelo no era más fácil, en vista de los bajos, rápidos, crecientes y el peligro de los troncos sumergidos. En este viaje se gastaba de una a dos semanas, dependiendo de la dirección en que se fuera y en la condición del río.

RUTA DE GORGONA

El Camino de Gorgona tal como es descrito en mapas y escritos del siglo XIX seguía de cerca la ruta del mapa manuscrito de 1735 que propuso la apertura de ese camino. Este cruzaba la cordillera por una ruta menos ardua que la que tenía que hacer el camino de Cruces, pero corría a través de terrenos cenagosos, próximo al río, de manera que sólo podía ser usado durante la estación seca. Gorgona no pasó de ser un villorrio miserable, situado sobre una colina que se levantaba bastante arriba de esos contornos para prevenirse de las inundaciones del río.

RUTA DE PORTOBELLO

Como se ha dicho, las 18 leguas de camino de la vieja Panamá a Portobelo iban del norte de la Plaza Mayor sobre un puente y calzada. Este ascendía al valle de la Algarroba y proseguía hacia el Chagres cerca de la conjunción del Pequeni. Por millas, el terreno desde allí era quebrado y bastante abierto. En la cordillera continental el camino alcanzaba 600 pies de altura, continuaba parejo por la cumbre por varias millas, y en-

tonces bajaba suavemente hasta que alcanzaba las cabeceras del río Chilibrillo, cerca de 300 o 400 pies. De allí, al cruce del Chagres unos 150 pies mas bajo, la ruta evidentemente dependía de la estación. El terreno es pantanoso cerca del río. Los terrenos de la parte de atrás del río todavía en el día de hoy está entrecruzado de caminos, el río fluye por debajo de la tierra en algunos lugares y hay un admirable puente natural sobre el río de "La Puente" o Caimilla. Oviedo, describiendo el "puente admirable" asegura que el camino usado era este. Ningún otro viajero después nos habla de esto, pero mapas modernos muestran un camino, algunas veces llamado el Camino de Portobelo, cruzándolo en Santa Bárbara. Hay mejores evidencias en mapas modernos y exploraciones, por el uso habitual de la ruta a través del terreno debajo del Chilibrillo y entonces bajar al río Azota Caballo y de allí al Chagres, por cualquiera de los varios caminos. Es significativo el nombre de río Azota Caballo, uno puede suponer que fue empleado por los viajeros a caballo, subiendo lomas arriba, en la dirección contraria.

Después de cruzar el Chagres el camino seguía subiendo, atravesando el valle del Pequeni hasta San Juan, un poblado del siglo XVIII y a Pueblo de Indios, posiblemente el poblado de Salamanca en la actualidad. El viaje era fácil hasta que uno se dirigía a la conjunción con el Boquerón, unos 200 pies sobre el nivel del mar. Pero en Boquerón el camino se tornaba difícil para poder ser olvidado, abruptas lomas, profundas hondanadas y barrancos y filosas salientes alternaban con el viaje y cruce de los ríos. El cruce de los ríos era la mejor parte, señala un viajero anónimo del siglo XVII. (En los tiempos modernos un camino iba bien arriba del Pequeni, antes de cruzarlo y entonces se mantenía a todo lo largo del Boquerón por algunas millas. Quién sabe este camino no fue usado en los días de la colonia). Es evidente que el camino se mantenía parejo al Boquerón, aún cuando, este pasara por encima de lomas. Inmediatamente después de cruzar el Pequeni, en esta ruta, uno ascendía una abrupta montaña e iba a lo largo de la cúspide, tan arriba, que "algunas veces uno tenía los pies, una en cada lado, en las dos cuencas de drenaje de ambos ríos. Esta montaña llamada las Lomas de

Capirilla o paso de Cuperilla, fue fortificada en 1596 para vigilar las incursiones de Drake. El Fuerte San Pablo de la Victoria fue evidentemente mantenido después de esos hechos. "Por aquí era imposible mantener las mulas sin frenarle sus pescuezos", dijo Cockburn hablando de su experiencia en la colina. "Algunas partes de esta vía no tiene más de dos pies de ancho, teniendo a cada lado precipios de 400 o 500 pies de profundidad, de manera que por el más pequeño deslíz de la pata de una mula, jinete y bestia quedarían necesariamente hechos pedazos. "Hoy las aguas del lago Madden cubren la parte sur de los cerros hasta 200 y 600 pies de nivel, pero el camino es visible sobre la cumbre, doblemente estampado entre los cañones al final del norte y el sur de la cresta de la montaña. "El camino semeja una trinchera militar abandonada," dijo Kirpatrick en 1925, "la cual fuera hecha al paso del fuego." Esta tiene de dos a diez pies de profundidad y el pavimento de guijarros o borde de piedra están todavía en el mismo lugar.

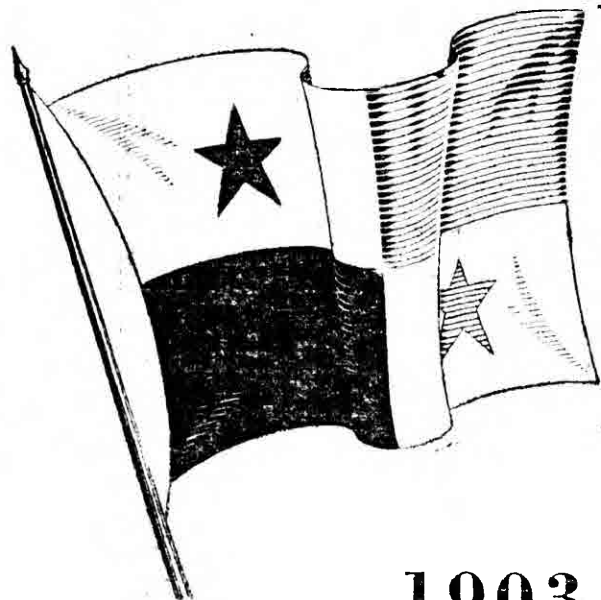
Sobre los barrancos del río Mauro, el camino se hacía menos malo, pero continuaba ascendiendo entre un terreno irregular de lomas hasta que cruzaba la cordillera. Desde estas alturas, invariablemente llamadas la Capira o Montañas de Santa Clara esta se inclinaba precipitadamente, hasta descender al valle del Cascajal dentro de Portobelo. La parte más baja del Cascajal permite el fácil acceso. Pero Weatherford —quien subió dirigiéndose a Portobelo— halló la parte más alta tan mala que este fue llamado el "Camino de Herradura". Este era "tan estrecho y empinado", señala él, "que en algunos lugares era tan perpendicular que nos vimos obligados a ascender gateando con nuestras propias manos y pies... sumergidos hasta la rodilla en el lodo... y otras veces la comitiva entera pareció perderse en las revueltas y vericueles del camino, cortado profundamente dentro de las montañas." Cerca de Portobelo, a como uno baja, uno pasa las tres cruces, que marcan el lugar donde los primeros misioneros predicaron a los indios, y entonces se entraba por el miserable barrio "Guinea" a alojamiento de los esclavos, pasaba por la Iglesia Mayor antes de la Gobernación. En la mitad del siglo XVIII. El propio pueblo tenía unas 130 casas casi todas de madera, aunque algunas habían sido empezadas de piedra.

RUTA DE NOMBRE DE DIOS

El uso de Nombre de Dios antes de 1594 y la Nueva Panamá después de 1674 causó pequeñas divergencias sobre las rutas. No hay ninguna verdadera descripción de la ruta de salida a Nombre de Dios; pero por algunas menciones que existen, unido con el estudio de la topografía prueba que esta iba arriba del río de Nombre de Dios, cruzaba la cordillera a unos 750 pies de altura y descendía más arriba para dirigirse al Boquerón dentro del camino ya descrito.

RUTAS DE PANAMA LA NUEVA

Un moderno camino y el ferrocarril de una mina abandonada de manganeso de los tiempos de la Primera Guerra sigue la ruta a través de la cordillera. Ambos caminos el de Cruces y el de Portobelo salían de Panamá por la Puerta de Tierra e iba a parar a la actual carretera nacional o camino de la Sabana. Siguiendo los derroteros de los actuales días el camino de Cruces antes del actual Instituto Justo Arosemena y seguía adelante a unirse al camino viejo, en el Puente de Curundú. El camino de Portobelo continuaba por la actual carretera que pasa por el antiguo hipódromo de Juan Franco y el río Matanzillo se bifurcaba a la izquierda para dirigirse a Pueblo Nuevo y entonces, otra vez, a la izquierda —detrás casi del actual poblado de Pueblo Nuevo— y así empataba en el viejo camino, en el terreno abrupto, cerca de las cabeceras del Algarroba.



Ningún simbolismo más poderoso que éste que convierte la bandera tricolor de nuestra Patria, en la mística que nos llena de emoción patriótica y nos hace bendecir la tierra que nos vió nacer.

1903

— 1956

Casa SALOMON

1903



*Al descorrer el telón del escenario
histórico de nuestra República,
surgen hoy llenos de movilidad en
impresionante desfile pletórico de
extraordinarias emociones, los pa-
sajes más vívidos de la epopeya de
1903... Recordémosla con devoción
y hagamos en cada corazón un
altar para los que nos dieron el
Panamá de hoy.*



1956



CEMENTO PANAMA, S. A.

(ORGULLO DE LA INDUSTRIA NACIONAL)



*Un caluroso saludo de felicitación
al pueblo panameño en su gran día!!*



*El progreso y la evolución de la Patria
ya registran huellas imperecederas.
Unamos nuestras fuerzas para hacer
de esta tierra un campo fecundo de
Paz, Progreso y Libertad.*

1903



1956

EL AGUILA IMPERIAL
CIA. DE SEGUROS DE VIDA

1903

*Loor al 3 de Noviembre...*

*Brilla en el firmamento la estrella
de la libertad; suenan en todos los
ámbitos los clarines del progreso; es la
hora del grito profundo que brota de
las entrañas de un pueblo que procla-
ma al Universo entero su libertad...!
Loor a la Patria en su día.*



1956

Cervecería Nacional, S. A.

¡ FELICITACIONES !

