



ROBERT J. FLEMING, Jr., Gobernador-Presidente

H. R. PARFITT, Vicegobernador

FRANK A. BALDWIN
Jefe de la Oficina de Información

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Trimestralmente en Balboa Heights, Zona del Canal
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal
Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecería
dar crédito al Review, aunque ello no es esencial.
Distribuido gratis a todos los empleados del Canal de Panamá

ROBERT D. KERR, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
TOMAS A. CUPAS y RICHARD D. PEACOCK
Redactores:
JOSE T. TUÑON, EUNICE RICHARD y
TOBI BITTEL

Nuestra Portada

EL MAPA DE LA portada que relata la historia de Panamá, su pasado y su presente, refleja el tema de esta edición: Panamá, Centro Deportivo de América Latina. Más turistas están descubriendo este hecho cada año.

Un viaje a Panamá vale la pena. A un poco más de dos horas de los Estados Unidos por "jet" y un poco más de eso de muchas ciudades latinoamericanas, Panamá ofrece una amplia variedad de actividades, compras, clima y muchas cosas que ver.

Una nación de un poco más de 1,000.000 de habitantes, Panamá ocupa el istmo que ha sido paso obligado del comercio y los viajeros durante más de 450 años. La estrecha faja de la República de Panamá va de este a oeste, y su geografía, que ha sido siempre importante, afecta el modo de vida de sus habitantes.

En el occidente existen montañas y rico suelo—la

provincia de Chiriquí puede ser llamada el granero de Panamá. En el oriente, al cual no han llegado las modernas carreteras, la vida entre los indios es casi igual como lo fue hace cientos de años.

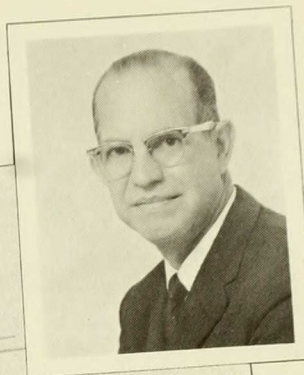
Es probable que el visitante sólo llegue a Panamá y Colón, las dos ciudades en los extremos del Canal de Panamá, en el "medio" de la República. La ciudad de Panamá, que domina la República tanto en población como en comercio, es el punto de escala para la mayoría de los visitantes.

No es posible incluir toda la Historia de Panamá en una sola edición del REVIEW En Español. Los principales puntos de interés, una lista de lo que hay que hacer, ver y visitar, ha sido condensado en varios artículos. El mapa de la portada, preparado por el Comando Sur del Ejército de Estados Unidos, fue modificado para esta edición.

Indice

Bienvenido a Panamá.....	3
Historia de Panamá.....	4
Deportes en Panamá y la Zona del Canal.....	6
Carnavales y Ferias Nacionales.....	8
Panamá de Noche.....	10
Chiriquí.....	12
Panamá en Fotos.....	13
Bocas del Toro y San Blas.....	14
Tablas de Navegación, Notas.....	16
Guía para Visitantes.....	18
La Historia del Canal de Panamá.....	19
Historia del Canal.....	25
Aniversarios.....	27
La Pesca en Panamá.....	28
De Compras.....	30
Navegación.....	31





PANAMA

Tels. 5-5000 - 5-5300 — Apartado 4421 —

En nombre de mis compatriotas y en el mío propio, me complazco en invitarles cordialmente a disfrutar de la tradicional hospitalidad que ha brindado Panamá a través de los siglos a todos cuantos la han visitado, porque desde los días de la Colonia, nuestro pequeño Istmo, se ha caracterizado por su cosmopolitismo. Así ha llegado a ser uno de los puntos más significativos de reunión en el mundo.

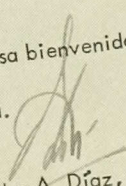
Las carabelas de antaño han sido sustituidas por el vertiginoso avión de propulsión a chorro y por los lujosos barcos que día tras día traen a nuestras soleadas playas una gran cantidad de visitantes. Vienen a gozar de nuestro sol, a pescar y a conocer un mundo lleno de atracciones.

La República tiene una historia de la cual se puede sentir orgullosa. Su etapa inicial está reflejada en las vetustas ruinas de Panamá Viejo; y el Panamá actual se manifiesta en sus elegantes hoteles, y casas de apartamentos y en una dinámica actividad comercial.

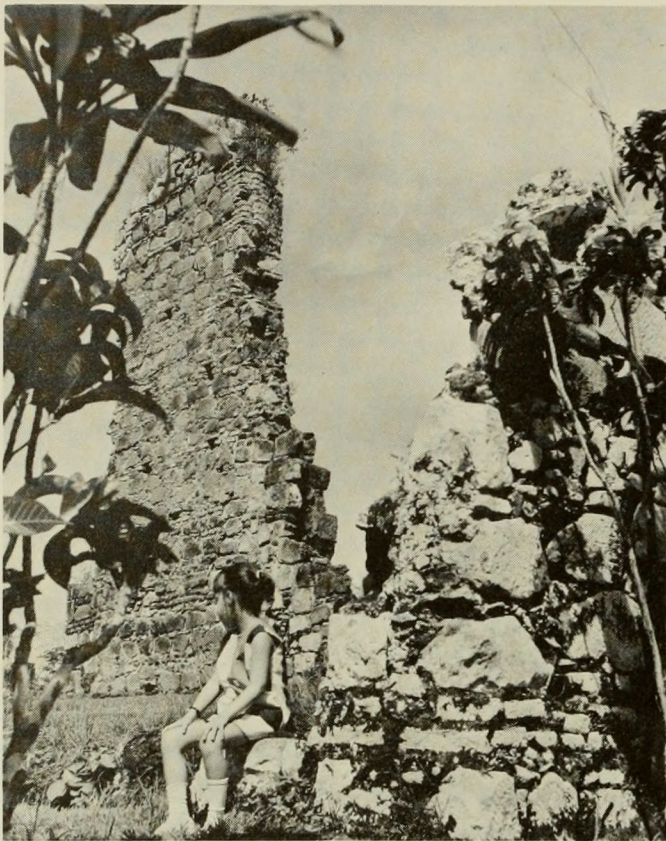
Una gran diversidad de placeres les espera en Panamá. Podrán dedicarse al golf o a la natación o al baseball o al hipismo. Asomarse a la vida nocturna o a algo lleno de aventura - las corridas de toros. En el interior de la República abundan las flores, y al oeste, sector de frescas montañas encontrarán lagos con abundantes truchas.

Para los que desean divertirse habrá una experiencia nueva todos los días, para los que quieran descansar, Panamá es el sitio ideal.

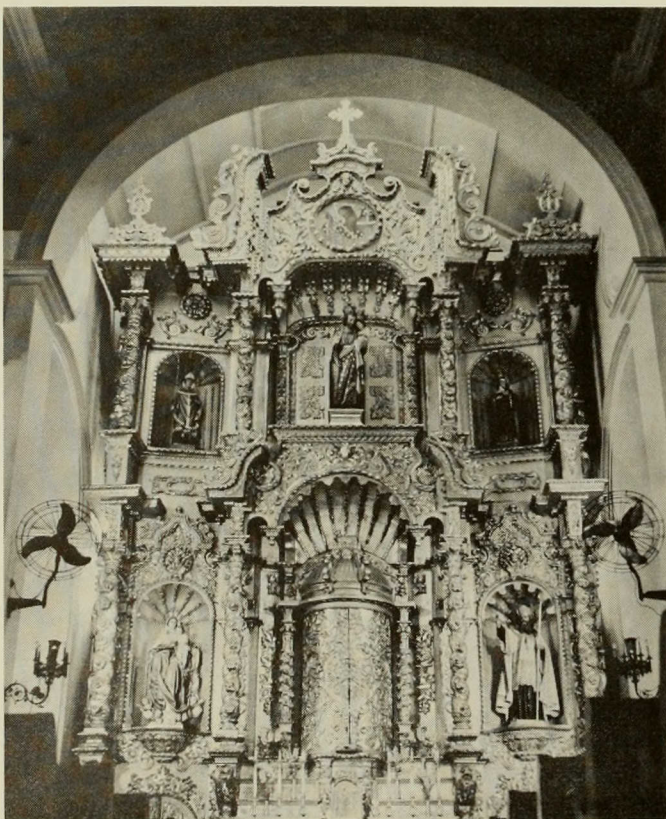
En nombre de todos los Panameños les extiendo mi calurosa bienvenida, seguro de que siempre conservarán magníficos recuerdos de nuestra tierra.


Pedro A. Díaz,
Gerente General
Instituto Panameño de Turismo.

Panamá, Noviembre de 1965.



Ruinas de varias iglesias y edificios públicos destruidos por Henry Morgan y sus piratas en 1671 todavía se mantienen en pie en Panamá La Vieja.



El Altar de Oro de la Iglesia San José, uno de los más bellos en existencia en la actualidad, escapó del ataque de los piratas de Morgan.

La Razón: Es Geográfica

EL ISTMO: VENERO DE HISTORIA

DESDE LA EPOCA del descubrimiento, por su posición geográfica excepcional, el Istmo de Panamá ha tenido una secuencia de leyenda romántica y de hechos históricos mucho más rica que muchas naciones de las dos partes del continente que le toca unir.

Desde aquellos lejanos días en que Cristóbal Colón navegaba cada ensenada de la costa panameña del Caribe, buscando el camino a la India, el Istmo ha estado en el centro del interés mundial. Por su suelo pasaron hombres de todas las naciones, siempre en busca de un camino a través de ese estrecho istmo bañado por dos poderosos océanos.

Uno de ellos fue Vasco Núñez de Balboa, quien en 1513 forzó su marcha a través de la densa selva y por sobre las montañas, hasta que, desde un pico del Darién, descubrió el Océano Pacífico. Tres años más tarde Pedro Arias de Avila llevó su conquista hasta una aldea india de pescadores sobre la orilla del Pacífico, y fundó la vieja ciudad de Panamá, en donde permaneció durante 154 años. Las ruinas de la vieja ciudad se pueden ver hoy al Este de la Capital de Panamá.

Poco después del Descubrimiento, el estrecho Istmo se convirtió en centro del comercio mundial. Durante trescientos años Panamá fue guardián de los tesoros del nuevo mundo. A las costas de Panamá llegaban los galeones españoles con mercancía para ser distribuida. Mientras que del Perú llegaban los barcos con el Tesoro Real, para llevarlo, a lomo de mula a través del Istmo y embarcarlo rumbo a España.

Catorce años después de fundadas Panamá y Nombre de Dios, los españoles exploraron el Chagres y el Río Grande, estudiando la posibilidad de usar los dos ríos para hacer un canal que uniera los dos océanos. Pero la idea fue abandonada.

La ciudad de Panamá dejó de ser una aldea de chozas de barro y en pocos años se convirtió en ciudad colonial de casas de cal y canto, calles enlozadas, grandes conventos, bellas iglesias y una catedral. En su momento de gloria, Panamá era conocida como la más rica y lujosa ciudad del mundo entero. Y la prosperidad de Panamá continuó creciendo y floreciendo hasta que el bucanero inglés Henry Morgan la destruyó en 1671.

En 1673 y a seis millas de distancia de la vieja ciudad, surgió una nueva Panamá rodeada de murallas. Durante casi doscientos años, el viejo camino empedrado que unía la capital con Portobelo, en la costa del Caribe, pasando por la selva, fue la única vía por donde fluyó la mayor parte del comercio español.

Portobelo era una activa ciudad comercial, a la cual llegaban desde Europa, los mercaderes para intercambiar con sus colegas del Perú, Chile y México. Durante los 40 días que duraba su Feria vibraba de actividad, mientras los esclavos descargaban los galeones anclados en el puerto y enormes recuas de mulas cruzaban las estrechas calles de la población, cargadas con productos nativos y tesoros colectados durante el año, para ser enviados a España. Las barras de oro y plata eran apiladas como leña en el Edificio de la Aduana listas para ser usadas en el intercambio entre los mercaderes españoles y los compradores de las tierras americanas. Varias veces fue Portobelo víctima de los bucaneros y de varias agresiones de los ingleses.

No fue sino hasta el siglo XVIII en que el flujo del tesoro del Perú empezó a decrecer y la importancia de Panamá vino a desvanecerse. Estaba pasando la Hora de Gloria de España y otras naciones se esforzaban grandemente en participar del comercio con el Nuevo Mundo.

Los asaltos y las crueldades de los piratas y los esfuerzos de los ingleses por establecerse en puntos vitales de América, cerraron la ruta de Portobelo. La paralización del tráfico trajo pobreza a esa otrora rica población. La vida comercial de Panamá se terminó, pero los residentes mantuvieron sus iglesias, sus conventos y su modo de vida. Así las cosas, la época colonial y el poderío español en Panamá, llegaron a su fin.

Entonces vino el movimiento revolucionario que trajo el despertar en las provincias y el nacimiento de la lucha por la independencia. Política, comercial y geográficamente, Panamá ocupaba en ese tiempo, una posición aislada como parte muy abandonada del Virreinato de Nueva Granada, compuesto de las que ahora son las repúblicas de Colombia, Ecuador, Panamá y Venezuela. En 1821, los panameños declararon su independencia de España y se unieron a La Gran Colombia. En los términos de la incorporación, Panamá expresamente se reservaba el derecho de secesionar. Cuando la Gran Colombia se separó en tres partes en 1830, una fac-

(Pasa a la página 26)



Balcones de rejas sobresalen en una estrecha calle y un farol romántico conserva el sabor del esplendor colonial de Panamá.