3 de
Noviembre



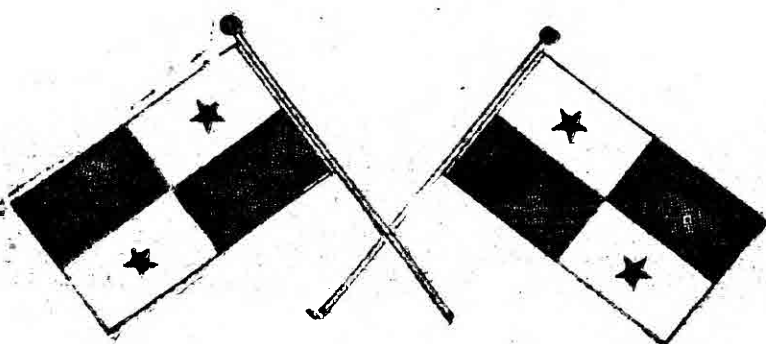
**La Compañía Panameña de Fuerza y Luz
felicit cordialmente al Gobierno Nacional
las Municipalidades y al Pueblo Panameño
con motivo del Aniversario de su Indepen-
dencia.**

Cia. Panameña de Fuerza y Luz

1903

1956

*"Alcanzamos por fin la victoria
en el campo feliz de la unión..."*



*Hoy más que nunca tienen vigencia
absoluta las vibrantes palabras de
nuestro Himno Nacional que señalan
a las generaciones de hoy y del mañana
su mandato de Progreso y Libertad...*



CIA. GENERAL DE SEGUROS, S. A.

EL CONTINENTE ROMPE EL TAPON DEL DARIEN

En poco más de treinta años— el Primer Congreso Panamericano de Carreteras se realizó en 1925, en Buenos Aires—, América ha logrado construir la más grande ruta del mundo, la Carretera Panamericana. Se trata, en realidad, de un verdadero sistema de caminos, que expresa, mejor que cualquier otra cosa, la unidad del Continente.

En la actualidad, el sistema de la Carretera Panamericana exhibe cuatro soluciones de continuidad: una en Guatemala, otra entre Costa Rica y Panamá, otra entre Panamá y Colombia y otra en Ecuador. Cuando ellas resulten eliminadas, el tránsito continuó quedará establecido a lo largo del Continente y llevará desde Alaska hasta Tierra del Fuego y desde aquí hasta Río de Janeiro y, aún más allá hasta Pará o Belén. Los tramos que faltan suman alrededor de 1.000 kilómetros, cifra que es muy pequeña comparada con el kilometraje total de la red. Su construcción no importa, naturalmente, la solución completa de los problemas del Sistema Panamericano de Carreteras y ha de ser paso adelante, muy importante por cierto, en la indeclinable decisión de contribuir en el proceso de la unidad de América, con la comunicación terrestre entre sus países. Quedarán entonces por establecer rutas directas entre varios países, abrir otros caminos de conexión internacional, rectificar el trazado de algunos y proceder a la pavimentación de muchos, sin que sea necesario aludir a obras y servicios de carácter complementario y a permanentes trabajos de mantenimiento o

conservación.

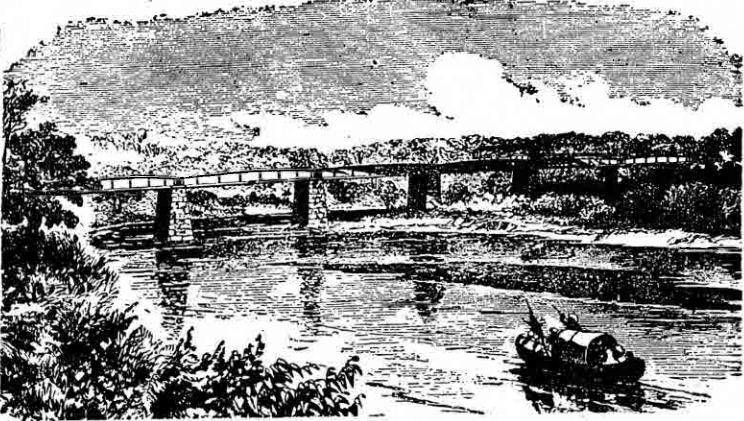
Las anotadas interrupciones en el Sistema de la Carretera Panamericana, con excepción de una, serán eliminadas en breve al cumplirse los programas de trabajo que actualmente se llevan a cabo. Esfuerzos nacionales como el que realiza Ecuador para prolongar la Carretera Panamericana hasta Macará y la cooperación económica de los Estados Unidos de América que se agrega a la cooperación económica de los Estados Unidos de América que se agrega a la aportación nacional en los países centroamericanos permiten entrever la pronta conclusión de los trabajos emprendidos para eliminar las interrupciones en referencia. Los Estados Unidos de América decidieron, a principios de 1955, invertir la suma de B. 63,000,000,00, en 3 años, en la conclusión del Sistema de la Carretera Panamericana en la América Central.

La única interrupción que no está en trabajo es la que separa a Panamá de Colombia, la más extensa y probablemente la más difícil. Hay en marcha exploraciones en la región del Darién en Panamá y zonas contiguas en Colombia, para determinar el rumbo de una ruta terrestre entre los dos países. La Oficina del Subcomité del Darién, a cargo de técnicos de Panamá, Colombia y los Estados Unidos de América, es la que dirige las operaciones exploratorias aludidas, que se realizan por cooperación económica interamericana, de conformidad con las respectivas resolu-

ciones económicas interamericanas, de conformidad con las respectivas resoluciones del VI Congreso Panamericano de Carreteras y del Comité Directivo Permanente de los propios Congresos. Como otros países de América, el Perú ha hecho su aportación económica para dichas exploraciones.

Puede, pues, afirmarse que pronto quedará establecida la comunicación terrestre entre el Norte del Continente y la ciudad de Panamá, como actualmente lo está entre los países de la América del Sur, exceptuada la República de Panamá. Las repercusiones económicas, sociales y culturales que aparea la apertura al tránsito del Sistema de la Carretera Panamericana desde el Norte hasta la ciudad de Panamá son, realmente, incalculables. Sólo los beneficios que derivan del turismo alcanzarán un volumen considerable en los países servidos por los caminos que entonces quedarán expeditos. La terminación de los trabajos en dicha parte del Continente, prevista para 1958, será, sin duda, una de las más valiosas contribuciones en el progreso de América y en el proceso de su unidad.

En el momento en que deben adoptarse eficaces provisiones para que la única solución de continuidad en el Sistema de la Carretera Panamericana que no está en trabajo pueda salvarse en fecha que no diste demasiado de la apertura al tránsito de la ruta en toda la América Central. Se hace aquí referencia a la necesidad de la integración del Sis-



tema por la construcción de la carretera que vincule a Panamá con Colombia. Sin las provisiones a que se alude podría suceder que demorase en forma inconveniente la unión de la América del Sur a Centro y Norte América y se postergare por largo tiempo la recepción de los beneficios que deparará a todos los pueblos del continente la primera integración total del Sistema Panamericano de Carreteras.

Todos los países de América y, particularmente, los de la América del Sur están vivamente interesados en la eliminación de interrupciones en el Sistema Panamericano de Carreteras. Las repúblicas de Panamá y Colombia, que han autorizado las expediciones al Darién y zonas contiguas por cooperación interamericana para la determinación de la ruta que la vincule, verían, sin duda, con el fin de tomar providencias que permitan salvar oportunamente la solución de continuidad que se ha precisado. La Organización de los Estados Americanos podría poner su experiencia en servicio de la concentración de un arreglo que comprenda a todos los países americanos, para la indicada finalidad. El arreglo debe dirigirse a procurar que la solución de continuidad señalada se salve en oportunidad que no esté alejada de la apertura al tránsito del sistema de la Carretera Panamericana en la América Central. Superaría en materia de cooperación las provisiones de la Convención sobre la Carretera Panamericana de 1936,

cuyas Comisiones por lo demás han dejado de funcionar, y su objetivo específico sería la eliminación de la interrupción del Darién en Panamá y zonas contiguas en Colombia, por obra de la cooperación interamericana. La primera integración total del Sistema de la Carretera Panamericana sería importante contribución en el progreso de las ciudades del Continente.

En mérito de las consideraciones que preceden la Delegación del Perú se permite presentar al Congreso el siguiente proyecto de Resolución:

EL CONGRESO INTERAMERICANO DE MUNICIPALIDADES

RESUELVE:

10.—Declarar que estima como factor de primera importancia en el proceso de la unidad de América y en el progreso de sus pueblos la eliminación de la interrupción del Darién en Panamá y zonas contiguas en Colombia para la primera integración total del Sistema de la Carretera Panamericana, por obra de la cooperación interamericana.

20.—Recomendar a la Organización de los Estados Americanos de los pasos necesarios para la concertación de un pacto multilateral destinado a la construcción de la ruta integrante del Sistema de la Carretera Panamericana, por cooperación interamericana, que vincule a Panamá con Colombia.

Héctor García Ribeiro,
Alcalde de Lima.

Lima, Agosto de 1956.

Gloriosa Efemérides!



1
9
0
3

Debemos meditar profundamente sobre el valor de la palabra "Libertad"; y llevarla como ejemplo en nuestra mente a cada momento y en cada acción que toque a nuestra soberanía.

★★

1
9
5
6

Loor a la Patria!

1903 - 1956



Ha transcurrido 53 años, y nuestra República divisa en sus albos horizontes el fruto de aquellos, que, movidos por un impulso patrio, llevaron a cabo tan alto valuarito: "La Libertad"

EMPRESA DE CURTIDOS, S.A.
y CALZADOS NACIONALES, S. A.

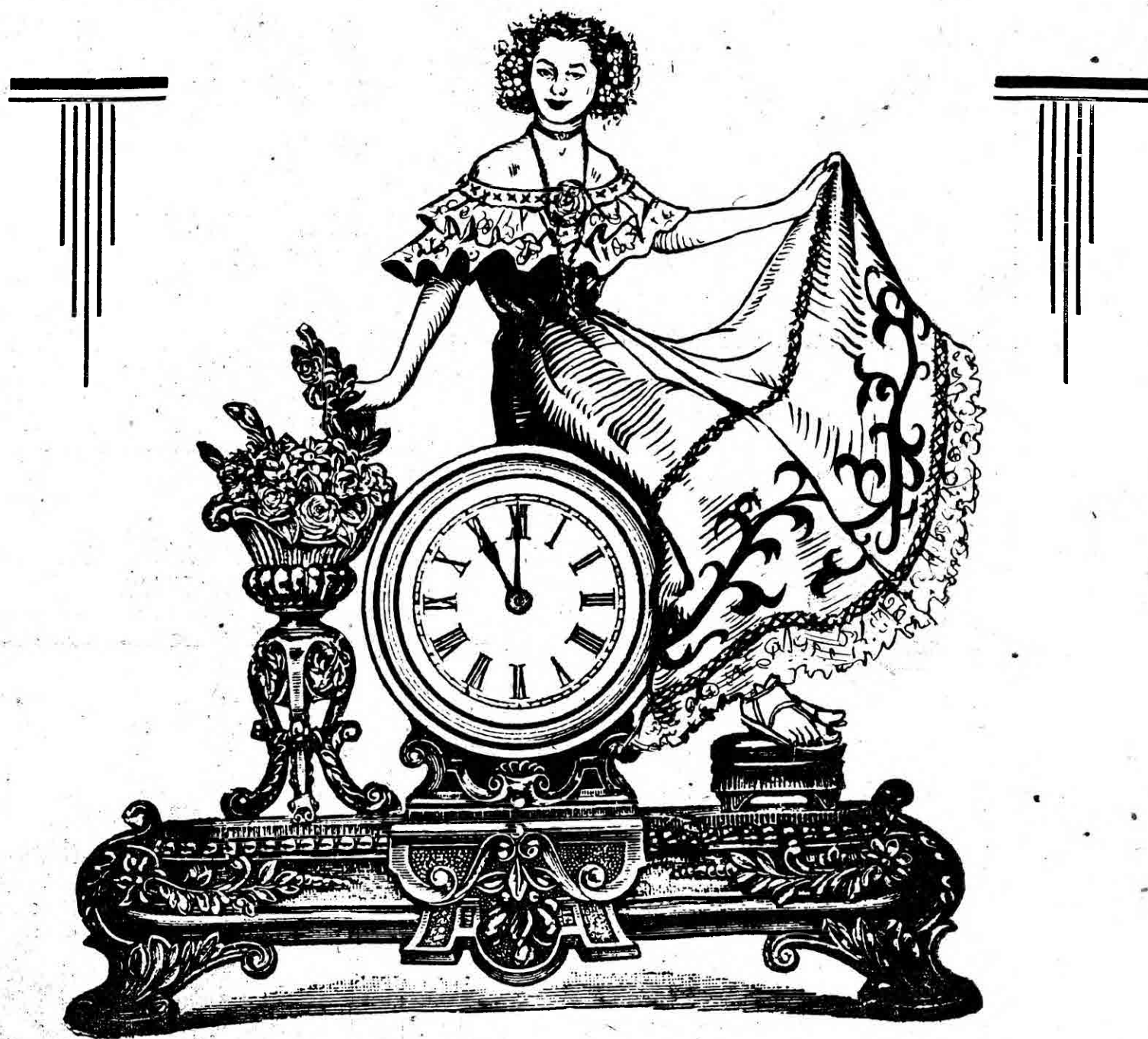
OFFICE SERVICE Co.
(Servicios de Oficinas)

1903



1956

Una patria grande sólo se forja con el concurso total y decidido de sus buenos hijos. En ésta hora solemne prometámos ante el Altar de la Patria, luchar por la elevación total de nuestra nación hasta situarla en el pedestal de un mañana de esplendor...



...El momento esperado toda la semana!

LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

"La Mejor Lotería del Mundo"

SIN IMPUESTOS

Dr. Carlos A. Mendoza
GERENTE

INTERPRETACION HISTORICA DEL

— I —
Antes de entrar en un estudio detallado de las principales cláusulas contenidas en el Tratado referente al Canal Istmico, celebrado entre los Estados Unidos y la República de Panamá el 18 de Noviembre último, conviene considerar, de paso, ciertos hechos que, a mas de ser indispensables para el conocimiento de los antecedentes de dicho Tratado, ilustran algunos de los puntos sobre los cuales existe divergencia de opiniones entre los Gobiernos de los dos países.

Después de largas negociaciones, los Estados Unidos y Colombia concluyeron en Enero de 1903 un Tratado conocido con el nombre de "Convención Herrán Hay", cuyo objeto era asegurar la construcción y control por los Estados Unidos, de un canal a través del Istmo de Panamá. Esta Convención fue ratificada por el Senado Americano, pero no así por el de Colombia.

El pueblo panameño, que vio en el rechazo del Tratado por el Senado colombiano, un golpe mortal a sus intereses del momento y a sus esperanzas de prosperidad futura, juzgo que había llegado la hora de romper sus lazos políticos con la República de Colombia, a la cual se uniera antano por su propia voluntad, y proclamó su separación del gobierno de Bogotá el 3 de Noviembre último.

Es esa una ocasión oportuna de declarar, como lo hago de manera enfática y solemne, que en la labor preparatoria de la emancipación de Panamá la actual administración de los Estados Unidos no tomó parte alguna, ni directa ni indirectamente. Es absolutamente falso que hubiese existido algún pacto o entendimiento previo en virtud del cual este país prometiera su ayuda para sostener la independencia de la nueva república; y falso asimismo que el pueblo del Istmo actuara bajo la creencia de que existía tal promesa de apoyo o cooperación por parte de aquel.

Los hombres que dirigieron el movimiento separatista pensaron, que una vez llevado a cabo, los Estados Unidos se verían frente a una situación que no podía ser resuelta sino de un solo modo, a saber: tomar las medidas necesarias a fin de evitar que el Istmo se convirtiera en teatro de una larga y desastrosa guerra, perjudicial a los intereses del mundo entero y repulsiva a los sentimientos de los pueblos civilizados. Ellos estaban convencidos de que esta era la única solución a que debía o podía llegar un gobierno americano, cualquiera que fuese su filiación política, y, por consiguiente, aprovecharon la brillante oportunidad que se les ofrecía en el momento en que tanto el gobierno como el pueblo americano declaraban hondamente la desaprobación de la Convención Herrán-Hay por parte de Colombia.

Tan pronto como la separación se efectuó, surgió para el pueblo panameño el problema de conservar su recién adquirida independencia. Aunque evidentemente la nueva República no podía equipararse a Colombia en recursos y poder militar, es indudable que ella habría podido levantar un ejército suficiente para sostener una guerra defensiva durante años y hacer del Istmo un yermo ensangrentado. Los Estados Unidos tenían grandes intereses en Panamá. Habían decidido la construcción de un canal interoceánico a través de su territorio, lo que era ya prácticamente imposible en virtud de la desaprobación por Colombia del Tratado Herrán-Hay, y más imposible aún si estallaba en el Istmo una guerra cualquiera. Así, pues, todas las circunstancias eran propicias para llegar a un convenio que impidiera una guerra sangrienta en el Istmo y que, a un mismo

tiempo asegurara la construcción de la deseada comunicación entre los dos océanos.

Uno de los primeros actos del gobierno provisional de la República de Panamá fue acreditar un Ministro en Washington. Para ese delicado puesto fue nombrado el señor Felipe Bunau-Varilla, ciudadano francés, a quien el Presidente Roosevelt recibió en audiencia pública el 13 de Noviembre y quien sin esperar instrucciones de su Gobierno, firmó el 18 del mismo mes, el Tratado referente al Canal de Panamá, del cual han emanado las serias discrepancias de opinión que ahora existen entre las dos naciones contratantes.

El señor Bunau-Varilla, con poca recomendable celeridad concluyó una Convención cuyas cláusulas principales nadie en Panamá había siquiera soñado que pudieran ser propuestas, desde luego que los panameños abrigaban la confianza de que los Estados Unidos no exigirían de la nueva República, a manera de compensación por la garantía de su independencia, un Tratado mucho más gravoso que el de Herrán-Hay, celebrado con Colombia y aprobado por el Senado Americano.

El representante de Panamá en Washington obró como nadie lo esperaba. No pareció tomar gran empeño en defender los intereses vitales a que estaba obligado a proteger, sino que, por el contrario, puso de manifiesto durante todas las negociaciones, una falta de rectitud y una precipitación injustificables. El resultado de esa actuación es un Tratado lleno de contradicciones y de evidentes absurdos, que exige del motivo de uno nuevo que elimine las cláusulas contradictorias del primero y que impida al más poderoso de los países contratantes interpretar como mejor le acomode los absurdos de la Convención que el señor Bu-

nau Varilla firmó porque lo tuvo a bien, pero no porque fuera beneficioso, ni siquiera justo, en el menor grado posible para el país cuya representación diplomática tenía.

— II —
Una de las cuestiones más importantes que se suscitan del Tratado es la referente a la soberanía de la Zona del Canal, o sea de la faja de tierra de diez millas de ancho sobre la cual se van a realizar los trabajos. Varias otras diferencias se desprenden de esta cuestión principal, cuyo arreglo sería por consiguiente, de sumo valor para zanjar éstas.

En la Convención Herrán-Hay que debe siempre tenerse presente al estudiar el Tratado con Panamá, los Estados Unidos declararon de modo expreso que ellos no deseaban menoscabar la soberanía de ninguno de los países de Centro y Sur América ni adquirir parte alguna de sus territorios sino que al contrario, estaban interesados en que conservaran su independencia y en que desarrollaran su poder y su riqueza. Esta declaración, desde luego no tiene el carácter obligatorio de un compromiso legal, cuyo cumplimiento puede exigirse apelando a una Corte de Justicia, pero sin duda alguna, ella tiene que ser mirada como una obligación moral, porque cuando la hicieron, los Estados Unidos comprometieron ante el mundo, y particularmente ante las naciones de Centro y Sur América, su buena fe y sus sentimientos de lealtad internacional. Ellos no pueden sostener hoy que tal declaración carece de oportunidad o de fuerza moral por el hecho de que Colombia no ratificó el Tratado Herrán-Hay. Los Estados Unidos hicieron una promesa solemne para todos los tiempos, redactada en forma inequívoca por su Secretario de Estado. Dice así: "Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Uni-

dos por los términos de esta Convención, no afectarán la soberanía de la República de Colombia sobre el territorio dentro de cuyos límites habrán de ejercerse tales derechos y privilegios.

El Gobierno de los Estados Unidos reconoce en un todo esta soberanía y rechaza toda pretensión de menoscabar de una manera cualquiera o de aumentar su territorio a expensas de Colombia, o de cualquiera de las Repúblicas de Centro y Sur América; y desea, por el contrario, robustecer el poder de las Repúblicas de este Continente y promover, desarrollar y conservar su prosperidad e independencia".

Después de declaración tan solemne y tan clara, los Estados Unidos no pueden reclamar ningún derecho de soberanía sobre el territorio donde se va a construir el Canal, porque Panamá es una República del Continente Americano y ese territorio está dentro de sus fronteras.

Por el artículo II del Tratado, la República de Panamá concedió a los Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una faja de tierra, y de tierras cubiertas por aguas para la construcción, conservación, servicio, sanidad y protección del canal. Esta concesión es, pues, con un fin determinado: construir un canal entre el océano Atlántico y el Pacífico. Si los Estados Unidos resolvieran ahora no construir dicho Canal, sería el Tratado obligatorio para la República de Panamá? Indudablemente que no.

Verdad es que según el artículo III de la Convención, la República de Panamá concedió a los Estados Unidos todos los derechos, poder y autoridad dentro de la Zona mencionada y descrita en el Artículo II, los cuales poseerían y ejercerían ellos como si fueran los soberanos de este territorio, con entera exclusión de la Re-

TRATADO DEL CANAL DE PANAMA

ública de Panamá en el ejercicio de tales derechos soberanos poder y autoridad; pero esa cláusula sólo puede considerarse como una parte del Tratado y, por tanto, debe interpretarse en armonía con el resto de él. La intención de las partes contratantes no fue negar la soberanía de ninguna porción de territorio panameño. Los Estados Unidos no podían ni siquiera manifestar semejante deseo, supuesto que habían declarado, ante el mundo entero, su propósito de no menoscabar la soberanía de ninguna de las Repúblicas de Centro y Sur América. Esta interpretación del Tratado es la más conveniente a los verdaderos intereses de los Estados Unidos porque arrojándose éstos el ejercicio de tales derechos de soberanía sobre una parte del Istmo, en contradicción con aquella voluntad y espontánea declaración, perderían para siempre los sentimientos de amistad y la confianza que casi todas esas Repúblicas abrigaban respecto de ellos.