La Catedral de Panamá, iniciada en 1688, fue terminada en 1796. Conchas de madreperla adornan las torres gemelas de la bella estructura colonial.

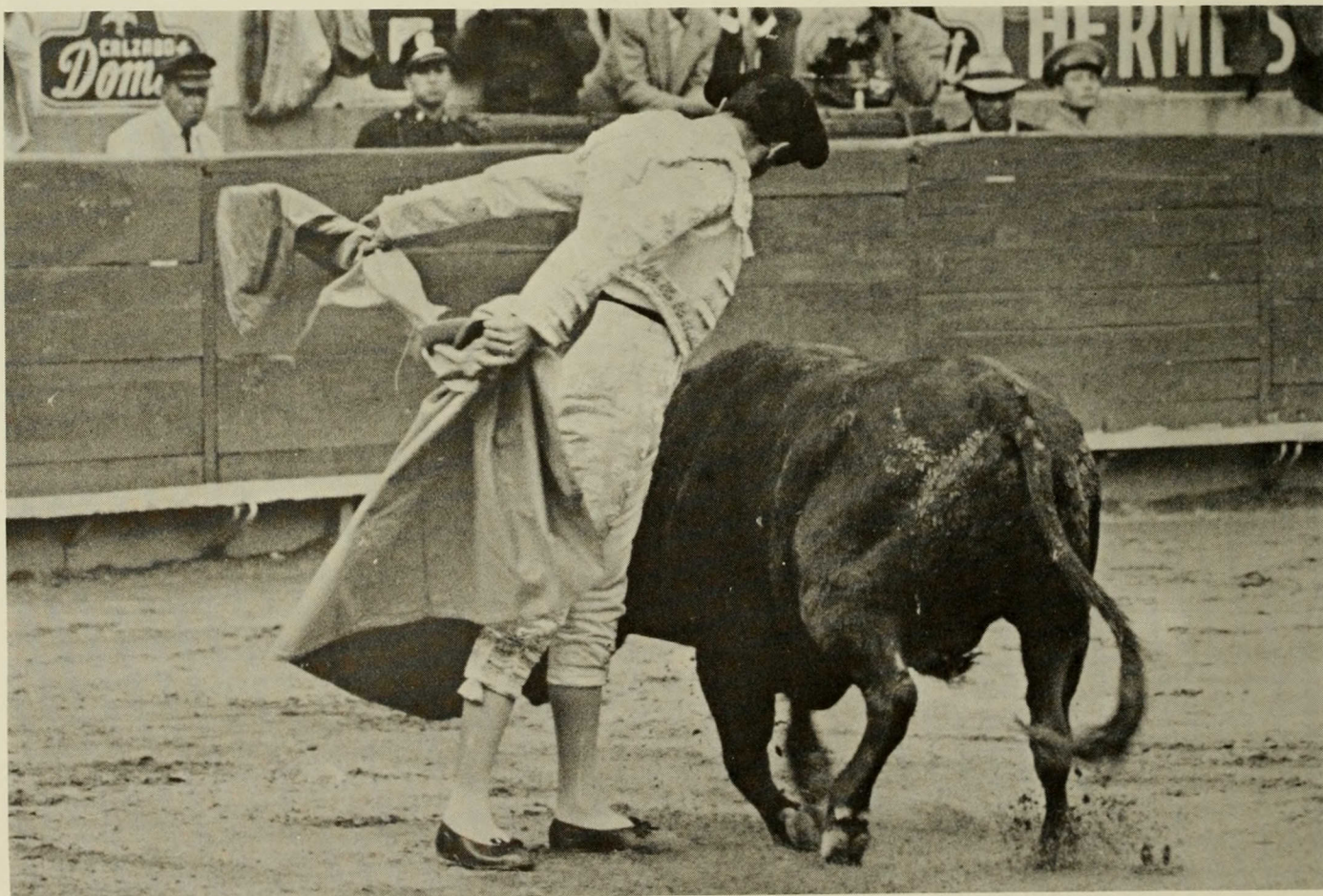
EL Deporte En Panamá

PANAMA NO ES solamente el centro de la América Central, geográficamente, sino también uno de los más grandes centros deportivos de la América Latina.

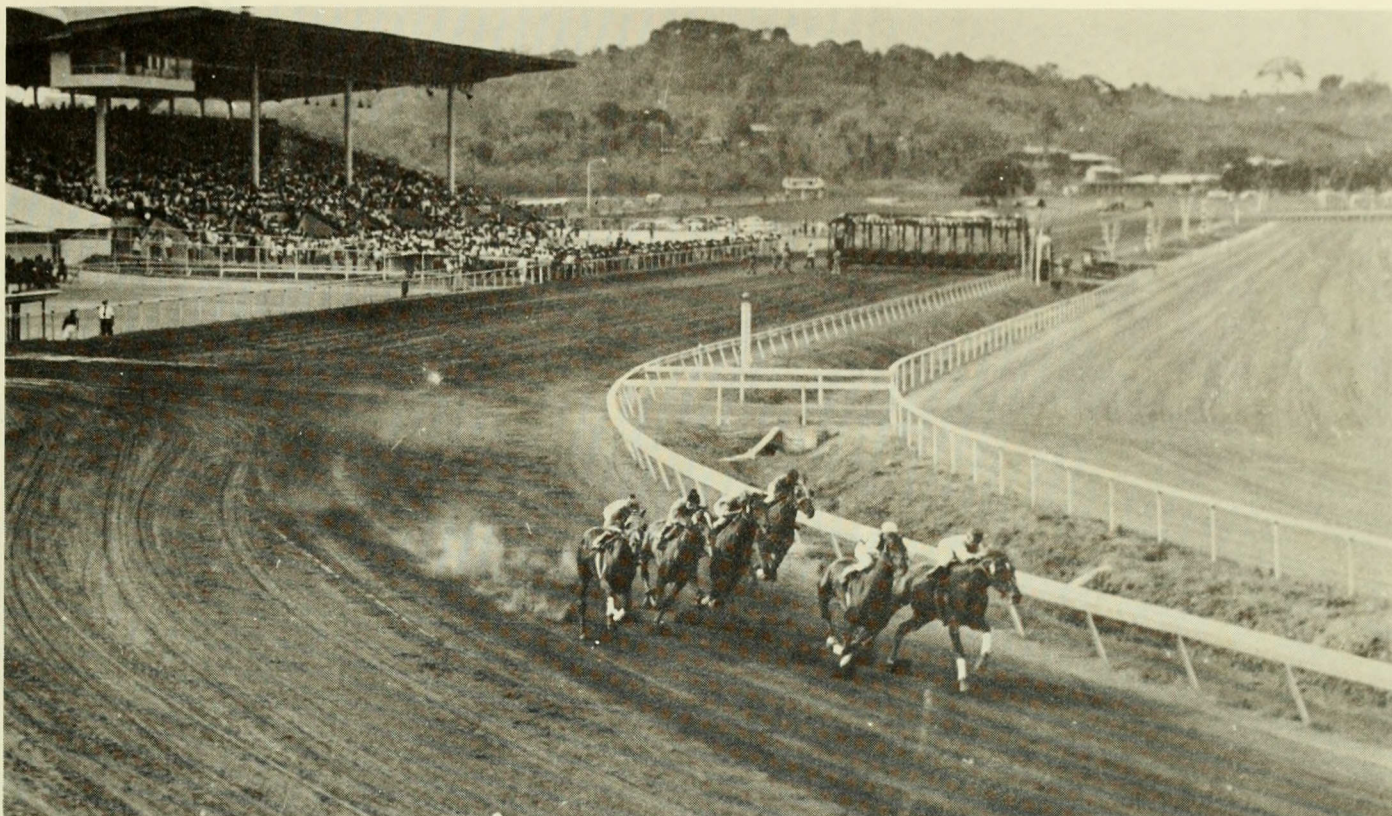
Panamá es una nación pequeña, pero muy deportiva. Muchos panameños se han convertido en estrellas en el mundo de los deportes—especialmente en los Estados Unidos.

Los turistas que visitan Panamá encontrarán muchos sitios en donde se celebran eventos deportivos. Uno de estos eventos son las carreras de caballos. Todos los fines de semana hay carreras en el Hipódromo Presidente Remón, donde los purasangre de Panamá compiten con los mejores de Norte y Suramérica. Los turistas son admitidos gratis, mostrando únicamente su tarjeta de turismo. Los panameños Braulio Baeza, Manuel Ycaza, Jacinto Vásquez y Sandino Hernández, se encuentran entre los líderes en los hipódromos de los Estados Unidos.

Los fanáticos del boxeo pueden presenciar una pelea casi todos los fines de semana en el Gimnasio Nacional o en el Estadio Olímpico de Panamá, o en la Arena de Colón, en la ciudad de Colón. Entre los panameños que han obtenido renombre mundial se encuentran el fina-



Famosos matadores vienen a Panamá durante la estación seca para lidiar toros nativos e importados.



Los mejores purasangres suramericanos y de los Estados Unidos doblan la primera curva en el Hipódromo Presidente Remón.

do Panamá Al Brown, quien fue campeón mundial de peso gallo de 1929 a 1935, y el actual campeón mundial de peso liviano, Ismael Laguna.

El beisbol de grandes ligas es conocido en todo el mundo—y Panamá no es la excepción. De diciembre a febrero los fanáticos llenan el Estadio Olímpico todas las noches y los domingos por la tarde para presenciar los juegos de la Liga Profesional de Beisbol de Panamá. Los cuatro equipos están integrados por peloteros de grandes ligas y jugadores nativos. Los jugadores panameños en las mayores son Héctor López (Yankees de Nueva York), Rutheford “Chico” Salmon (Indios de Cleveland) y Emilio Phillips (Filis de Filadelfia).

Las corridas de toros—una tradición española de siglos—tienen también aficionados en Panamá. Toreros mexicanos, españoles y sudamericanos, han tenido su “momento de la verdad” de enero a abril cuando se enfrentan a toros nativos y mexicanos en la Plaza de La Macarena en el barrio de San Francisco de la Caleta.

Durante todo el año el hermosamente mantenido Club de Golf de Panamá atrae a jugadores de la República y de la Zona del Canal. En febrero, el Club atrae a algunos de los más destacados profesionales del mundo para el Abierto

de Panamá. El mes pasado, Mike Souchak, de los Estados Unidos y Juan “Chi Chi” Rodríguez, de Puerto Rico, jugaron un partido allí para el Maravilloso Mundo del Golf de la ABC-TV.

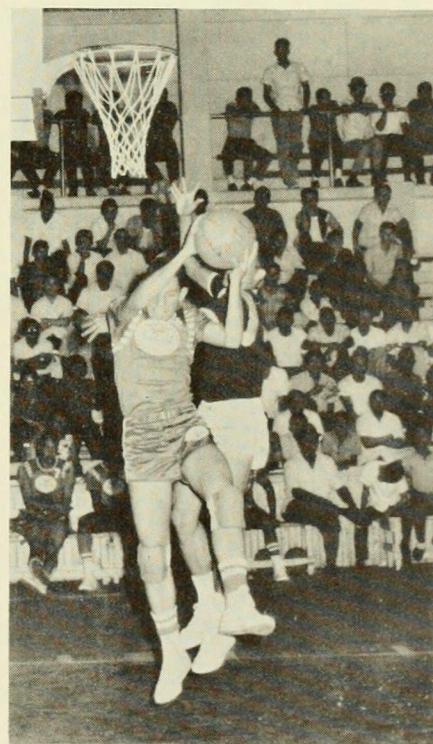
Los fanáticos del baloncesto presencian mucha acción en Panamá desde junio hasta septiembre. Las ligas de baloncesto de Panamá y Colón ofrecen acción rápida y de calidad, y cada año, la Selección de Panamá concurre al Campeonato Centroamericano de Baloncesto. En todos los años que el equipo de Panamá ha competido en dichos juegos, no ha perdido.

Las selvas de Panamá son el paraíso de los cazadores. El cazador entusiasta puede cazar jaguar, ocelote, puma, gato montés, puerco salvaje y saíno. Los cazadores de pájaros pueden buscar pavo salvaje, patos, perdices y palomas de monte.

Las riñas de gallos han constituido una actividad popular en Panamá durante muchos años. Las riñas de gallos se llevan a cabo todos los domingos y lunes en el Club Gallístico de Panamá en la ciudad de Panamá. Además, la mayoría de los pueblos del interior cuenta con galleras bien acondicionadas.

Las playas de Río Mar y Santa Clara son las más populares en el sector Pacífico.

(Pasa a la página 24)



Dos canasteros luchan por el balón en un partido de la Liga de Baloncesto de Panamá en el Gimnasio Nacional Neco de la Guardia.

Carnavales y Ferias



EL PANAMEÑO, por naturaleza, es de espíritu alegre. Trata por todos los medios de ver el lado risueño de la vida, y disfrutarla en toda su plenitud.

Sin embargo, hay una época del año en que los panameños dan rienda suelta a su natural euforia, hasta el punto de que pareciera no importarles lo que sucede en el resto del mundo. Esa época es la de los Carnavales, período festivo que ocupa mucho de su tiempo y atención.

Mucho antes de la llegada de los Carnavales, que normalmente tienen lugar a fines de febrero o inicios de marzo, los jóvenes y también los mayores, comienzan a hacer preparativos para divertirse. Forman grupos llamados "comparsas", y de una vez comienzan a imaginar diseños para sus vistosos disfraces, y a ensayar cantos y gritos especiales.