Como prueba evidente de que los países contratantes no pensaron en que uno de ellos cediese la soberanía de la zona, basta leer los artículos X, XII, XIII, y XXII del Tratado, en los cuales la República de Panamá se obliga:

10. A no imponer contribuciones de ninguna clase, ya sean nacionales, municipales o departamentales, sobre el canal, los ferrocarriles y obras auxiliares, remolcadores y demás naves empleadas en el servicio del canal, almacenes, talleres, oficinas, etc. etc.

20. A permitir la inmigración y libre acceso a las tierras y talleres del canal a todos los empleados y obreros de cualquiera nacionalidad que vengan contratados para trabajar o que busquen empleo en él, con

sus respectivas familias;

30. A eximir a dichos inmigrantes a la zona, del servicio militar de la República de Panamá;

40. A permitir a los Estados Unidos la importación a dicha zona, libres de derechos de aduana, impuestos, contribuciones y gravámenes de otra clase, toda clase de naves, dragas, máquinas y cualesquiera artículos necesarios y convenientes para la construcción, conservación, servicio, sanidad y protección del Canal;

50. A permitir a los Estados Unidos el empleo de sus fuerzas terrestres y navales para la protección del canal.

Un estudio cuidadoso de los artículos antes mencionados, por los cuales la República de Panamá otorgó a los Estados

Unidos ciertas exenciones y privilegios especiales dentro de la Zona de Canal, lleva a la conclusión de que el Tratado es el documento más contradictorio que jamás haya podido ser ideado por dos gobiernos, o de que el artículo III debe ser interpretado de manera que no consagre la desaparición absoluta de la soberanía panameña sobre la Zona del Canal.

Mi propósito al llamar la atención del pueblo americano hacia lo que, a mi juicio, no fue la verdadera intención de los ciudadanos de las naciones contratantes, es recalcar la necesidad que existe de un nuevo Tratado en el que todo motivo de divergencia y discrepancia entre los dos países sea eliminado ahora y para siempre.

FUSEBIO A. MORALLIS.



de NOVIEMBRE

CAFETERIA y RESTAURANTE MIRANY
(GARRIDO HNOS.)

Felicitamos al Pueblo

Panameño en su Día!

Ropa Interior para Damas, Carteras.

Perfumería, Pañuelos, Fantasía

Secciones de Juguetes

Ropa para Niños

en Novedades

Felicitaciones!

1903

El Progreso, el desarrollo en todas sus formas y la libertad, son valuarres que debemos elevar en fecha tan memorable como lo es el 3 de Noviembre.

1956

CHAM BONNET, Quinta AVENIDA

¡Felicitaciones

al pueblo panameño!

Nos complacemos en enviar un caluroso saludo de buena voluntad a todos nuestros compatriotas, y hacemos votos por el bienestar y progreso de todos los panameños para beneficio de esta gran República... Panamá.

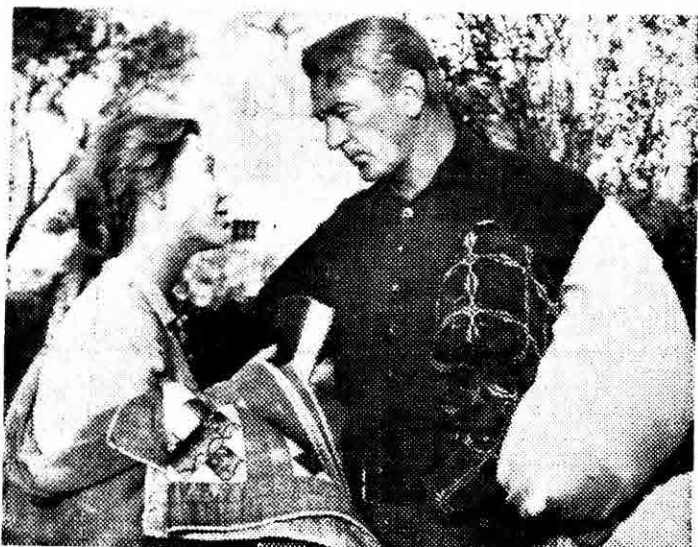
1903

1956

CHIRIQUI LAND COMPANY

Saludos al Pueblo Panameño en este Aniversario de su Independencia

PROXIMAS ATRACCIONES DE LA COMPAÑIA ARTISTAS ALIADOS



"LA GRAN TENTACION"
Gary Cooper • Dorothy McGuire



An ALLIED ARTISTS Picture
starring JAMES WHITMORE • JOHN CASSAVETES • SAL MINEO
and introducing MARK RYDELL • DENISE ALEXANDER
Co-starring
"CRIMEN EN LAS CALLES"
Sal Mineo • James Whitmore • John Cassavetes
SAL MINEO
sensation of "Rebel
Without A Cause"

Películas Mexicanas de Centroamérica, S. A.

ANUNCIA SUS PROXIMOS ESTRENOS EN EL

TEATRO TROPICAL

EL COLOSO DEL CINE EN CASTELLANO



"SERENATA EN MEXICO" (a Colores)
con Rosita Quintana • Luis Aguilar y Abel Salazar

"CARAS NUEVAS" (a Colores)
Corona y Arau y Luz María Aguilar

"BODAS DE ORO" (a Colores)
Libertad Lamarque y Arturo de Córdova

"FELIZ AÑO AMOR MIO" (a Colores)
Arturo de Córdova y Marga López

"LA MANDA" (en CinemaScope y a colores)
1o. Premio del Festival Cinematográfico de Edimburgo
LILIA PRADO • VICTOR MANUEL MENDOZA

"LA VIRTUD DESNUDA"
Columba Domínguez, Víctor Junco y Joaquín Pardavé

DISTRIBUIDORA HISPANO MEXICANA, S. A.

SE COMPLACE EN PRESENTAR SUS PROXIMOS ESTRENOS EN EL TEATRO TROPICAL
EL COLOSO DEL CINE EN CASTELLANO

EL MEDICO DE LAS LOCAS
con Tin Tan

LA DULCE ENEMIGA
con Silvia Pinal

ORGULLO DE MUJER
con Elsa Aguirre

MORENA CLARA
Super producción a Colores con Lola Flores

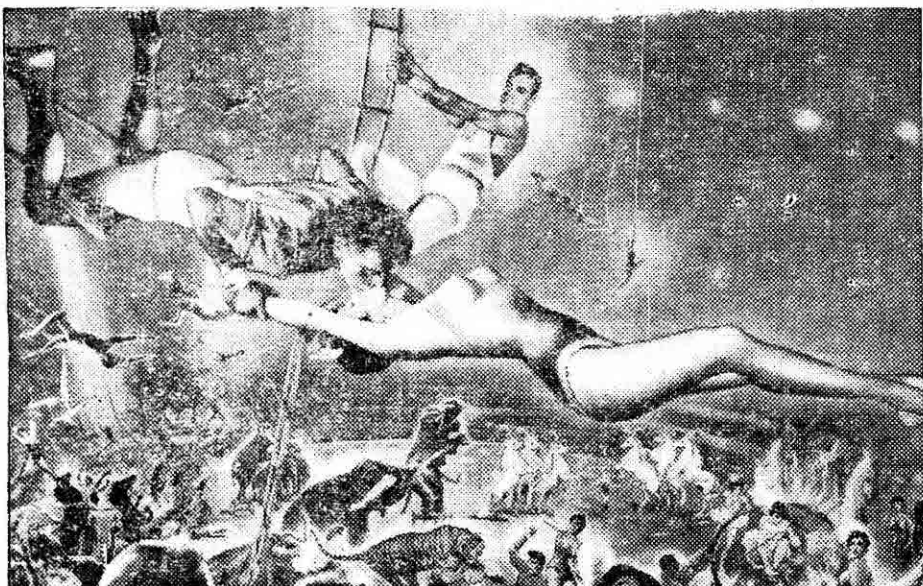
NO ME PLATIQUE MAS

Con el debut cinematográfico de Lucho Gatica y además Evangelina Elizondo, Ana Bertha Lepe, Raúl Martínez y Oscar Pulido

EL TORERO

con Danielle Darrieux y Mario Cabré

- ★ Burt Lancaster
- ★ Gina Lollobrigida
- ★ Tony Curtis
- ★ Katy Jurado



ARTISTAS
UNIDOS

Anuncia con orgullo el acontecimiento más notable en la historia cinematográfica

TRAPECIO
Próximamente
EN EL TEATRO
CENTRAL

La Epopeya del Hierro

Por ENRIQUE GEENZIER

EVOCACION

Años fueron de lucha librada
entre colosos
Cuitada entre la sombra la A-
(mérica gemia
bajo el pesado yugo de hierros
(oprobiosos.
con que a su pie el tirano Vi-
(rrey la retenia

La Libertad se ahogaba en ne-
(gros calabozos;
el león encadenado callaba y
(se lamia;
y llenos de horizontes los ojos
(luminosos,
un cóndor escrutaba la bóveda
(sombria.

El cielo encopetado, la tierra
(ensombrecida,
la Europa indiferente, la Amé-
(rica cohibida,
clamor en la mazmorras, sorda
(la autoridad...

Y sucedió que el ave de fulgu-
(rantes ojos
bajó a la tierra un día, y entre
(torrentes rojos
salvó del antro oscuro la altiva
(Libertad!

CANAL DE PANAMA

La gloria no es tan sólo del a-
(guila pujante
que socavó las rocas con sus
(garras de acero:
también es de la España del
(Sabio Navegante
y de la Francia altiva, cienti-
(fica y pensante.
Es gloria de las razas y para el
(mundo entero.

Mirad la obra: en ella,
el lema de mi patria, por vigo-
(rosas razas
en la profunda brecha quedó
(con sangre escrito:
latinos y sajones allí dejaron
(huella
al desplomarse bajo de las ro-
(cosas masas
o heridos por la aguda ponzo-
(ña del mosquito.

Mas no a la mente anublen
(prejuicios infundados
Ya nadie negar puede que fue
(ron los Cruzados
del Norte de la América los hé-
(roes del final.
La garra tinta en sangre de es-
(cuálido cordero
hincaron en la roca como pun-
(zante acero
hasta dejar abierta la ruta
(colosal.

Mirad la obra: es ella blasón
(que simboliza
el triunfo de una raza poten-
(te, que armoniza
costancia y poderío y anhelos
(de vivir;
la raza que con músculos de a-
(cero retemplado
no vive contemplando, cual o-
(tras, su pasado
sino que va al encuentro de un
(bello porvenir.

La raza que avarienta de lau-
(ros y de hazañas
no espera de otras manos su
(regeneración,
sino que va adelante, por ma-
(res y montañas,
a la conquista hermosa de pró-
(digo filón.

Llegaron a las costas del Istmo
(un bello día;
a su triunfal presencia la tie-
(rra palpó...
las furias domeñaron de la
(honda mar bravía,
clavaron sus piquetas en la al-
(ta serranía
y ante el gallardo empuje la
(cima se inclinó.

Con voz de trueno entonces
(cantaron la Epopeya
del Hierro, que es riqueza si
(forma un azadón:
y del sonoro yunque surgió una
(nueva estrella,
la más fulgente y blanca que
(en el azul estrella
del costelado cielo del mundo
(de Colón!

El teodolito al frente, la mira
(allá a lo lejos,
la cantimplora al cinto, del sol
(a los reflejos

cruzaron por la espesa mara-
(ña tropical.
Ni el fuego del verano, ni el lo-
(do, ni las lluvias
la planta detuvieron de aque-
(llas gentes rubias
que junto al yunque cantan el
(himno del metal.

Les vieron cien naciones frente
(a la roca dura
clavando sus piquetas cor te-
(sonero afán;
y acaso se sonrieron con caus-
(tica amargura
pensando que era sólo un gesto
(de locura
el noble gesto olímpico del úl-
(timo Titán

En ardua lucha magna los sor-
(prendió la aurora;
la noche con su sombra los sor-
(prendió también
junto al ardido vientre de la
(locomotora,
al borde horripilante de sima
(aterradora
o en la erizada punta de un
(largo terraplén.

Los caudalosos ríos, que en
(marcha hacia sus bocas
las selvas arrasaban con furia
(de Luzbel,
bajo el tremendo filo de las
(cortantes rocas
su curso retorcieron, como ser-
(pientes locas
heridas por el casco de intrépi-
(do corcel.

Con formidable estruendo de
(secas ramazones
encinas milenarias doblaron la
(cerviz;
al golpe de las hachas rodaron
(a montones
las palmas orgullosas, los fres-
(cos marañones
que sombra y fruto daban a la
(heredad feliz.

Sólo quedó del bosque, después
(del golpe rudo
inmensa franja estéril de don
(de el ave huyó
mas luego, sobre el vientre del
(suelo ya desnudo
la férrea excavadora clavó su
(pico agudo,
que como hambriento buitres la
(entraña desgarró.

Y al fin de tanta lucha y es-
(fuerzo noble y tanto,
las aguas de dos mares, como
(un bautismo santo
regaron la ancha brecha en
(plácido subir,
mientras que en la alta roca
(de inaccesible monte
con las pupilas fijas allá en el
(horizonte

el Aguila del Norte sondeaba el
(porvenir!

—oOo—
Oh, pueblos de la América, ve-
(nid a ver la ruta!
el triunfo ha sido digno del
(hércule sajón
que el freno de dos mares con
(ella se disputa
para mandar un mundo o eter-
(nizar su unión.

En vez de aquellos bosquez
(cuajados de verdura,
en vez de aquellas cimas de ar-
(diente entraña dura
y aquellos hondos ríos de rápi-
(do correr,
veréis azules lagos, graníticas
(rompientes,
exclusas gigantescas, pirámi-
(des y puentes
que el genio sintetizan de olim-
(pico poder.

Veréis entre los largos parán-
(tesis que fingen
los flancos de la ruta del uno
(al otro mar,
el pabellón de China, de Rusia
(o de Inglaterra;
veréis todas las razas que va-
(gan por la tierra
la paz de las naciones gozosas
(proclamar.
Veréis allí cruzarse, en busca
(de oro y fama,
el ruso de Siberia y el fiero
(patagón;
el indio de los Andes y el suce-
(sor de Brahma;
el español intrépido y el páli-
(do nipón.

Oiréis de muchas lenguas el ru-
(do vocerío
que sucedió a la altiva sober-
(bia de Babel;
y al bifucar las aguas el rápido
(navío,
olvidaréis en brazos de ardien-
(te desvario
que sobre el Ande cruza la qui-
(lla del bajel!

Bendeciréis entonces la tierra
(protectora
que en un supremo rapto de
(angustia abrumadora
rasgó su hermosa entraña con
(gesto maternal;
y por borrar con ellos pasadas
(opiniones,
daréis al manso viento los épi-
(cos pendones
de vuestros trasatlánticos fren-
(te a su Capital.

Y lloraréis, acaso, de angustia
(y desconsuelo
al evocar la triste ruindad de
(vuestro suelo
manchado con la sangre de
(bárbaro festín;
el suelo en cuyos surcos, en vez
(del útil grano,
echásteis la cabeza de vuestro
(propio hermano

para baldón del mundo y orgu-
(llo de Cain!

—oOo—
Mirad la obra: es ella ejemplo
(el más hermoso
que ofrece a vuestros ojos el
(pueblo laborioso
cuyos hercóleos brazos no sa-
(ben de fatigas;
el pueblo que ante el ara del
(progreso latente
entona la epopeya de la fragua
(candente
y el himno dulce y blando de
(las áureas espigas.

El pueblo progresista en cuyo
(seno impera
el tráfigo incesante de las lo-
(comotoras;
que rinde culto al hierro, por-
(que del hierro espera
la fuerza que ha de darle pres-
(tigio a todas horas.

El triunfo es de ese pueblo:
(bandada de condores
que azotan el abismo con sus
(potentes alas;
que llevan en los ojos un haz
(de resplandores
y en el garboso cuello el sim-
(bolo de Palas.

Oh, pueblos de la América, que
(vejetáis hundidos
en la polvosa senda del épico
(pasado:
alza la altiva frente, y auda-
(daces y atrevidos,
en vez de lamentaros con llan-
(tos doloridos
ceñid el duro yelmo del inclito
(Cruzado!

Haced que alumbre y vibre el
(sol a cuyos hampos
revierten las espigas que sega-
(rá la hoz;
talad con vuestras picas los ne-
(morosos campos

donde el maíz florezca, la caña
(y el arroz.

La tierra humedecida con la san-
(gre sagrada
que ha tiempo derramásteis
(por vuestra libertad,
herida por el filo cortante de
(la azada
obrecerá su vientre a la semi-
(lla alada
que cantará los triunfos de la
(fecundidad!

La lucha no es de razas! El
(lauro de la gloria
será de los potentes en múscu-
(los e ideas;
de los que en grano truequen
(la despreciada escoria
y el porvenir alumbren con
(fulgorosas teas!

Oh, pueblos belicosos, que en
(lúbricas rapiñas
gastáis vuestra pujanza sin
(meditar el fin:
no más reguéis con sangre los
(valles y campiñas!
Las águilas del norte ya hue-
(len el festín!
No más como hasta ahora, de
(Marte junto al ara
sigáis en fervorosa brutal ado-
(ración.
Del suelo ensangrentado os e-
(chará la vara
que entre su diestra blande la
(Civilización!

Mas si seguís luchando por
(vuestra propia ruina
aridos por la fiebre del ánimo
(pueril,
sabed, pueblos hermanos, que
(avanza y se avecina
el día en que arrojados de A-
(mérica Latina
evocaréis, llorando, la pena de
(Boadbill!

"Cada aniversario de la funda-
ción de la República de Panamá,
reafirma mi fe en el engrande-
cimiento de mi Patria".

JOSE MARIA GONZALEZ.

¡Viva el 3 de Noviembre!

Nuestra congratulación más calurosa va hoy para todos
con alborozo los connacionales que en esta fecha celebran
la gesta heroica de los próceres del ayer, que construyeron
para las generaciones de hoy, un Panamá mejor, que
hemos de legar a los hombres del mañana...

1903 — 1956

CASA CHEN



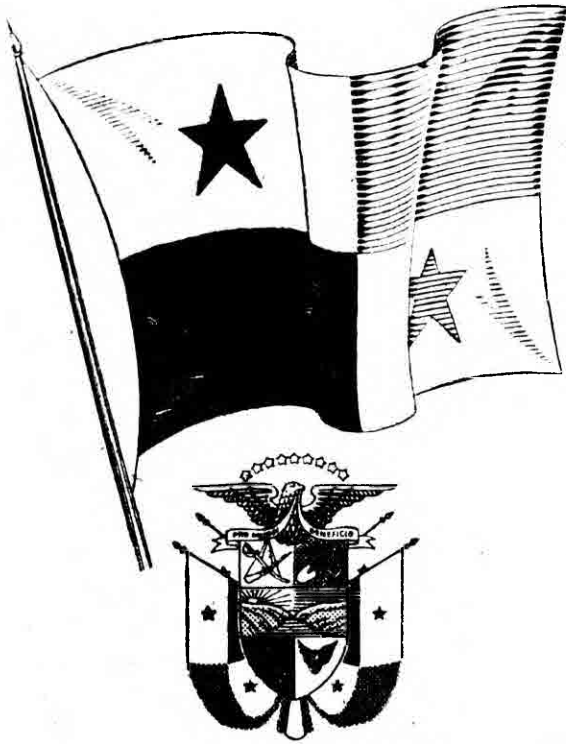
PENSAMIENTO DEL Dr. MENDOZA

"La elocuencia de un periodismo, mudo por las imposiciones de los gobernantes, es el anatema más formidable que cae sobre los que olvidan sus juramentos de fidelidad a la ley y a los dictados de la honra."

"Gobierno que no pone orden en sus finanzas no puede realizar aspiraciones nobles de ningún género."



República de Panamá



3 de Noviembre

En esta ocasión tan importante en la historia de la República de Panamá, saludamos sinceramente al progresista pueblo panameño y hacemos votos para un futuro aún más próspero y feliz.

PAN AMERICAN

LA LINEA AEREA DE MAYOR EXPERIENCIA EN EL MUNDO

XS-41/54-P



Don José Francisco de la Ossa en el Movimiento Separatista

Ocho días antes del tres de Noviembre, don Pancho de la Ossa no sabía concretamente de qué se trataba.

Era el Alcalde de Panamá y manteniendo, como mantenía un perfecto control en la ciudad y un espionaje bien organizado, había llegado hasta él la noticia de que su cuñado, don Manuel Amador Guerrero, don Carlos Constantino Arosemena, don Samuel Lewis, Nini Obarrio y otros, se reunían en diferentes lugares de la ciudad, unas veces en casa de don Constantino, otras en la planta de la luz, otras en la oficina de Amador.