Mientras tanto, la Junta del Carnaval de Panamá y la de la Zona del Canal auspician concursos de popu-



laridad para escoger a sus respectivas Reinas. Algunas veces, las candidatas y sus partidarios venden votos—normalmente a centavo cada uno—lo que va a parar al Fondo de los Carnavales. Otras veces, es un jurado especial el que selecciona a la Reina.

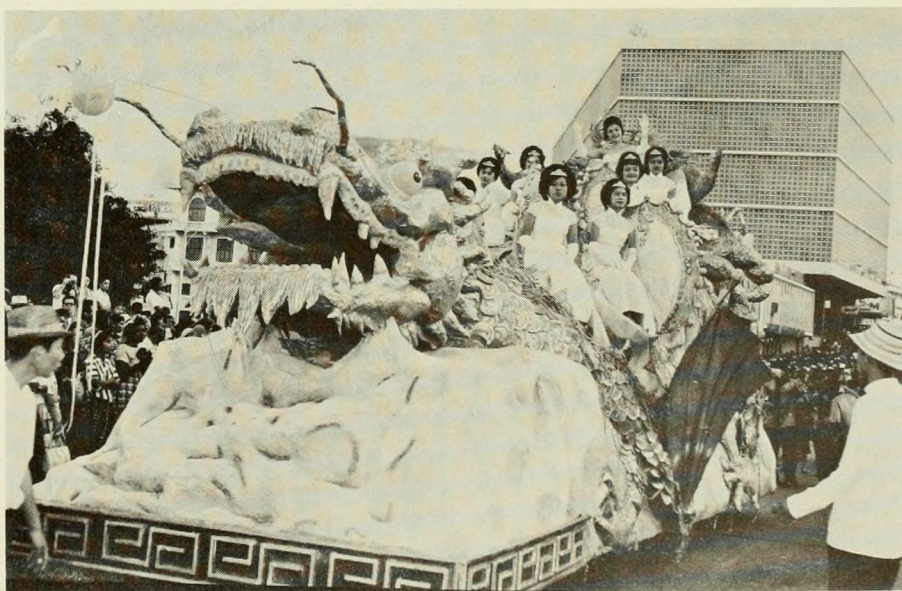
Simultáneamente, otros grupos sociales escogen a sus propias Reinas. Tal es el caso del Club Unión, la Colonia China, el Club de Yates y Pesca, Asociaciones de Empleados de la Contraloría General de la República, la Caja de Seguro Social y diversas entidades públicas y privadas.

Llega entonces el tan ansiado momento. El festivo período carnavalesco comienza a mediodía del primer día (sábado) cuando las Reinas, sus cortes, muchas comparsas, las Juntas del Carnaval y la Murga, dan la bienvenida oficial al Rey Momo, símbolo de la farsa y la alegría.

Los Carnavales panameños finalizan oficialmente en la madrugada del Miércoles de Ceniza con el Entierro de la Sardina, simulada ceremonia que los

(Pasa a la página 22)

El entusiasmo de una feria agrícola en Panamá. En esta, un grupo hace demostración de contradanza, danza típica de los Estados Unidos. Los bailes típicos panameños dan sabor a todas las ferias y proporcionan entretenimiento. Los principales propósitos de las ferias son destacar los aspectos agrícolas, comerciales e industriales del área y para incrementar el progreso y conocimiento en esas regiones.



Desfile de Carnaval. Este carro alegórico lleva a bellas señoritas de la colonia china sobre un pintoresco dragón. El desfile es lo más deslumbrante del Carnaval.



Ese es el esplendor nocturno en Panamá, a lo largo de la Avenida Balboa, en la Bahía de Panamá.



Cenando de noche, mientras sopla la fresca brisa sobre esta terraza de un restaurante cerca de la bahía. Atmósfera de jardín completa la escena.

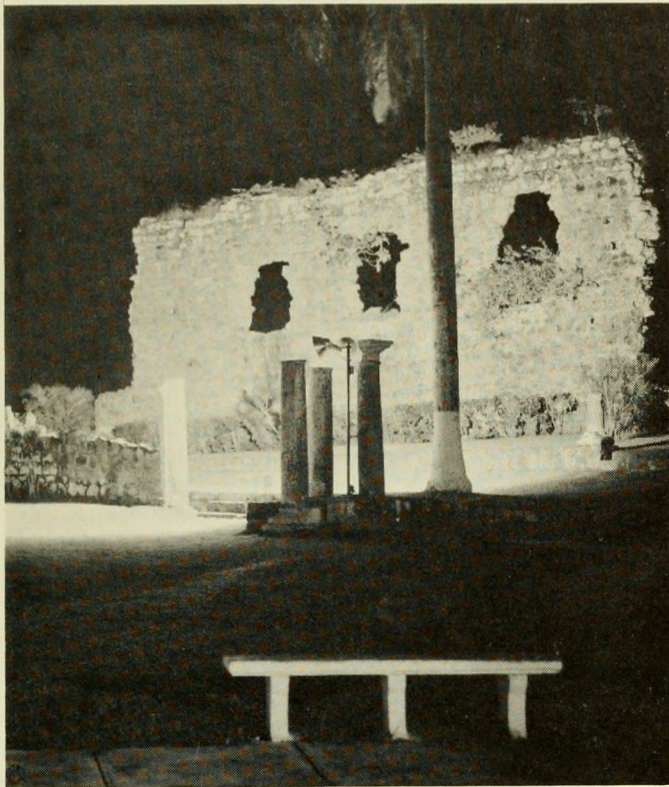
LA VIDA NOCTURNA en Panamá tiene 450 años de historia.

Probablemente comenzó cuando los primeros hidalgos españoles pusieron sus plantas en suelo istmeño, y desde entonces, ha tenido períodos de esplendor y decaimiento.

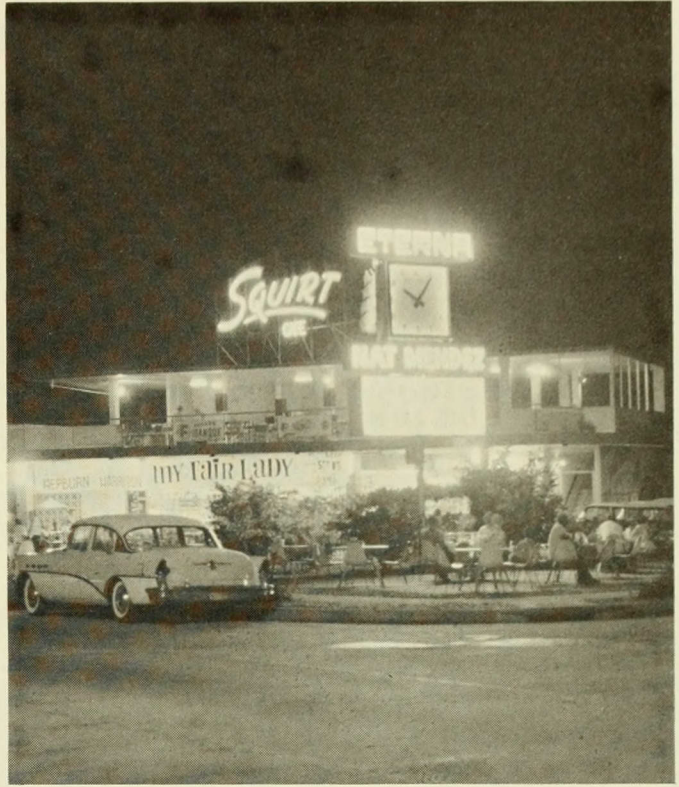
A pesar de que la vida nocturna de Panamá, tiene ahora una distinción y suntuosidad que no tenía durante los días de la construcción o durante aquellos álgidos de la segunda guerra mundial, entonces y ahora ha tenido un carácter propio y un ritmo típicamente panameño.

El turista que tenga la suerte de visitar a Panamá durante los días del Carnaval, encontrará a los istmeños todos entregados a una fiesta de cuatro días de duración. Además de las celebraciones y bailes que hay en los hoteles y sitios de diversión, lo más característico de los Carnavales, son los toldos, en donde baila el pueblo al aire libre, y los desfiles y bailes típicos que se escenifican en las calles de la ciudad.

Durante el resto del año, siempre hay diversión en Panamá. Desde una lujosa



Las ruinas de Panamá La Vieja son bellas de noche.



Un café en una acera, informal y alegre.



Cerca del área de hoteles modernos, este restaurante al aire libre ofrece una vista de una vía pública muy transitada.

cena bajo las estrellas con el marco de un jardín tropical hasta el suntuoso baile en los salones del hotel y la emoción indescriptible de las mesas de juego del casino. Y hay varios cinematógrafos con aire acondicionado en donde se pasan las mejores películas de Hollywood y Europa.

Panamá tiene tres hoteles de lujo de primera categoría. El Internacional, cerca de los almacenes en la parte más vieja de la ciudad. Los otros dos, el Continental y El Panamá Hilton, se encuentran al borde del mejor distrito residencial de Panamá.

El Internacional es famoso por su excelente restaurante y su cocina francesa. El Hilton y El Continental tienen lujosos comedores, en donde el servicio, la música y los espectáculos son soberbios. En ambos hoteles el gobierno opera modernísimos casinos. Cerca del Aeropuerto de Tocumen, se encuentra La Siesta, excelente motel con cocina internacional en donde se presentan magníficos conciertos de música para baile. Todos estos hoteles tienen aire acondicionado.

El lugar más popular del Panamá Hilton, para los aperitivos, es el Salón

Bombarde, en donde todas las noches Leroy Lewis deleita a los asistentes con música del monumental órgano Wurlitzer. Este órgano es uno de los más grandes de su tipo jamás construidos por esa fábrica. Tiene 259 registros y su gama de sonidos es casi infinita: desde un susurro hasta el potente retumbar del trueno.

A orillas de la Bahía de Panamá, se encuentra el atractivo y popular restaurante Panamar, cuya especialidad son los platos nativos y toda clase de mariscos, servidos al aire libre en un jardín
(Pasa a la página 23)

Chiriquí: Tierra de Contrastes



Caballos de pura sangre son criados en esta hacienda cerca de Concepción, Chiriquí.

CHIRIQUI ES LA provincia de Panamá que ofrece los más atractivos contrastes. En media hora, llega uno, desde la exhuberancia de un clima tropical, en su principal ciudad, David, a la eterna primavera que reina en la población de Boquete, sobre las montañas chiricanas.

Esta provincia, a 300 millas al Oeste de Panamá, de enhiestos picos y rico suelo, está a una hora de distancia por avión, de la ciudad de Panamá. Un viajecito a Chiriquí, deparará agradables sorpresas al viajero.

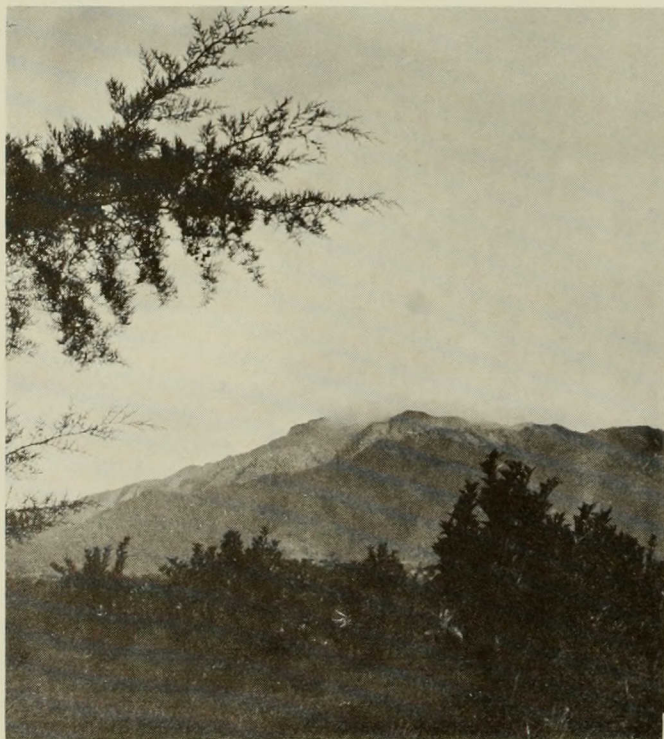
Hay varias cosas que el viajero debe hacer al llegar a Chiriquí. La primera es probar la naranja de Boquete, de una calidad no igualada en ninguna parte del mundo por su delicadeza y sabor. Por supuesto que otra cosa que no debe perderse el visitante es el café de las tierras altas de Chiriquí. La provincia chiricana es famosa también por el

magnífico tabaco, negro y rubio, que produce.

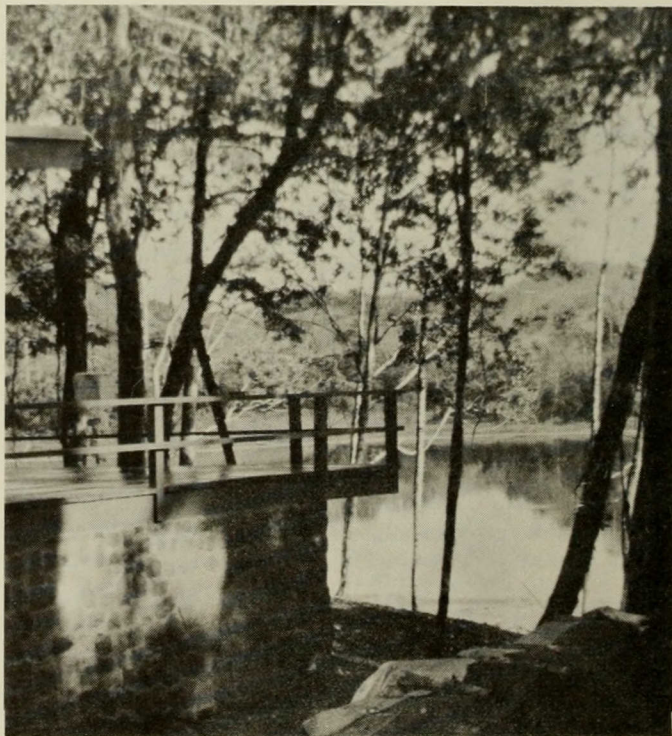
La provincia produce gran parte de la comida de la República de Panamá; hay gigantescas plantaciones de banana, muchas fincas de café, una enorme plantación de cítricos que en un futuro no lejano exportará gran cantidad de jugo de naranja y, en las faldas de las montañas chiricanas se produce gran cantidad de los artículos que están a la venta en los mercados de las ciudades de Panamá y Colón. También, en las llanuras de Chiriquí, pasta la mayor parte del ganado de carne de Panamá.

Tanto en David como en Boquete hay buenos hoteles, modernos restaurantes y fácil transportación. Los chiricanos son famosos por su espíritu amistoso y su energía.

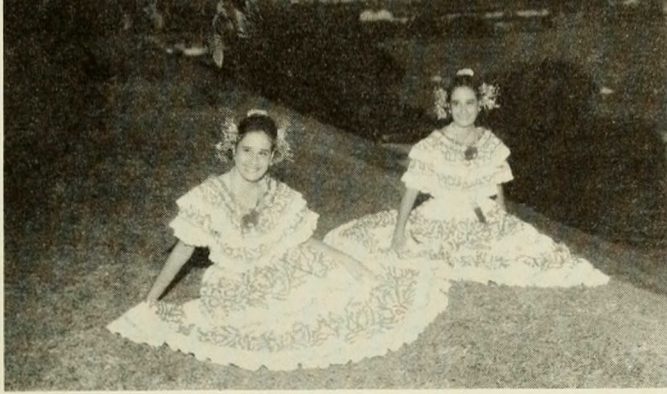
En la región hay abundante cacería y pesca de trucha en los ríos.



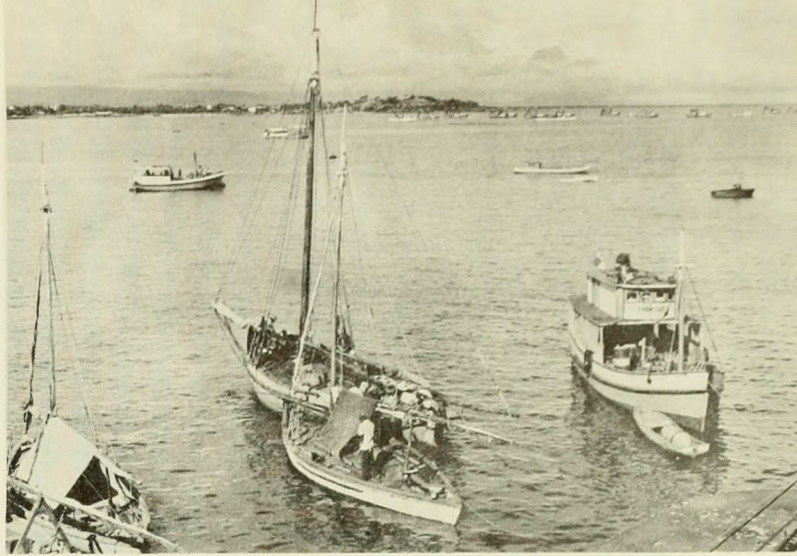
La belleza de El Barú puede verse por varias millas en el área del Boquete.



Tranquila escena de un lago en el área del Volcán.



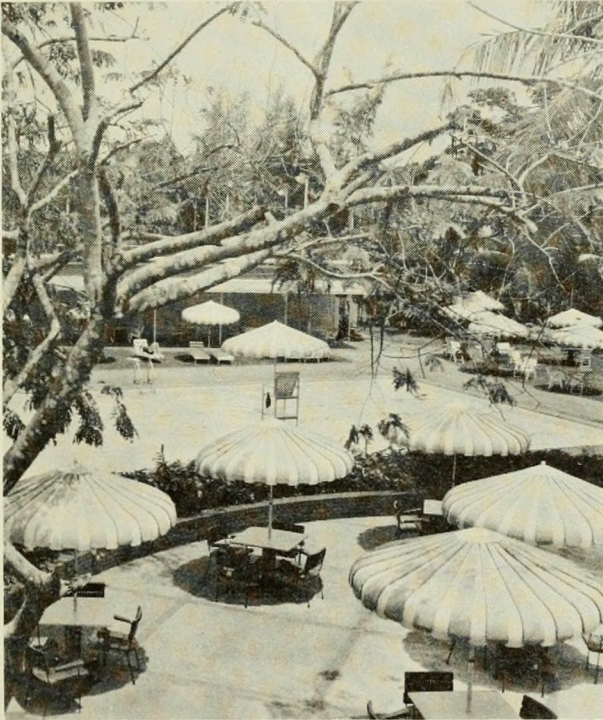
Las mellizas Roxana, a la izquierda, y Dagmar Varela, con la clásica pollera.



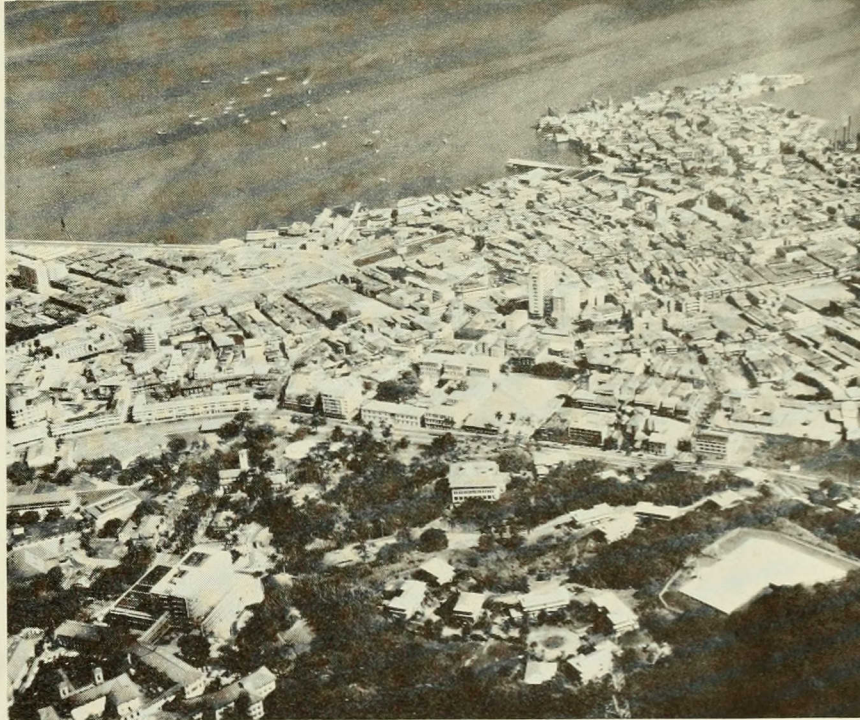
La flota camaronera aparece al fondo en la bahía de Panamá.

Vistas de Panamá

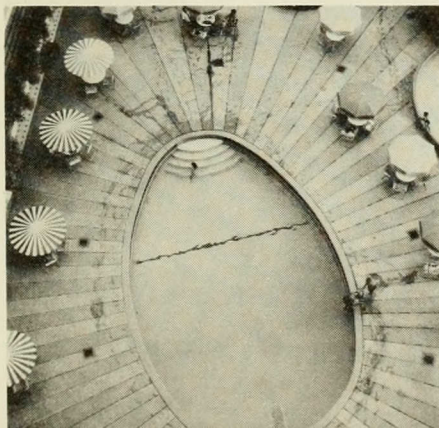
La piscina del bello Hotel El Panamá Hilton.



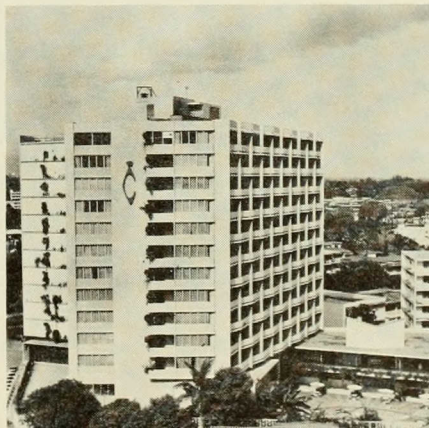
Vista aérea del centro de la ciudad de Panamá.



Un lugar favorito de los turistas en Panamá.



El imponente Hotel El Continental.



Cultivando cerca de Cerro Punta.



Islas de Encanto:

EN LOS EXTREMOS opuestos de la República de Panamá se encuentran dos bellos lugares—ambos a corta distancia de las principales vías de comunicación de Panamá y ambos con incentivos que atraen a los turistas que desean algo diferente, y a los visitantes que realmente quieren conocer el país.

Bocas del Toro, en el Occidente de Panamá, y las Islas de San Blas en la parte oriental, están en el lado Atlántico de Panamá.

Bocas es un paraíso insular que los turistas no han descubierto todavía, aunque algunas personas se escurren desde la cercana ciudad de Panamá. Tiene su visión en el futuro, y aunque el alojamiento es ahora limitado, el posible incremento del turismo es enorme.

Las islas de San Blas son únicas en su género; la vida allí continúa casi lo mismo que cuando Colón partió hacia al área de Bocas del Toro hace 463 años. La pequeña, pero industriosa población indígena es conocida localmente por su propia eficacia y su actitud democrática. Los indios de San Blas residen mayormente en 42 poblados regados a través de 365 islas. Están adoptando algunas conveniencias modernas, pero socialmente son muy selectos, conservando muchas costumbres y ceremonias de tribus.

Las Islas de San Blas son accesibles por vía aérea, y la encantadora vista desde el avión vale, por sí sola, el modesto precio de un boleto. Este es uno de los lugares que debe visitar el turista y el viaje puede hacerse de ida y vuelta en un día. Dentro de pocos años, la oportunidad de ver a los indios de San Blas como son ahora, puede desaparecer.

Para recuerdo, el turista puede comprar una mola, bella e interesante creación de las mujeres de San Blas. Los diseños varían desde lo geométrico hasta pájaros, escenas de poblados, animales o símbolos representando motivos culturales o religiosos. Hechas a mano, las complicadas puntadas requieren horas de arduo trabajo. Puesta en un cuadro, la mola es un exquisito adorno.

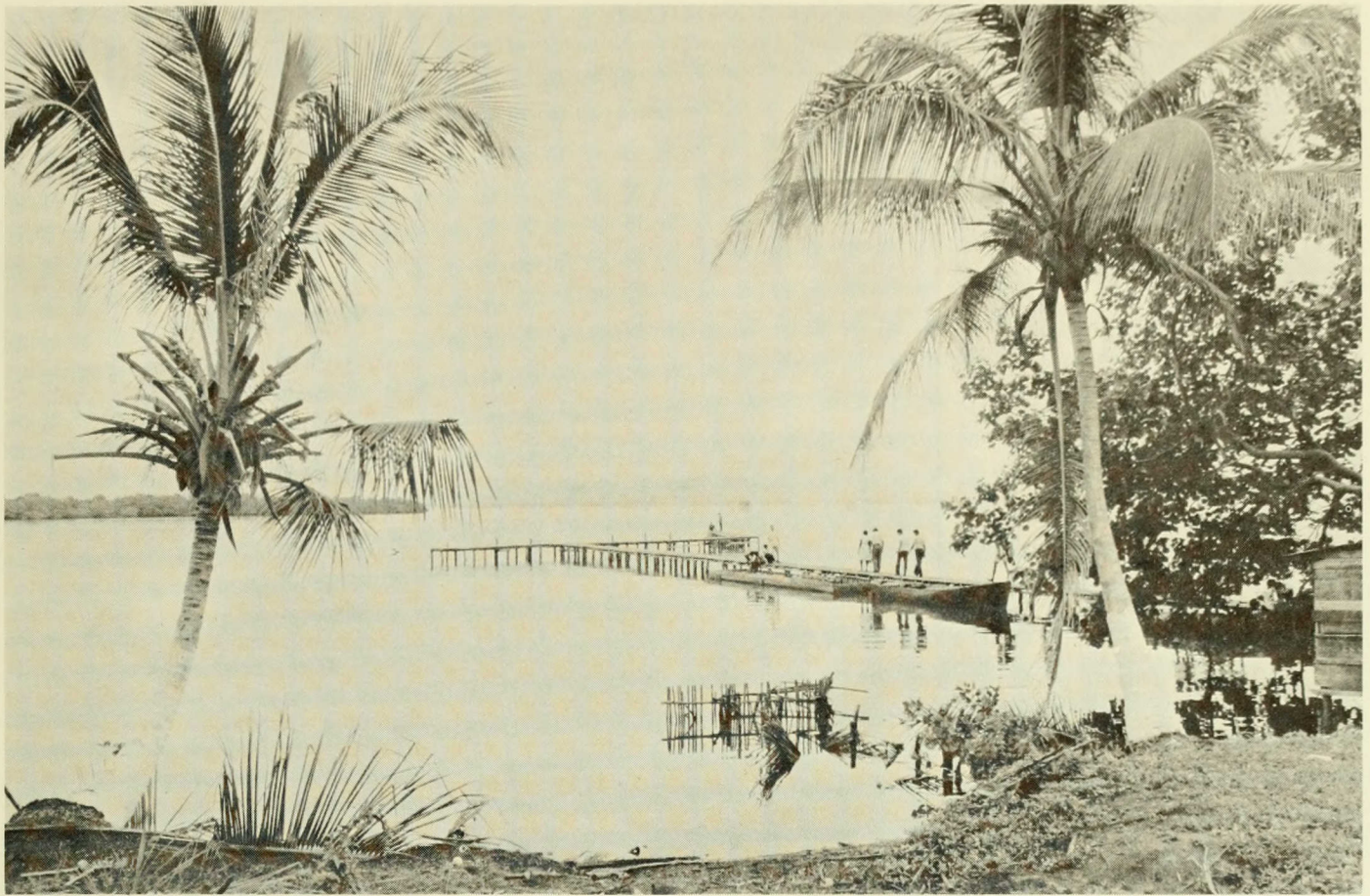
En Bocas, el clima y las playas son insuperables. Y la pesca es soberbia. Los precios son extremadamente razonables, aunque el alojamiento no puede



Acercándose a la isla de Aligandí en un cayuco, canoa nativa. El motovelero en el muelle es un navío mercante que compra cocos de San Blas y vende de todo, desde clavos hasta helados.