Don Pancho era marroquinista y como todos los que se reunían eran conservadores, pensó que se trataba de algún movimiento revolucionario de las nacionalistas. En esa época, el conservatismo era tan fuerte que admitía subdividirse, sin perder su dominio público, y don Pancho que entonces era en Panamá un "puedelotodo" no iba a dejarse ganar la partida.

Pero era el cuñado del doctor Amador, y como "guerra avisada no mata gente", resolvió irse donde su hermana, la esposa de don Manuel, y hacerle saber que él estaba prevenido de lo que pasaba.

En casa de doña María de la Ossa, don Pancho en un momento oportuno se expresó así:

—Sabes que yo tengo conocimiento por los informes que me dan los hombres de mi servicio secreto, que Amador y otros se reúnen todas las noches en distintos lugares. Ellos están tramando algo, y lo que es yo esta noche los voy a coger presos a todos.

Doña María mudó de semblante. Presa de indecible pánico, tomó a don Pancho de la mano, le invitó a pasar a su recámara y allí delante de un retrato de su madre, tiró un almohadón al suelo e invitándolo a hincarse, le dijo:

—Júrame por nuestra madre, que guardarás secreto de lo que voy a decir y entonces te confío en lo que se halla Amador.

Don Pancho lo tomó a chanza:

—Qué cosa podía ser esa tan seria que exigía juramento tan sagrado y solemne para él? Doña María insistió, su cara no era de juego, su semblante transfigurado por la emoción infundía respeto y don Pancho entonces obedeció... Prestó su juramento y entonces doña María le confió el patriótico secreto.

—Pero si yo soy panameño, ¿por qué no me ha dicho Amador a mí en lo que se halla?

—Porque no quiere comprometerte, porque eres mi hermano, eres Alcalde de la ciudad y no debía de tratarte un asunto de esa clase!

Desde ese día la Independencia ganó un aliado más. Y qué aliado...

Sabido es que Pancho de la Ossa durante su esplendor, fue uno de los mozos más audaces de esta ciudad y que "el allá viene Pancho de la Ossa" fue en

otros tiempos una voz de somatén.

Posesionado ya de la verdad, don Pancho, escuchando la voz de su corazón dejó hacer. Por su parte el Dr. Amador supo que ya no debía temer por ese lado.

Un día el General Pancho Castro, le interroga casi en visperas del movimiento:

—Mire tocayo usted que todo lo sabe, que conoce el patio, qué es lo que se está tramando? Yo noto que hay algo y traigo datos que me han dado de que se está preparando una revolución.

—Don Pancho le dijo: entonces que nada se tramaba, que la cosa estaba tranquila, y que no tuviera ningún ciudadano, disipando así las sospechas del General Comandante de la plaza.

Otro día lo llama el Gobernador de Obaldía y le hace la misma pregunta.

don Pancho disuade fácilmente a don José Domingo de Obaldía de sus temores.

Vuelve a llamarle el General Pancho Castro un poco en juego; en la cantina de don Pancho Vidal, que había en la esquina del Cabildo donde ahora queda la Biblioteca, y le amonesta. El General le toma por uno de los comprometidos y le dice: "No se metan a hacer nada ustedes los panameños, miren que les vamos a dar plomo de veras" y no basándole con eso se lo lleva a Chiriquí y le enseña el Cuartel y dos ametralladoras nuevecitas instaladas en las garitas del "Colombia".

Don Pancho entonces, va a donde doña María y le advierte que todo se está sabiendo, le recomienda que diga a Amador trabaje más discretamente, y vuelve a su Alcaldía.

Así las cosas, el día tres se presenta en su despacho el doctor Amador Guerrero. Viene congestionado, sus pómulos se destacan en la cara enjuta del prócer, el desaliento quiere invalidarle; pero su espíritu no lo permite:

—Todos se están echando para atrás, le dice, estoy abandonado. Ha llegado tropa de Colombia y en el tren vienen los generales Tovar y Amaya. Yo necesito que usted los coja presos en la estación, que yo me entiendo con Huertas.

Don Pancho aceptó con entusiasmo el cometido. En peores cosas se había metido él y había salido bien, con mayor razón en esta en que se jugaban los altos intereses de la Patria.

El doctor se despidió diciéndole que iba a ver a Huertas, y al salir se embarcó en su "buggy" y siguió por la Avenida Central rumbo a Chiriquí.

Don Pancho llamó a diez muchachos de los suyos, de esos que le obedecían ciegamente, abrió el armario de su oficina, sacó fusiles y con bayoneta calada esperó el momento ordenado.

De repente el ruido del tambor se escuchó...

Prun... prun... prun...

Era el Batallón Colombia que con el general Huertas al frente que iba a la estación a recibir a los generales Amaya y Tovar.

Don Pancho midió la hazaña que se le pedía, y estaba pensando si cumpliría siempre el mandato del Dr. Amador, cuando el buggy del mismo se detuvo frente a la Alcaldía.

—No vaya, para qué, sería un sacrificio inútil...

Y se marchó para su casa desconsolado, no sin decirle:

—No pierdo la esperanza, tengo que hablar con Huertas todavía.

Fue entonces cuando después que Huerta recibió a los generales y les llevó al cuartel, el Dr. Amador se fue en su buggy a la casa de don Carlos Zachrisson de donde mandó llamar al General Pastor Jiménez.

En aquella entrevista Huertas le dijo que se mantenía firme en su decisión y que nada le haría vacilar.

Ya al regreso, el doctor Amador tenía otro semblante.

Lo que pasó luego lo saben todos. Se paseaba el General Huertas con el General Pancho Castro. En la puerta del cuartel departían los Generales Tovar y Amaya. Algo iba a pasar, pero Huertas esperaba y observaba. De pronto los Generales le mandaron a llamar y entraron en una conversación que dio al general Huertas la medida de la misión que traían... Entonces entrando al cuartel da una orden, sale el Capitán Salazar y la cumple y los Generales Castro, Tovar y Amaya pasan a ser prisioneros, proclamándose la Independencia del Istmo.

Don Pancho cooperó entonces decisivamente, ya al hacerse cargo de la guardia de los oficiales prisioneros, que le fueron entregados para su custodia, ya cuando con sus propias manos iza en el Cabildo la primera bandera panameña, saludada con los cinco tiros de su revólver.

PENSAMIENTO DEL Dr. MENDOZA

"Parece que el fin que debemos proponernos en la vida está encerrado en esto: perseverar en la vía de conducta, de ideas y de principios que sinceramente creemos honorables; buscar el bien por senderos honestos; y no asustarse por los nudos gordos de aparente difícil solución, que a menudo se presentan a cada cual en el curso de la existencia, y que la previsión y la prudencia resuelven felizmente casi siempre."

Un Saludo Caluroso al Pueblo Panameño



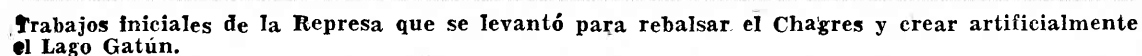
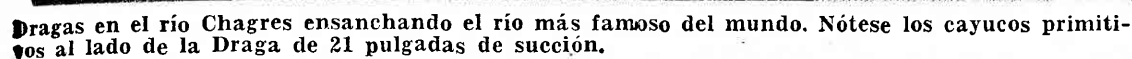
1903

Día de Júbilo para los buenos panameños, esta fecha marca un jalón en la era de progreso que se inició para el Istmo al relumbar en nuestros montes y valles el grito libertario de 1903.

1956



PEMCO, S. A.



1915—Antonio Tello de Guzmán conoce de una antiquísima senda indígena que cruza el Istmo de Norte a Sur, uniendo el Atlántico con el Pacífico y partiendo del villorrio de Panamá termina en la costa del Caribe. Pedrarias manda a empedrar el camino.

1519—Se funda Panamá, puerto terminal en el Pacífico y Nombre de Dios en el Atlántico.

1527—Reconocimiento de la ruta del Río Chagres. Expedición
e informes del Capitán Hernando de Soto

1533—Se normaliza el tránsito por la ruta de Chagres, Cruces, Panamá.

1562—Se inicia la construcción de fuertes para proteger el camino de Portobelo de las incursiones de los piratas.

1587-1588 Los ingenieros Texeda y Antonio Antonelo estudian la ruta de Nombre de Dios y recomiendan el abandono de Nombre de Dios y el cambio a la ruta Panamá-Portobelo.

1593-1594.—La Corona ordena la construcción del camino Panamá-Portobelo. La flota española usa a Portobelo como centro de ferias por primera vez.

1671-1673—Mudanza y traslado de la ciudad de Panamá al sitio del Ancón. Empate de la ruta de Las Sabanas con la ruta de Portobelo.

1735—Se propone la ruta de Chagres-Gorgona-Panamá.
1749—Cambio de la ruta de la flota española. Abandono de

1749—Cambio de la ruta de la plata española. Abandono de Portobelo como centro de las ferias. Se adopta la ruta por el Cabo de Hornos.

NOTA:— Desde que la flota española abandonó a Portobelo como centro de las ferias anuales hasta la construcción del ferrocarril, la ruta Chagres-Cruces-Panamá fue utilizada sin interrupción en invierno y Portobelo-Panamá en verano.

1835—Envío del Coronel Charles Biddle por el Presidente de los Estados Unidos Andrew Jackson para lograr del gobierno granadino una comisión para la construcción del Canal.

1847—Contrato Stephen Paredes para la construcción de un ferrocarril a través del Istmo.

1848—Empieza la Era de la California. Las Compañías Navales de Jorge Law y Guillermo Aspinwall empiezan a operar en la costa Atlántica.

1852—Fundación oficial de la ciudad de Colón.
1855—Inauguración del Ferrocarril Interoceánico entre Pana-

1855—Inauguración del Ferrocarril Interoceánico entre Panamá y Colón.

1880.—Se inauguran los trabajos del Canal francés por el Conde Fernando de Lesseps.

1891—"Escándalo de Panamá". Quiebra de la Compañía Universal del Canal de Panamá.

1893—Segunda Prórroga a la nueva Compañía del Canal
manejada por los franceses.

1899—Investigación de los Estados Unidos sobre la realidad y conveniencia de la ruta de Panamá y otras rutas en el Conti-

conveniencia de la ruta de Panamá y otras rutas en el Continente.

1903—Rechazo del Tratado Herrán-Hay, por el Senado colombiano. Movimiento separatista en Panamá. Firma del Tra-

1904—Se inician los trabajos del Canal Interoceánico.

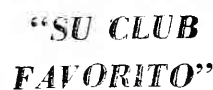
1914—Se inaugura el Canal de Panamá al servicio mundial

1956. Pronunciamento del Congreso de Ingenieros en Lima

1956—Pronunciamento del Congreso de Ingenieros en Lima por el cual se recomienda la participación de todos los países de América en el urgente trabajo de abrir la ruta del Darién.

de América en el urgente trabajo de abrir la ruta del Danubio

★ NAVARRO y ROSA



RITZ

L 2 SHOWS
●
11:30 p.m.
1:30 a.m.