Las muchachas de San Blas, con maracas y flautas caseras, practican una danza que ejecutarán en unas ceremonias especiales. Música original es compuesta para la danza.



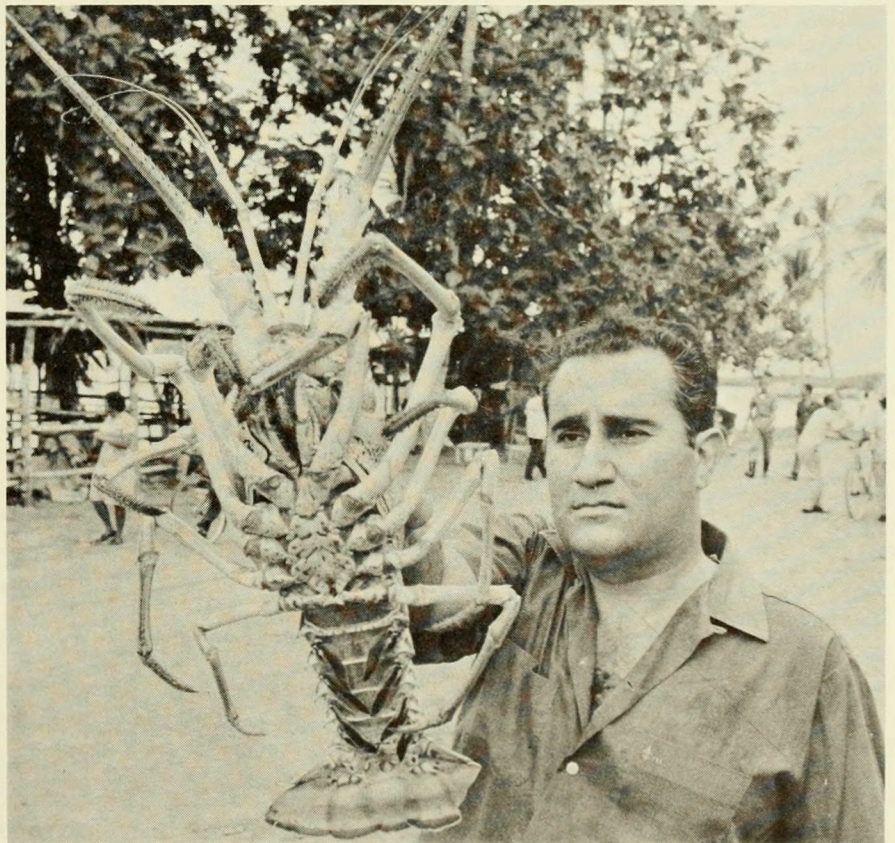
El muelle en Bocas del Toro. El panorama en las islas es magnífico y es un lugar donde una caminata es una experiencia agradable.

compararse al de una ciudad o pueblo moderno; es rudimentario y arreglado para el turista que no requiere muchas comodidades para gozar de su estada. El Instituto Panameño de Turismo ha declarado el área como una zona turística y está haciendo ahora esfuerzos para interesar a los inversionistas a construir modernos hoteles.

Hay una interesante caverna de estalactitas. Viajes alrededor de la isla, una visita a las plantaciones de banano, buceo en aguas claras, y esquí acuático son algunas de las diversiones que los visitantes pueden practicar.

A Bocas se llega diariamente por servicio aéreo desde Panamá o desde David. El viajero puede también gozar del panorama viajando siete u ocho horas en auto hasta David y luego tomar el avión para Bocas.

Esta langosta pesaba 14 libras. Los residentes de Bocas del Toro tienen abundante provisión de este sabroso marisco, en las aguas circundantes.



TRANSITO COMERCIAL POR NACIONALIDAD

Nacionalidad	Primer trimestre del año fiscal—					
	1966		1965		1951-1955	
	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga	Número de tránsitos	Toneladas de Carga
Belgas	14	42,060	10	46,768	1	2,307
Británica	309	2,325,216	326	2,266,223	286	1,753,044
Chilena	23	188,605	32	241,132	15	67,567
China Nac.	35	290,902	14	82,885	3	28,206
Colombiana	58	150,953	64	97,503	35	40,056
Danesa	100	533,047	68	433,685	60	220,751
Francesa	52	174,362	39	200,296	31	129,938
Alemana	310	1,003,761	283	878,016	38	85,956
Griega	126	1,310,936	150	1,487,382	28	221,195
Hondureña	50	27,494	79	54,589	93	131,492
Israelita	23	204,443	13	102,088		
Italiana	56	357,362	48	262,054	30	146,915
Japonesa	223	1,348,195	214	1,242,693	57	367,978
Liberiana	294	3,551,193	245	3,062,135	31	189,420
Mejicana	14	16,894	14	12,247		
Holandesa	150	487,998	168	613,486	28	131,769
Nicaragüense	17	28,497	16	14,861	4	3,288
Noruega	393	3,755,969	362	2,988,576	189	723,252
Panaména	133	621,823	143	702,561	96	548,900
Peruana	33	175,921	40	174,534	5	13,399
Filipina	20	91,073	19	63,027	6	30,561
Sueca	103	622,110	110	687,948	48	183,337
Suiza	18	18,191	20	5,718	2	11,789
Estadounidense	338	1,840,778	436	2,669,544	538	3,364,851
Otra	61	530,805	63	503,379	56	106,726
Total	2,953	19,698,588	2,976	18,893,330	1,680	8,502,690

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto (En miles de dólares)		
	1966	1965	Promedio 1951-55	1966	1965	Promedio 1951-55
Julio	993	1,004	557	\$5,604	\$5,313	\$2,432
Agosto	983	1,004	554	5,488	5,497	2,403
Septiembre	977	970	570	5,456	5,339	2,431
Octubre		1,018	607		5,484	2,559
Noviembre		988	568		5,435	2,361
Diciembre		1,021	599		5,641	2,545
Enero		921	580		4,982	2,444
Febrero		819	559		4,523	2,349
Marzo		1,084	632		6,231	2,657
Abril		1,052	608		5,888	2,588
Mayo		1,010	629		5,732	2,672
Junio		944	599		5,384	2,528
Totales	2,953	11,835	7,062	16,548	\$65,449	\$29,969

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de grandes embarcaciones comerciales (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales:

	Primer trimestre del año fiscal—		
	1966	1965	Promedio de Tránsitos 1951-55
Intercostal de los EE. UU.	104	135	178
Costa este de los EE. UU. y Sur América	440	541	387
Costa este de los EE. UU. y la América Central	159	169	113
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	634	562	239
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	110	113	49
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	223	235	167
Europa y Sur América	339	338	111
Europa y Australasia	83	84	83
Todas las otras rutas	861	799	353
Total de tráfico	2,953	2,976	1,680

Llegarán aquí varios barcos con turistas

MAS DE 10,000 turistas, que deben llegar a bordo de 20 o más transatlánticos de lujo, visitarán a Panamá y la Zona del Canal durante la temporada de cruceros de 1965-66.

Los agentes que atienden a los barcos de turismo que vienen para el invierno y primavera, han anunciado sus itinerarios adelantados que traerán al Canal dentro de pocos meses, a bien conocidos navíos como el gigantesco *United States*, el nuevo *Oceanic* de la Home Lines y el nuevo *Shalom* de la Zim Line. Otro nuevo barco que hará su primera travesía por el Canal este invierno es el transatlántico *Sagafford* de la Norwegian America, que deberá llegar el 22 de noviembre en un crucero por el Caribe y el 6 de abril en la última etapa de un crucero de 31,000 millas alrededor del mundo.

La temporada de cruceros comenzó el 17 de octubre con la llegada a Cristóbal del *Oslofjord* de la Norwegian America, un visitante familiar de invierno. Este barco llegará nuevamente a Cristóbal el 22 de enero. Ambas escalas son parte de cruceros de las Antillas que se originan en Nueva York.

Otro barco de la Norwegian America Line que debe llegar en enero es el *Bergensfjord* que viaja desde Nueva York en un crucero de 77 días. Este navío deberá cruzar el Canal el 24 de enero y atracar en Balboa durante varias horas antes de partir hacia las Islas Galápagos, los Mares del Sur, Australia, Nueva Zelandia y regresar a la América del Sur.

C. B. Fenton, agentes locales de la Norwegian America Line, la Flagship Line, la Swedish America Line y la Home Lines, anunciaron también la llegada del *Viking Princess*, un barco de lujo de la Flagship Line, para el 17 de diciembre después de un crucero alrededor del mundo. El barco atracará en Cristóbal después de transitar por el Canal.

El *Gripsholm* de la Swedish America, también en crucero alrededor del mundo, deberá llegar a Cristóbal el 13 de enero y transitará el mismo día para an-

clar en Balboa por varias horas antes de partir hacia el Oriente.

Uno de los barcos más nuevos en el itinerario de crucero es el *Oceanic* que enarbola la bandera de Panamá y es el ultramoderno barco insignia de la Home Lines. Este barco inició servicio entre Nueva York y Nassau en abril último y hará su primera visita al Istmo. Llegará a Cristóbal el 15 de febrero en un crucero de 15 días desde Nueva York. Una escala en las Islas de San Blas está incluida en el itinerario.

El *Hanseatic*, otro bien conocido transatlántico de la Home Line, deberá llegar a Cristóbal el 17 de febrero en un crucero de las Antillas procedente de Port Everglades, Florida. Permanecerá en Cristóbal de 8 a.m. hasta las 11 p.m.

En crucero de Navidad hacia las Antillas deberá llegar a Cristóbal el 23 de diciembre el nuevo barco de la Zim, el *Shalom*, un bello navío en servicio desde el año pasado. Esta será su primera llegada al Canal. La United Fruit Co., agentes de la Zim Lines y la Moore-McCormack Line, anunciaron la llegada del *Argentina* el 2 de enero procedente de Nueva York en crucero del Caribe.

El *United States*, uno de los más grandes transatlánticos de pasajeros de los tiempos modernos y uno de los más veloces, llegará a Cristóbal el 12 de febrero en su tercera visita a ese puerto. El barco de 990 pies de largo, será llevado al muelle alrededor de las 7 a.m. y permanecerá allí hasta las 2 a.m. del día siguiente cuando partirá hacia Kingston, Jamaica. Panama Agencies representa a la United States Lines aquí.

El *Bremen*, de la North German Lloyd, debe llegar el 25 de febrero para una visita de un día en crucero a las Antillas. Continental Shipping Corp. es el agente en el Canal.

Cuatro barcos de la Holland America Line deberán visitar el Canal esta temporada. Son el *Ryndam*, el *Maasdam*, el *Rotterdam* y el *Statendam*.

El *Caronia*, de la Cunard hará su visita anual al Canal el 29 de abril y el *Andes*, de la Royal Mail Lines deberá llegar a Cristóbal el 24 de enero.

La P. & O. Orient Lines tiene ocho viajes señalados para la temporada de turismo de 1965-66 incluyendo el Canal de Panamá. El *Oronsay* llegará aquí el 20 de noviembre y el 9 de octubre; el *Arcadia*, el 4 de diciembre, el *Orsova*, el 2 de febrero; el *Chusan*, el 19 de diciembre y el *Canberra*, barco insignia de la línea, el 29 de abril. Todos transitarán el Canal.

MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS Del Pacífico al Atlántico

Producto	Primer trimestre del año fiscal—		
	1966	1965	Promedio 1951-55
Menas, Varias	1,717,385	1,975,959	987,567
Madera	1,088,396	1,058,749	798,109
Petróleo y productos derivados (no incluye asfalto)	148,974	291,459	339,598
Trigo	257,918	179,693	473,208
Azúcar	840,926	826,657	346,218
Alimentos enlatados	256,459	252,338	309,830
Nitrato de Soda	133,473	156,590	250,093
Harina de pescado	229,073	320,483	N.A.
Bananos	309,234	327,575	155,958
Metales, varios	363,871	292,953	175,110
Productos de Alimentos Refrigerados (no incluye frutas frescas)	179,443	205,568	142,823
Café	105,538	88,085	60,065
Pulpa de Madera	134,587	143,739	44,248
Hierro Fabricado y Acero	856,840	426,827	39,171
Sulfuro	75,954	115,863	-----
Demás productos	1,561,811	1,294,877	747,752
Total	8,259,882	7,957,415	4,869,750

Del Atlántico al Pacífico

Producto	Primer trimestre del año fiscal		
	1966	1965	Promedio 1951-55
Arroz	103,671	67,865	28,420
Azúcar	168,273	244,688	99,311
Sulfuro	118,208	123,385	96,831
Bauxita	175,824	196,485	7,910
Carbón y coque	1,713,914	1,429,851	539,013
Melaza	149,740	88,837	N.A.
Compuestos de amoníaco	97,664	84,892	37,794
Fosfatos	778,403	708,341	156,591
Frijoles de Soya	411,888	328,847	43,705
Abonos, no clasificados	119,828	126,044	35,221
Trigo	191,559	152,030	49,017
Hierro Fabricado y Acero	436,755	361,229	376,917
Maíz	825,376	624,373	12,729
Maquinaria	106,902	109,823	66,690
Minerales, varios	121,765	257,239	53,676
Metales, (Chatarra)	510,379	697,992	10,321
Papel y productos de papel	125,053	152,030	90,900
Petróleo y derivados (no incluye asfalto)	3,484,786	3,608,789	709,710
Productos químicos, varios	199,092	207,198	45,236
Demás productos	1,599,626	1,365,977	1,172,908
Total	11,438,706	10,935,915	3,632,900

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

Rutas Comerciales	Primer trimestre del año fiscal—				
	1966			1965	Promedio de Tránsitos 1951-55
	Del Atlántico al Pacífico	Del Pacífico al Atlántico	Total	Total	Total
Naves mercantes:					
De alto calado	1,496	1,457	2,953	2,976	1,680
Pequeñas*	74	41	115	163	304
Total	1,570	1,498	3,068	3,139	1,984
Buques del Gobierno Estadounidense: **					
De alto bordo	131	18	149	67	201
Pequeñas*	14	26	40	30	89
Total de embarcaciones comerciales y del Gobierno de EE. UU.	1,715	1,542	3,257	3,236	2,274

*Embarcaciones de menos de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.

** Embarcaciones sobre las cuales son acreditados los peajes. Antes del 1º de julio de 1951, barcos del Gobierno transitaban gratis.

GUIA PARA VISITANTES DE PANAMA

LOS VISITANTES llegan a la República de Panamá y la Zona del Canal en todos los medios de transporte inventados por el hombre. Vienen por mar, por aire, y por la Carretera Interamericana, viajando en aviones, barcos, automóviles y autobuses. Algunos vienen en motocicletas y bicicletas, y también hay intrépidos andarines—teniendo todos al Istmo como meta.

Los únicos requisitos para el turista son una vacuna contra la viruela y una tarjeta de turismo. La primera es obligatoria para todos los viajeros, debido a las reglamentaciones internacionales. La otra se vende por \$2 y es obtenida a través de cualquier agencia de viajes o compañía de transporte. La tarjeta de turismo permite al visitante permanecer 30 días, y puede ser prorrogada a 90 días cuando el turista se encuentra en el país.

“Todo lo que uno necesita es tiempo y dinero para tener un viaje perfecto”, comentó un viajero.

La moneda corriente de los Estados Unidos es usada en la Zona del Canal y en la República de Panamá. La unidad monetaria de Panamá es el Balboa, y los precios pueden ser cotizados en Balboas, escritos B/. Acuñaado, pero sin gran circulación es el Balboa, una moneda de plata equivalente al dólar de E.U. Panamá no tiene papel moneda y usa el papel moneda de E.U., mientras que todas las monedas del país son equivalentes a las monedas de E.U. Los cheques viajeros son aceptados por los hoteles y establecimientos comerciales.

El clima es tropical, con temperaturas relativamente altas pero parejas durante el año. El verano, o la estación seca en Panamá, es de diciembre a abril, mientras que enero es por lo general el mes más agradable del año. La campiña, en enero, está todavía fresca y verde debido a la estación lluviosa que termina en diciembre, y sin marchitar por el sol constante y los intermitentes vientos alisios de la estación seca.

La República de Panamá une geográficamente a Centro y Sur América, y su mayor atracción turística, de renombre universal, es el Canal de Panamá en la Zona del Canal.

El Canal fue construido por los Estados Unidos a un costo de \$380,000,000 y representa 10 años de



El Paseo Balboa serpentea a lo largo de la creciente ciudad de Panamá y todo visitante debe aprovechar la oportunidad de ver esta bella avenida.

trabajo difícil. Tiene aproximadamente 50 millas de largo, de océano a océano, y sigue una dirección del noroeste al sureste.

La población en toda el área de la Zona del Canal en 1960, incluyendo las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, era de 42,122.

La población de la República de Panamá, en el censo de 1960, era de 1,075,541, con un 41.5 por ciento urbano y 58.5 por ciento rural. La ciudad de Panamá, el área más poblada, tiene más de 300,000 habitantes.

La leche es pasteurizada, la carne de Panamá es buena; el pescado es excelente. Las frutas y vegetales son deliciosos, pero como en todos los países, deben ser lavados y mondados antes de comer.

El transporte entre los sectores Atlántico y Pacífico del Istmo se hace por tren o carretera. El Ferrocarril de Panamá cruza el Istmo en 1 hora y 25 minutos para el viaje de 48 millas y el viaje de ida y vuelta cuesta \$2. Doce

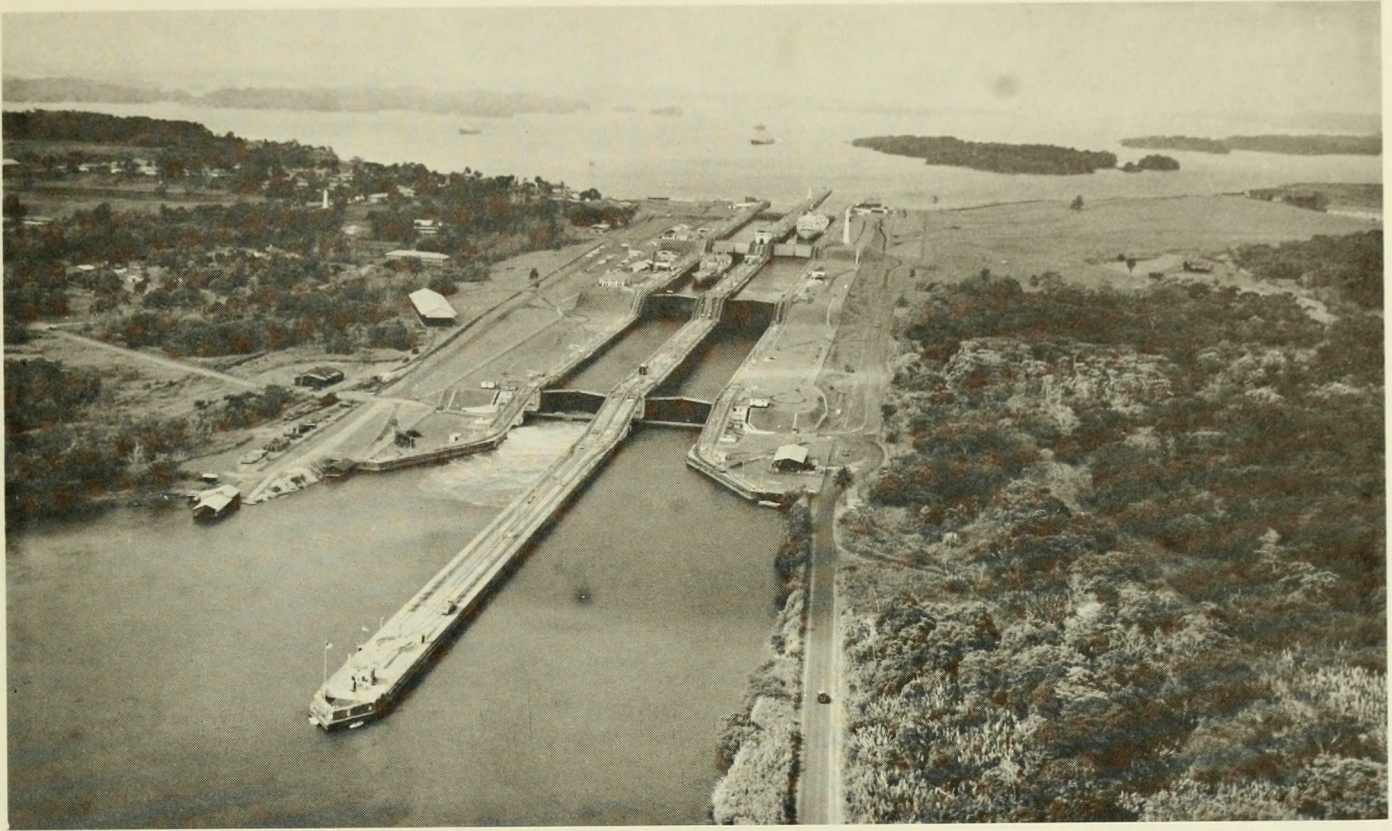
trenes de pasajeros operan diariamente entre las ciudades de Panamá y Colón, y durante los fines de semana hay 14 trenes de pasajeros.

Líneas de autobuses sirven a las principales áreas en la Zona del Canal, las ciudades de Panamá y Colón, y el interior de la República viajando sobre el Puente Ferry Thatcher construido por el gobierno de los Estados Unidos por varios millones de dólares.

Se pueden alquilar autos privadamente o por medio de una de las varias respetables agencias de viajes en Panamá. En cuanto al idioma, tanto el inglés como el español se hablan con profusión.

La bella isla de Taboga está solamente a una hora en lancha desde Balboa, Zona del Canal. Lanchas operadas por el Instituto Panameño de Turismo salen y regresan diariamente por la mañana y por la tarde desde el Muelle 18, y hay viajes extras los fines de semana. El precio del boleto de ida y vuelta es de \$2.

EL CANAL DE PANAMA



Esclusas de Gatún. Esta gigantesca escalera de agua eleva a los barcos del nivel del Océano Atlántico, en la parte inferior de la fotografía, al del Lago Gatún, al fondo, en tres escalones. El lago está a 85 pies sobre el nivel del Atlántico.

YA SEA SU primera o su enésima visita, ningún visitante ha escapado a la emoción de ver los gigantes del océano subiendo 85 pies por los tres escalones gigantes de Gatún, en el lado Atlántico del Canal de Panamá, o por las esclusas de Miraflores y la de Pedro Miguel en el lado Pacífico.

Desde el punto de vista mecánico, el Canal de Panamá continúa siendo una de las maravillas del mundo. Aun cuando la construcción de más y más grandes barcos haya sido factor preponderante en los planes de construir una nueva y más amplia vía interoceánica, el Canal de Panamá significa mucho todavía para el mundo entero.

Es emocionante también el observar, desde el Mirador del Cerro del Contratista, sobre la misma División Continental, el flujo inagotable de cargueros, buques tanques, enormes cargadores de mineral y esbeltos trasatlánticos, que navegan majestuosamente por las aguas que ahora llenan lo que fue "La Gran Zanja" y que ahora se llama el Corte Gaillard.

Los que visiten el Canal de Panamá, verán su interés primariamente dirigido

Vital al Comercio, También Atrae A Muchos Turistas

hacia la operación de las esclusas, la vista panorámica de la bahía desde el Puente Ferry Thatcher que pasa sobre la entrada del Pacífico del Canal de Panamá y se deleitarán navegando por el Corte a bordo de la lancha de paseo del Canal de Panamá, denominada con el histórico nombre de "Las Crucés", que desde 1962 ha sido usada por un número siempre creciente de visitantes que afluyen al Istmo.

Mientras que las esclusas constituyen una maravilla de ingeniería, el viaje a través del Corte Gaillard brinda una idea vívida de las dificultades encontradas por los constructores del Canal.

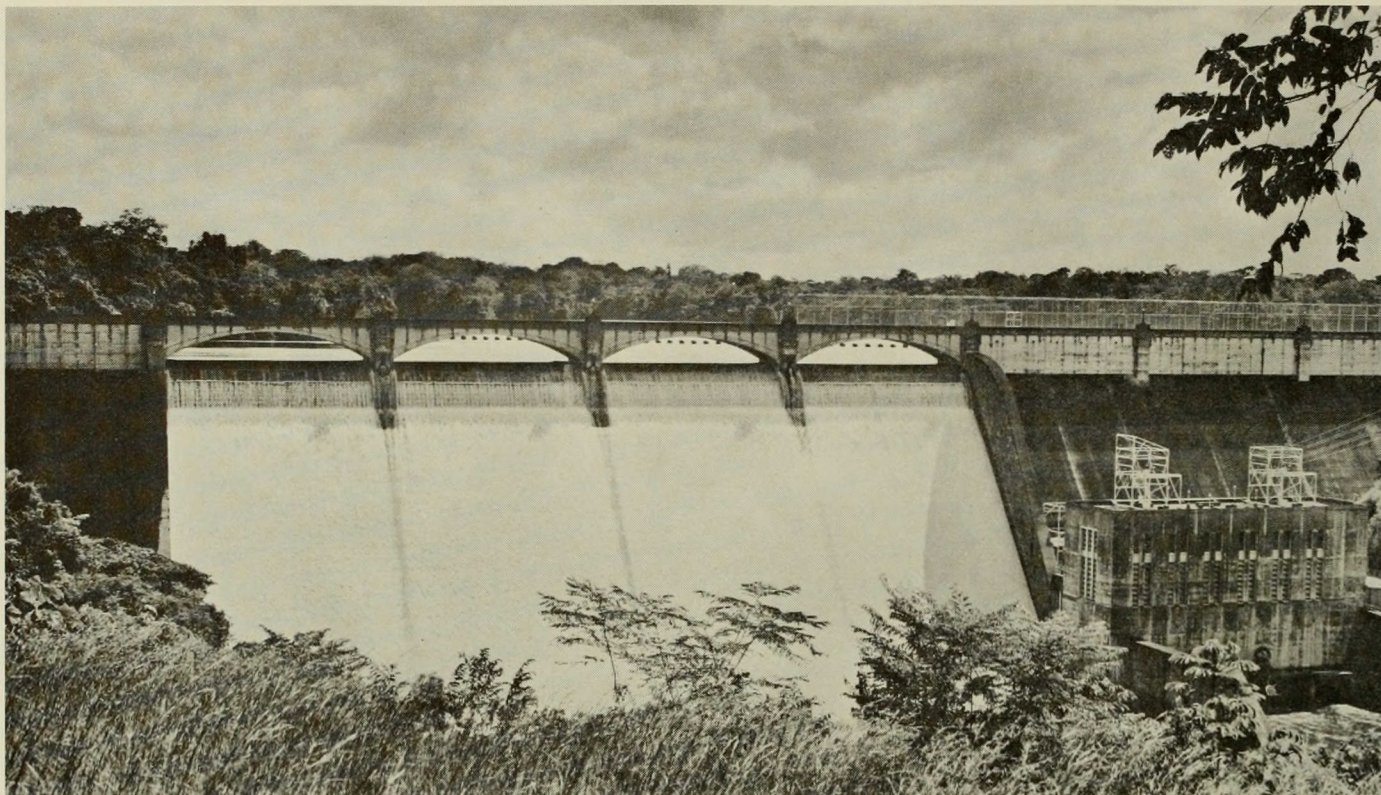
Los miembros del Servicio de Guías del Canal de Panamá, escogidos y sumamente bien entrenados para su tarea, estarán a sus órdenes para explicarles

el funcionamiento de las esclusas del Canal de Panamá. Estos guías llevan giras a través del Canal y a varios puntos de interés en la Zona del Canal.