Cimarrones Famosos que Conmovieron el Poderío Español en el Istmo de Panamá

Los negros entraron a Panamá en número considerable con el tráfico de esclavos. Según opinión de varios cronistas e historiadores, los etnoafricanos existían en Panamá antes del descubrimiento de América ya que Balboa encontró una colonia de negros en una región un día de mar "ha de Quarequa y "son fieros y crueles".

BAYANO
De este tipo fué Bayano, a quien sus compañeros reconocen como rey de los hombres de color, y que según Miramontes, "Era de formidable aspecto (fiero, corpulento, feroz, basto, men-brueto, de traza, talle y hábito grosero, de lenguaje bozar, de ingenio rudo), pero de esfuerzos y ánimo gue-

tan ágil, denodado, pronto, agudo, que al claro día ni a la noche (oscura) no estaba en parte de él cosa (segura)". La situación se hace tan crítica que por presión de los hacendados y el pueblo en general el Gobierno Español se ve obligado a enviar contra ellos tropas de reconocimiento, las cuales solo regresaban, si lo lograban, o parte de los que retornaban con la historia de magia negra, bos-nes que se movían y feroces que a donde atacándolos y asesinando a cuantos podían, desapareciendo misteriosamente en la espesura de los montes. Así, por meses los soldados del rey recorrían las traicioneras

selvas logrando a lo sumo uno o dos prisioneros para compensar su ardua labor. Uno de los oficiales enviado contra los cimarrones se lamentaba en carta al Gobernador de "... que no había manera de tomarlos prisioneros ya que el país era increíblemente impenetrable y escabroso, cuyo acceso estaba grandemente impedido por la gruesa maleza y espinosas maniguas, por donde cruzan los negros sin recibir daño alguno porque se untaban el cuerpo con cierta brea que los protegía de las espinas". Siguen los cimarrones bajo la brillante, inteligente y hábil dirección del Rey Negro desolando la región. Contra ellos sale Gil Sánchez con un regimiento. Una noche dicho regimiento acampó por la región del Chagres, en una sabana adyacente a una pequeña villa india. Los cimarrones rodearon el campamento y atacaron. Tal fué el destrozo cometido dentro de las filas de los españoles que la expedición fué abandonada y los cuatro sobrevivientes de la horrible masacre, que a cuchillo pudieron abrirse paso entre el anillo que les habían tendido los diablos negros, fueron enviados a España.

Se envía contra ellos dos expediciones más las cuales sufren la misma suerte. "Deplorable era semejante estado, escribe Saco, y como empeoraba cada día, Alvarro de Sosa escribe al Emperador el 4 de abril de 1555, diciéndole que había hecho tres entradas contra los negros cimarrones, pero con algunas desgracias, pues habían matado al capitán de la primera, y padeciendo su gente por falta de comida..."

Continúan los triunfos de los cimarrones. Contra ellos se envía otra expedición bajo el mando del Capitán Carreño, vencedor de Felipe, quien sorprende a Bayano y lo toma prisionero. Pero el gobernador después de las promesas del boco de suspender sus ataques, cándidamente le dió la libertad. Una vez libre Bayano, burlando lo pactado, nos negros alzan nuevamente la cabeza y retornan a sus depredaciones.

Entre las tácticas usadas por Bayano y los cimarrones en su lucha contra sus antiguos amos estaba la de agotar al enemigo. Cuando los fugitivos se encontraban imposibilitados para enfrentarse en batalla en campamento abierto, se mantenían en los montes, el cual conocían mucho mejor que sus antiguos amos. Por la noche salían en pequeños destacamentos, hacían sonar el Bata o tambor de guerra Africano que notificaba a los esclavos de las plantaciones, minas y servicios, en el "lenguaje del Tambor", cual era la situación y cuando debían intentar la fuga, disparando con las pocas armas de fuego que contaban y gritando a todo pulmón. Luego se retiraban silenciosamente tan pronto como el enemigo despertaba y atacaba en la oscuridad. La noche siguiente se repetía lo mismo. Sin saber nunca cual de estos ardid se convertiría en un ataque sangriento, los espa-



Lic. ARMANDO FORTUNE
De cuyo trabajo "Los Cimarrones se ha obtenido este extracto

ñoles tenían que tomarlos todos seriamente. Esas noches de continuo desvelo o de un despertar sobrecogidos, frecuentemente agotaba a los soldados. A los españoles les era difícil luchar efectivamente contra este tipo de guerrilla llevado a cabo por los cimarrones y en un lugar que se prestaba para el mismo.

Después de cada victoria los cimarrones preparaban un festín alrededor de sus quilombos. Las mujeres y niños se ocupaban de litvar agua y preparar la comida, mientras que los hombres, bajo la sombra de los grandes árboles y cerca de los bohios, limpiaban y preparaban sus armas, contando chistes y hablando de guerra. Más tarde se iniciaba la fiesta con fogozas danzadas bajo el ritmo de los tambores. Ashanti, las que terminaban corrañas guerreras en donde estos africanos y sus descendientes demostraban gran habilidad al correr, brincar y saltar, moviéndose estos que acompañaban con muchos gestos y contorsiones violentas y frenéticas.

Así los cimarrones se mantuvieron por mucho tiempo en un estado de salvaje libertad, viviendo en la más completa independencia mientras duraban sus provisiones, atacando el camino real y saqueando las haciendas, plantaciones, villas y ciudades cuando sus necesidades así los obligaban. Llevándose las mujeres, blancas y negras, y dejando libre a los esclavos.

"Entrado era el año 1556, nos cuenta Saco, y tan grave era la situación en aquella tierra, que no se podía andar por ella sino en partidas de más de veinte hombres armados. Llegó por fortuna a Nombre de Dios el doctor Andrés Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, que iba de virrey al Perú; penetrado de la necesidad de acabar con los alzados, dió comisión a Pedro de Ursúa, gran soldado y capitán que había hecho en el Nuevo Reino de Granada muchas conquistas y poblado una ciudad llamada Pamplona. Reunió gente en Ursúa, en cuyo número había muchos soldados agüerridos y acostumbrados a la fatiga. Como

algunos se hallaban allí desterrados y otros huidos, el virrey perdonó a todos los que tomaran parte en aquella jornada. Viéndose los negros estrechamente apretados, diéronse a partida; y en bien de la paz, concediéndose que todos los que desde cierto tiempo se habían huido de sus amos fueran libres, pues que ya los tenían perdidos; que los que en adelante se huyesen, fuesen restituidos por los cimarrones a sus amos o les pagasen lo que por ellos pidiesen; que todo negro o negra maltratado por su dueño quedase libre, pagándole lo que había costado; que los negros vivirían recogidos en poblaciones que hicieran, como libres y naturales de la tierra, y no derramados por los montes; y que ajustasen con los españoles todo lo que le conviniese, dando rehenes suficientes que asegurasen todo lo capitulado. El rey de los negros, que se decía Bayano, salió con los rehenes para entregarlos en persona; más el virrey usando de una perfidia abominable en hombres investidos de su carácter, tomó también al jefe por uno de los rehenes y enviólo a España, en donde el negro acabó sus días".

Escribiendo cómo fué tomado prisionero Bayano el historiador Rubén D. Carles dice en su artículo "Cómo Don Pedro Ursúa Sometió e Hizo Prisionero a Bayano — Rey de los Negros".

"Según Fray Pedro de Aguado, quien residió en Nueva Granada en 1560, Pedro de Ursúa comandó varias expediciones para pacificar a las tribus belicosas de Santa Marta y luego le fué encomendada la labor de someter a los negros cimarrones en Tierra Firme y por último como compensación a sus servicios se le encargó al mando de la expedición que el Virrey del Perú mandó a la conquista del Dorado, pereciendo a manos del tirano Lope de Aguirre.

"Iniciada la campaña contra los cimarrones, Ursúa se embarcó en Nombre de Dios para acercarse al campamento de Bayano "el que estaba situado en la costa adelante, quince leguas apartadas de la mar".

"Viendo y considerando don Pedro de Ursúa cuan en vano le sería pretender por guerra sujetar a los negros, buscó la manera de tener tratos y comercio con su Rey. Convencido Bayano de las buenas intenciones de Ursúa, quien le prometió un arreglo entre los cimarrones y los españoles "para que no se hiciesen más daño los unos a los otros, ni se persiguiesen ni robasen aceptó la amistad de los españoles".

"Aunque los demás historiadores no comentan sobre este hecho en particular, Fray de Aguado expresa en su obra "Historia de Venezuela" que Ursúa guardaba en secreto un propósito desdoro censurable. Olvidándose de su condición de representantes del Rey y tomando el Ursúa, en cuyo número había muchos soldados agüerridos y acostumbrados a la fatiga. Como

bidos y comprados con sus propios dineros" dió órdenes para que le transportaran a Nombre de Dios junto con mercaderías y baratijas españolas, que debían ser obsequiadas a los jefes cimarrones, grandes cantidades de vino y una poción venenosa para hacer una mezcla con la cual brindarían a sus invitados los cimarrones en ocasión propicia.

"Celebrado el banquete en el campamento español los negros fueron obsequiados con repetidas libaciones de vino y a su final los invitados, uno a uno, pasaron a la residencia de Ursúa en donde recibían, como muestra de la mejor amistad, mercaderías españolas y una buena taza de vino, bien cargada con tósigo ponzoñoso, que les emborracharía terriblemente.

"Despedidos en tal forma los más de los invitados quedaron con Bayano unos pocos capitales y otros negros más, los cuales fueron reducidos a la fuerza y hechos prisioneros. Dos meses después, cuando ya habían repuesto de sus fuerzas tomaron el camino a Nombre de Dios, llevando como prisionero al Rey Bayano y a algunos de sus capitanes.

"De allí fué enviado a Perú, a la ciudad de Lima, donde estaba el Virrey para que lo viese e hiciese de lo que quisiese. El Virrey recibió alegremente a Bayano y lo honró, dándole algunas dádivas y tratando bien su persona y desde allí lo envió a España. Todos los demás negros fueron asimismo presos y dados por esclavos del Rey y enviados a vender fuera de aquella tierra a diversas partes para que allí no hubieran nuevas juntas, ni quedasen rastros de tan mala semilla".

"Los vecinos y mercaderes de Nombre de Dios y Panamá solemnizaron con grandes fiestas y regocijos públicos el desbarate y prisión de estos esclavos, dando muestras de agradecimiento a Pedro de Ursúa por la obra tan señalada que les hizo de limpiar la tierra de una tan crecida cuadrilla de ladrones y salteadores".