Otros lugares de interés, que el turista puede incluir en una gira, son los fabulosos Jardines de Summit, en donde existe una de las colecciones de plantas tropicales más completas en el mundo entero; la Represa Madden, en donde se guarda la reserva de agua del Canal; el Edificio de Administración, el Hospital Gorgas, la Biblioteca Museo de la Zona del Canal y las avenidas bordeadas de palmeras de Balboa, Ancón, Margarita y otras comunidades de la Zona del Canal.

El Lago Madden, que se extiende por 19 millas más arriba de la Represa Madden, es un lugar de recreo favorito de los residentes del Istmo. Allí se practica la pesca, la natación y son muchas las lanchas automóviles que surcan sus tranquilas aguas. Los Exploradores de la Zona del Canal, mantienen allí un campamento permanente y la Sección de Hidrografía del Canal de Panamá tiene diferentes estaciones a lo largo del

(Pasa a la página 20)



Almacenado detrás de la Represa Madden está el abastecimiento de agua que sostiene la operación del Canal durante la estación seca. El inmenso lago también atrae a los pescadores.

El Canal de Panamá Debe Ser Visto Por Todos los Visitantes

(Viene de la página 19)

curso de los ríos Pequení, Boquerón y Chagres.

En lo más alto de la División Continental se encuentran los Jardines de Summit, un verdadero paraíso para los naturalistas, botánicos y para los que no lo son. Comenzaron en 1923, como jardín experimental, pero actualmente el visitante encuentra allí más de 15,000 variedades diferentes de plantas y un zoológico que aumenta día a día. Allí también hay facilidades para meriendas.

El Istmo de Panamá es rico en historia y leyenda de gran interés humano.

Los turistas que pasen poco tiempo en el Istmo, pueden perderse lugares tan interesantes como las históricas ruinas del Fuerte San Lorenzo, en el lado Atlántico, o el Camino de Cruces sobre el que a lomo de mula, los tesoros de América pasaban en su camino a España.

Fuerte San Lorenzo, sobre la desembocadura del río Chagres, protegía la salida al Atlántico del Camino de Cruces, que desde 1530 a 1855 fue uti-



Donde comienza el camino de Cruces. El histórico cañón es un recuerdo de los días en que los exploradores españoles usaron este camino a través del Istmo para transportar oro.

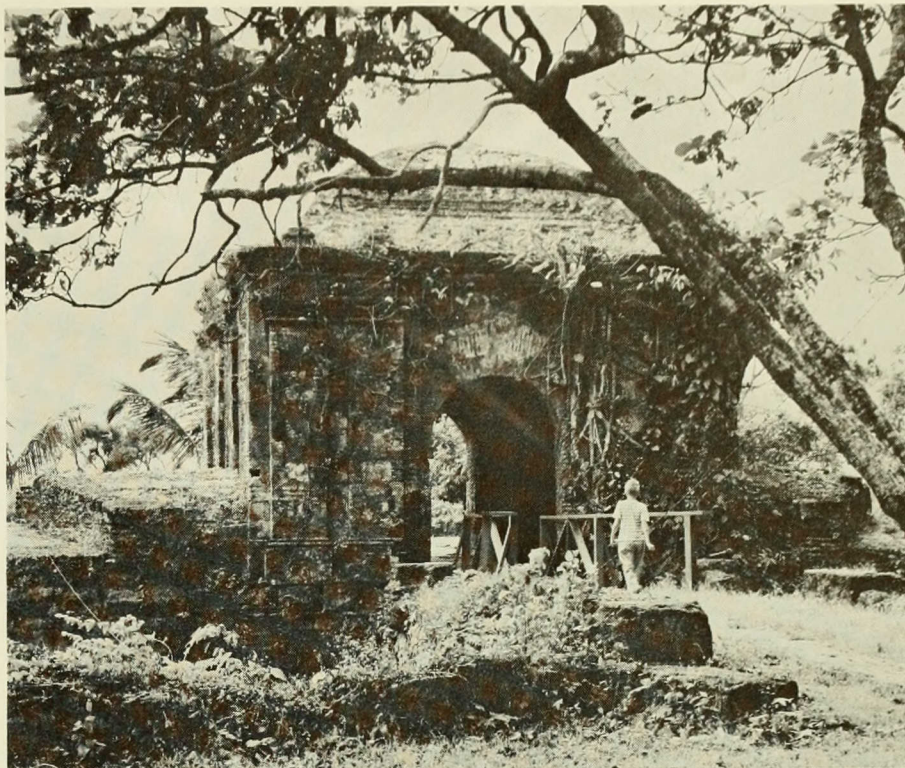
Zona del Canal: Imán Turístico

lizado para el tráfico comercial y de pasajeros a través del Istmo.

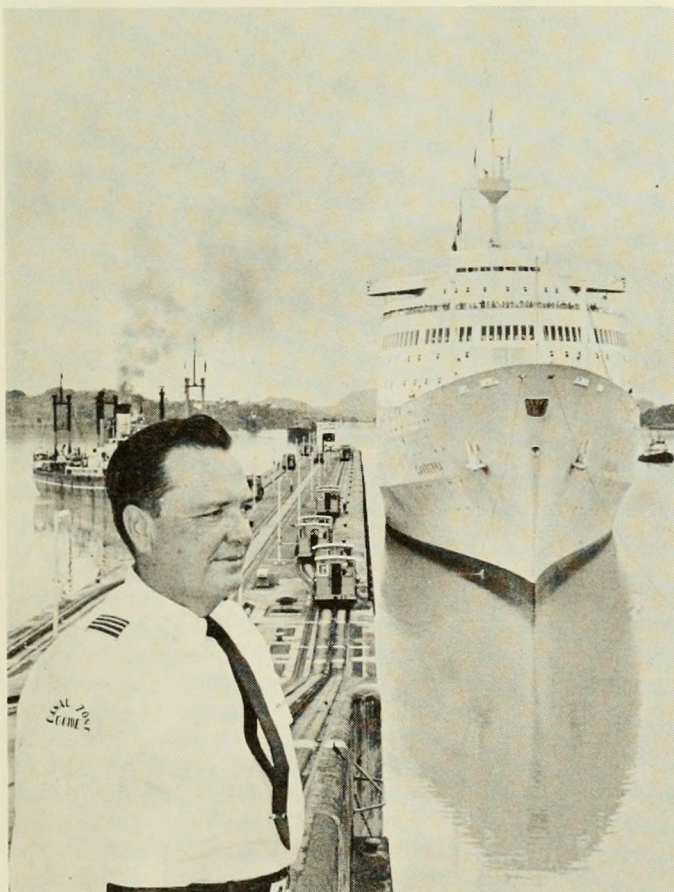
Fue allí donde Sir Henry Morgan desembarcó, en 1671, su banda de piratas que cruzaron el Istmo y saquearon la vieja ciudad de Panamá.

Todavía se pueden ver vestigios del viejo Camino de Cruces. Un tramo en bastante buena condición cruza la carretera de Madden, en el medio de la Reserva Forestal de la Zona del Canal.

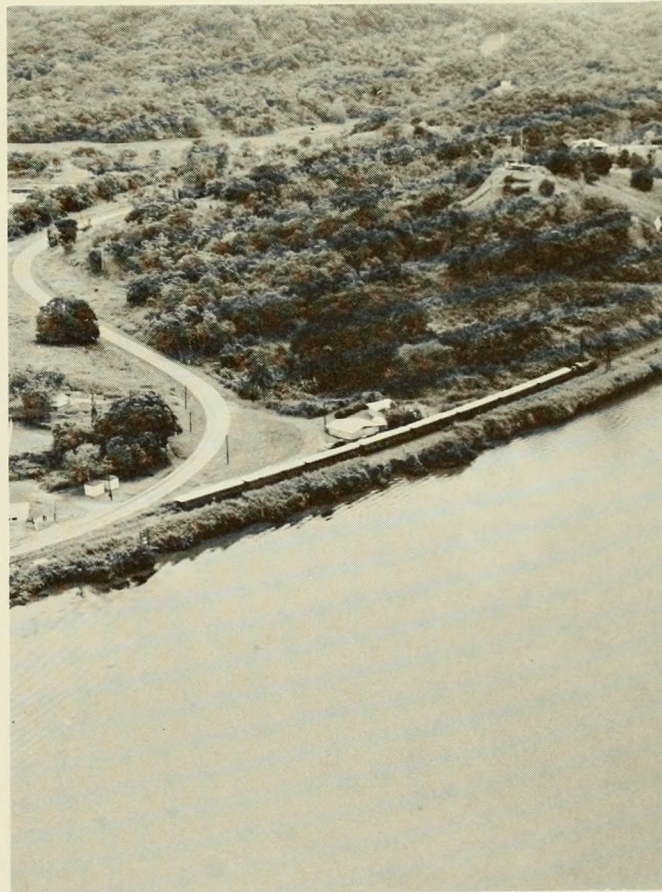
El Ferrocarril de Panamá, terminado en 1855, fue el primer transcontinental en este hemisferio y sigue paralelo al Canal a lo largo de casi su total longitud de 50 millas. Equipado con modernas locomotoras y cómodos vagones de pasajeros, brinda a los viajeros una de las mejores vistas del Canal, a la par que un rápido vistazo de la selva tupida y tropical, que atraviesa en su recorrido a orillas y a través del Lago Gatún.



La entrada al Fuerte San Lorenzo en la boca del Río Chagres. El Fuerte jugó un papel importante en la historia del Istmo.



El Servicio de Guías de la Zona del Canal en las Esclusas de Miraflores y Gatún sirve a miles de visitantes al año, en pabellones en las esclusas, a bordo de barcos de pasajeros y en excursiones.



Otro tren cruza el Istmo en el más antiguo ferrocarril transcontinental en el hemisferio. Terminado en 1855, fue reconstruido por los EE. UU. después de 1900. En esta vista corre al lado del Canal.



A bordo de este carro alegórico en el desfile de Carnaval se encuentran bellezas panameñas en el bello traje nacional, la pollera.



El esplendor de la lujosa pollera, el traje nacional panameño, tiene como fondo una vieja pared de rocas de la Torre de la Catedral de Panamá La Vieja. La señorita Ilka Rubelia Crosthwaite P. modela el traje.



Un conjunto típico toca mientras los bailadores con sus trajes típicos entretienen a los espectadores en Panamá La Vieja.



Los jovencitos llevan los terneros en una feria. Exposición de ganado, que incluye aquellos criados por los clubes 4-S, es algo importante en las ferias del interior de Panamá.

Carnaval y Ferias—Tradición en Panamá

(Viene de la página 9)

cansados y somnolientos bailadores realizan en la playa más cercana, con lo que dan a significar que ha terminado la alegría, pues el siguiente período—la Cuaresma—acaba de iniciarse.

Pero los Carnavales no sólo son principio y fin. En la noche del sábado, el Estadio Olímpico (Juan D. Arosemena) es escenario de la ceremonia de coronación de la escogida por la Junta de Carnaval de Panamá que viene a ser la Reina Oficial de los Carnavales.

El domingo es el día "*de la pollera*".