Como se puede observar por la cita anterior, con la destrucción de Bayano, "orgullosamente negro cimarrón, quien en gesto que desgraciadamente recoge poco la historia, se alza en contra del Poder Español, cansado de la injusticia y del mal trato..." como bien lo asegura Jorge Turner "ayeron los habitantes de Tierra Firme que se restablecería la calma en la colonia; pero fué una corta ilusión, pues pocos años después los cimarrones infestan nuevamente los campos y caseríos; adquieren constantemente nuevos adeptos y establecen una serie de aldeas, crudamente for-

tificadas, desde donde asolan las regiones vecinas. "Por orden del Rey, quien conoce esta situación, se da una bática apresando a muchos de ellos, restituyéndolos a sus dueños o castigándolos con penas severísimas según la magnitud de su falta..."

LUIS MOZANBIQUE
Con la retirada de Drake los negros prófugos, conscientes de su poderío y de que tienen un nuevo aliado, se tornan más audaces, fundan nuevas aldeas y escogen un nuevo Monarca, que de acuerdo con Miramontes, es "... don Luis de Mozambique, cuyo valor es bien que aquí (publique)".

Conociendo los españoles esta nueva amenaza, "En Real Cédula de 1573 el Rey da instrucciones para una batida general contra los corsarios y cimarrones, e informa asimismo a las autoridades de Tierra Firme de las órdenes impartidas a su Almirante don Pedro Meléndez para que con parte de la Armada barra estas costas de corsarios y habiéndose logrado se ponga de acuerdo con el Presidente de la Audiencia de Panamá para hacer el castigo de dichos negros, "dejando establecido que los que se tomaren vivos se adjudicaren a quienes los tomasen presos, enviándolos señalados — con hierro candente — a éstos reinos, de manera que aún cuando sus dueños los vendan no pueden volver a las Indias".

Pero a pesar de estas medidas, Luis de Mozambique y los cimarrones continúan en sus andanzas. En el año de 1577 desembarca John de Oxenham en Acla, Oxenham, quien estuvo con Drake en su viaje al Océano Pacífico, comprendió de inmediato la ventaja de entrar en trato con los negros fugitivos. Se verificó dicho pacto entre corsarios y cimarrones.

Con la ayuda de los cimarrones John de Oxenham cruzó el Istmo y desde el Golfo de San Miguel zarpó el Océano Pacífico, siendo el primer inglés que navegó en dicho mar.

A su regreso del Océano Pacífico y ya en Tierra Firme, los corsarios y cimarrones son sorprendidos por las tropas españolas, cae prisionero el mismo Oxenham mientras que "El etiope Rey del pueblo bruto como vió del inglés la acerba suerte, el puesto que le había encomendado y se arroja por el río a "nadu".

Al escapar, Luis de Mozambique se reúne nuevamente con los cimarrones y continúa su lucha contra los Españoles. Es tal la situación que el Presidente de la

Audiencia de Panamá, don Juan López Cepeda, consciente de la fuerza potencias de los eufrofugos y comprendiendo perfectamente lo que en carta le enviaría decir un oficial del ejército quien igualmente era dueño de una plantación que "... una colonia de cimarrones cerca de una ciudad des vivir bajo constante amenaza de asalto, allí se camina sobre barriles de pólvora", en representación del gobierno español firma con los representantes de los esclavos fugitivos un tratado de paz en donde se les permitía el que seleccionaran sus dirigentes, establecieran sus propias cortes y cumplieran obediencia a sus propias leyes, prometiendo éstos, por su parte, suspender los ataques y pillajes a los pueblos y haciendas y el devolver a sus dueños los esclavos que después de dicho tratado se unían para unirseles.

Libres los cimarrones del mar Caribe fundan un pueblo cerca de Nombre de Dios llamado Santiago del Principe, hoy conocido como Palenque.

ANTON MANDINGA
Mientras esto sucede en la región del norte, una serie de revueltas estallan en la costa del Pacífico dirigidas por el negro islamizado Antón Mandinga, a quien los exprofugos proclaman rey y que en su persona llevaba un Patuá, o talisman, que presumía lo protegía contra la muerte.

Desconociendo Antón Mandinga lo pactado entre la Audiencia de Panamá y Luis de Mozambique que inicia sus ataques contra los españoles. Tal era la situación que las autoridades, comprendiendo que los cimarrones siempre fueron enemigos peligrosos e impecables, envía una partida no con el propósito de luchar contra ellos sino de concertar la paz.

Verificada esta paz, Antón Mandinga "... con mas de 300 profugos se establecen en Paco- ra, a tres leguas de Panamá, pr- vistos de semillas, útiles de labranzas y un hato de vacas que le compra la Audiencia".

Después de estos pactos entre la Corona de España y los cimarrones, la esclavitud en Panamá toma otro cariz; mejoran las relaciones íntimas y personales entre amos y esclavos al igual que entre los españoles y negros libres, lo que sirvió para humanizar dicha institución en el Istmo y socavar su carácter formal.

—OO—
"Tuvieron los cimarrones en la guerra sus héroes, sus mártires y aún sus diplomáticos para asentar a su tiempo, la paz. Así los nombrts de Bayano y de Antón



Estas mujeres negras lavanderas del Chagres son descendientes directas de los negros alzados.

Brinde por la Patria con el más famoso de los whiskies!



DEWAR'S
White Label
WHISKY ESCOCÉS

DISTRIBUIDORE.

JULIO CANAVAGGIO, S.A.

Agentes

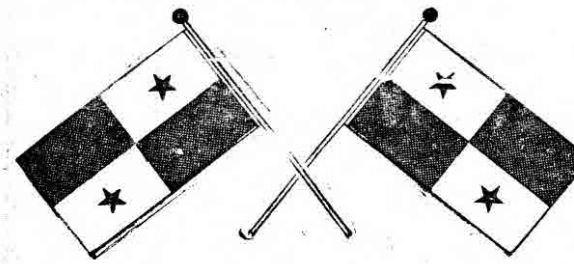
— Ave. "B" 71 —



Saludamos al pueblo panameño y
al Gobierno Nacional en el
Día de su Independencia.

INDUSTRIAS TAGAROPULOS, S. A. — COLON

CIA. PANAMERICANA DE ORANGE CRUSH — PANAMA



1
9
0
3

Salve Oh Patria Grande:
brilla hoy en tu Cielo el
fulgor del progreso y el
maravilloso Sol de la Li-
bertad. Por tí que eres
Soberana: Conservaremos
para siempre libre y digno
este terruño idolatrado!

1
9
5
6

ALMACEN

1/2 CENTAVO

1903 - 1956

Sobre la tumba de los proceres ya desaparecidos desgranamos hoy, las frescas hojas de laurel que un pueblo agradecido derrama para reverdecer sus glorias. La Patria agrada decida les tendrá siempre presentes en su más fervoroso recuerdo...



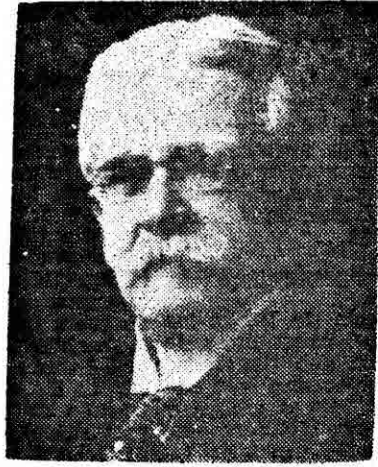
LA MODA AMERICANA



MANUEL AMADOR GUERRERO
Primer Presidente de la
República (1833-1909)



JOSE DOMINGO OBALDIA
(1845-1910)



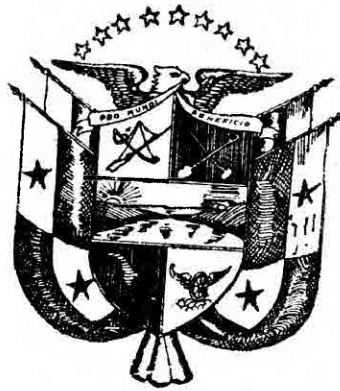
BELISARIO PORRAS
(1856-1944)



RAMON M. VALDES
(1867-1918)



ERNESTO DE LA GUARDIA Jr.
(1904)



JOSE ANTONIO REMON C.
(1908-1955)

Desde el 3 de Noviembre de 1903 hasta la fecha, un poco más de medio siglo de vida republicana, se han realizado en el país 12 elecciones directas presidenciales, mediante el voto popular. Y 2 elecciones mediante el voto de los constituyentes. No obstante lo anterior, por el Solio Presidencial han desfilaro 31 Presidente entre primeros y segundos Designados, por revoluciones triunfantes, muerte y dimisión.

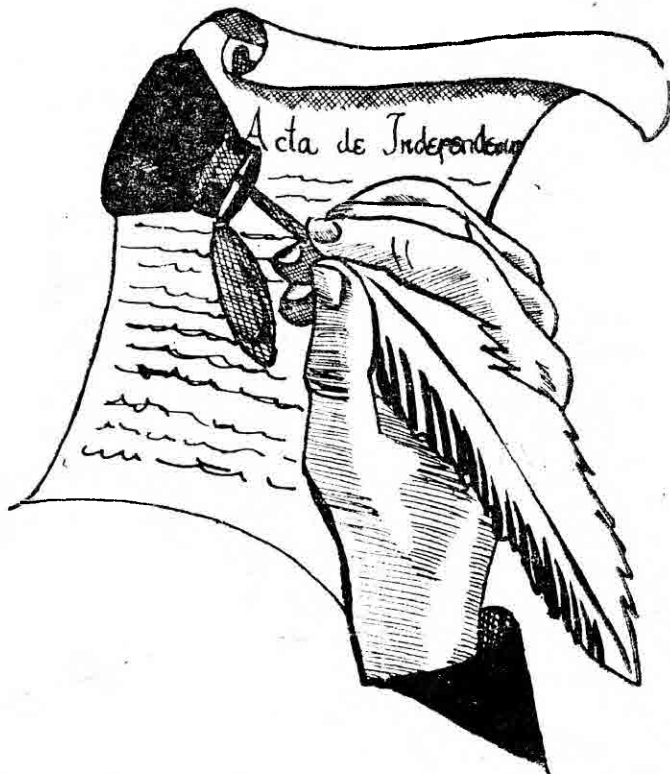
Al celebrarse un año más de vida soberana del pueblo panameño, rendimos homenaje de admiración a todos estos Presidentes que fueron elegidos directamente en elecciones populares; o bien en forma indirecta por una Constituyente, sin que esto sea óbice para reconocer la labor de todos y cada uno de los 31 Presidentes que han detentado el Poder.



RODOLFO CHIARI
(1869-1937)



DOMINGO DIAZ AROSEMENA
(1875-1949)



FLORENCIO H. AROSEMENA
(1872-1945)



ENRIQUE ADOLFO JIMENEZ
(1888)



ARNULFO ARIAS
(1901)



JUAN D. AROSEMENA
(1879-1939)



HARMODIO ARIAS M.
(1886)