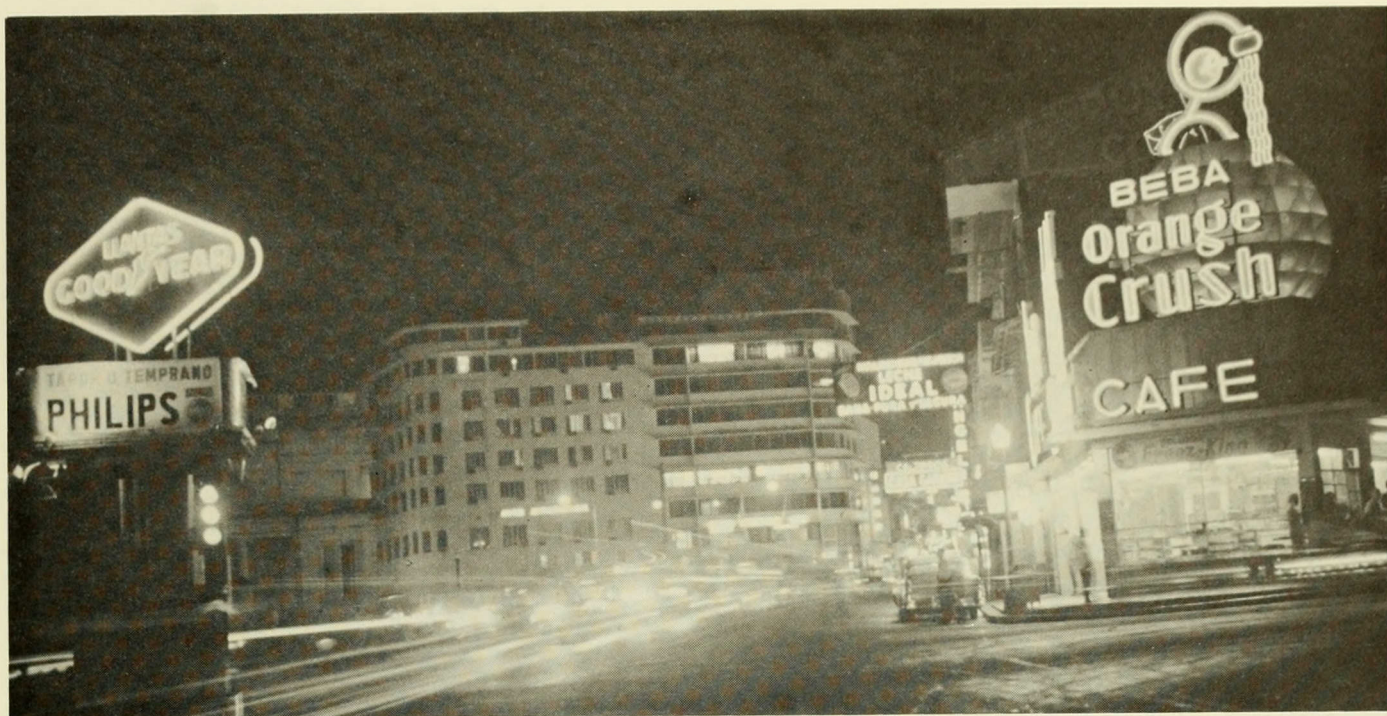
Esa tarde, bellas mujeres panameñas—y algunas extranjeras también—visten el precioso traje típico nacional, y participan en el desfile por las principales avenidas de la ciudad. Ese domingo, los hombres visten el traje típico masculino: el "*montuno*".

El lunes es el día "*de las comparsas*". Cerradas las principales calles al tránsito vehicular, decenas de comparsas—algunas de más de 200 miembros—bailan y cantan en plena calle.

El martes, cuarto y último día de Carnaval, es el más espectacular de to-

dos. Sobre una ruta previamente trazada desfilan una veintena de bellos carros alegóricos. En cada uno de ellos va su bella Reina acompañada de su corte. Participan también carros alegóricos aportados por las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos acantonadas en la Zona del Canal, las industrias grandes del país, y organizaciones cívicas de la Zona del Canal y de Panamá. Detrás del último carro alegórico vienen comparsas más pequeñas en camiones y finalmente las comparsas a pie.

(Pasa a la página 30)



El centro de Panamá después de anoecer. La Avenida Central es una profusión de luces de neón y de automóviles pasando.

Panamá De Noche

(Viene de la página 11)

tropical. El servicio es excelente y es enorme el surtido de licores.

Los platos nativos de Panamá son excelentes, pero quizás el visitante prefiera otros. Para ellos están dos magníficos restaurantes chinos: La Gran China, sobre la Avenida Balboa y La Gran Formosa, en la Carretera Trans-istmica.

Se especializan en comida italiana El Capri, restaurante al aire libre, frente al Panamá Hilton, y La Florentina, en la Calle Ricardo Arias. El Club 21, en la Vía España, se especializa en bistecs asados al carbón, estilo americano. Y si el visitante no se siente muy cansado después de un día de natación, pesca y de paseos, todavía puede escoger uno de los numerosos clubes nocturnos de ambiente sabroso y música exótica.

El Sombrero, en la Vía España, con espectáculos coloridos traídos de Sur América; Maxim, club nocturno íntimo frente al Panamá Hilton, y muchísimos otros que satisfacen todos los gustos.



Los cinematógrafos de Panamá atraen mucho público en las noches.



Ismael Laguna, a la izquierda, y Carlos Ortiz, cambian golpes en combate por el título en el cual Laguna conquistó la corona mundial del peso ligero. Volverán a pelear el 13 de noviembre.

Los Deportes En Panamá Para Todos

(Viene de la página 7)

fico, pues tienen cabañas para alquilar. En la Piscina Olímpica de la ciudad de Panamá los turistas son admitidos mediante identificación. Un viaje en lancha a la Isla de Taboga lo lleva a usted a una de las más bellas playas de Panamá.

El moderno Club de Yates y Pesca de Panamá ofrece excelentes instalaciones para los amantes de este deporte.

Los aficionados al tenis encontrarán canchas de tenis en la Piscina Olímpica. También hay allí locales para judo, volleyball, esgrima y badminton.

Los entusiastas del boliche en Panamá van a las boleras en la Zona, pero un establecimiento de 16 canchas por valor de \$400,000, al lado de la Sears en la Carretera Transistmica, deberá ser inaugurado el mes próximo.



Acción en el beisbol de Panamá. La República ha enviado a muchos de sus destacados jugadores a las grandes ligas en los Estados Unidos.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

EL TRANSITO POR el Canal de Panamá se detuvo el 18 de octubre de 1915 cuando los derrumbes, que habían fastidiado a las autoridades del Canal a principios de ese año, cerraron completamente el Corte Gaillard. El mayor derrumbe ocurrió a unos 1,000 pies al norte del Cerro de Oro y obstruyó el canal por los seis meses siguientes. Cinco dragas fueron llevadas inmediatamente al área y el trabajo de remover el material derrumbado continuó a base de 24 horas diarias. La navegación se acumuló en Balboa y Cristóbal mientras algunos navíos tomaron combustible y abastecimiento para el largo viaje por el Estrecho de Magallanes. En una ocasión hubo 83 barcos juntos en el Canal esperando travesía.

La obstrucción del Canal causó un gran aumento en la demanda de suministros, trastornó las condiciones normales de abastecimiento de carbón y aumentó el tráfico en el Ferrocarril de Panamá, que fue usado nuevamente por primera vez desde que fue abierto el Canal al tránsito, para el traslado de carga entre los puertos terminales. En octubre de 1915 el ferrocarril estuvo manipulando entre 4,000 y 5,000 toneladas de carga transísmica diariamente, incluyendo cargamentos de carbón.

Mientras la División de Dragas trabajaba en la remoción del derrumbe, fuertes lluvias causaron la más brusca cre-

ciente del Río Chagres y del Lago Gatún desde que el Canal comenzó a operar comercialmente.

Hace 25 Años

LA EXPANSION DE instalaciones militares en la Zona del Canal fue planeada hace 25 años como resultado de la guerra en Europa. Continuó el trabajo en la construcción de hangares en Howard Field y se anunciaron los planes para la construcción de refugios antiaéreos para la protección de la población civil en la Zona del Canal.

El Secretario de la Armada, Frank Knox dijo que el Presidente Roosevelt había asignado \$50 millones para construir bases aéreas y navales en el Caribe. Planeó visitar Coco Solo a fines de año.

El primer paso hacia la construcción de un túnel o puente para reemplazar al inadecuado sistema de "ferry" a través del Canal, fue tomado por los Estados Unidos con el nombramiento de un ingeniero para estudiar el problema y decidir dónde debería ser construido el túnel o puente. Los Estados Unidos anunciaron también que construirían una carretera entre la Represa Madden y Cativá usando obreros y técnicos panameños.

Hace 10 Años

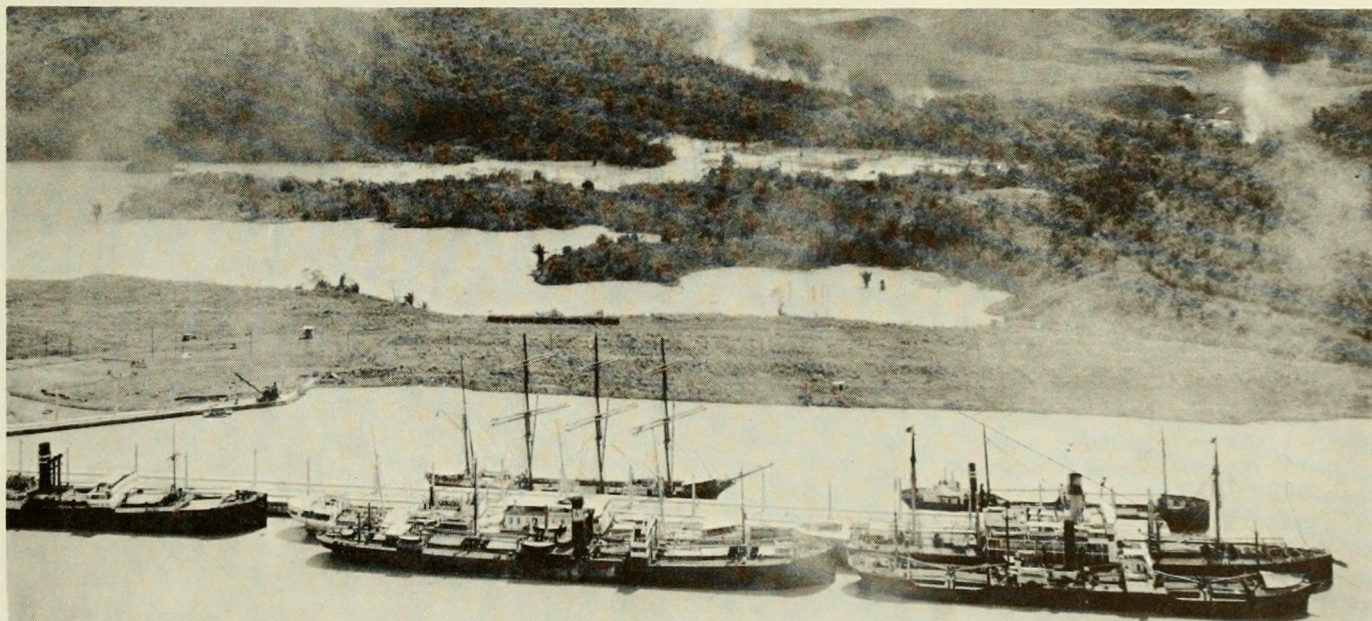
LA ACEPTACION formal del proyecto del Cerro Contratista fue hecha en sep-

tiembre de 1955 después que la Tecon Corporation de Texas había terminado el trabajo en 15 meses. El proyecto fue el más grande de su clase en la historia del Canal desde los días de la construcción. Fue principalmente un trabajo preventivo para evitar una posible caída de rocas que habrían podido obstruir el canal en el Corte Gaillard. La aceptación fue hecha durante una breve ceremonia informal en el Cerro del Contratista, a la cual asistieron el Gobernador John S. Seybold y altos funcionarios del Canal y de la Tecon Corporation.

El busto de bronce del Conde Fernando de Lesseps, cuyo nombre está ligado a la historia del Canal de Panamá, fue entregado formalmente al Canal de Panamá en noviembre de 1955 por la Junta Directiva de la Compañía del Canal de Suez.

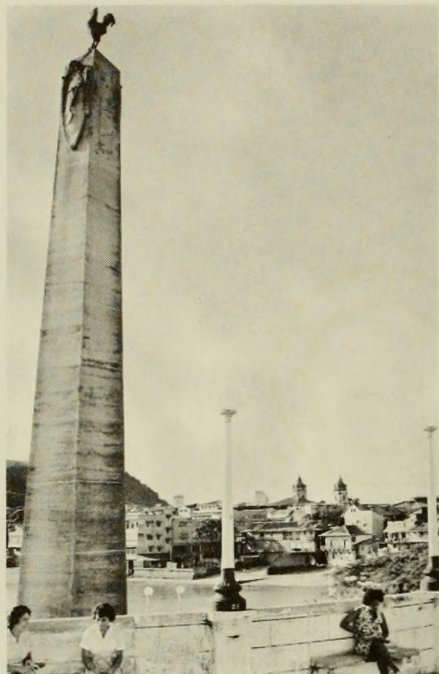
Hace 1 Año

UNA DE LAS últimas fases del programa de largo alcance para el ensanche de la vía del Canal de Panamá de 300 a 500 pies, llegó a su etapa final en septiembre pasado cuando fue removida la última yarda de 5½ millones de yardas cúbicas de tierra sacada. El trabajo comenzó en un contrato concedido a Moretti & Harrison, de Miami, en enero de 1963, que envolvió la remoción de 5½ millones de yardas cúbicas de tierra sacada en la Recta de 3½ millas Las Cascadas-Bas Obispo.



Las Esclusas de Pedro Miguel en marzo de 1915. Estos barcos fueron amarrados a las paredes de las esclusas, demorados por los derrumbes en el Corte cerca del Cerro de Oro. Pocos meses después, los derrumbes cerraron el Canal y fueron necesarios 6 meses para abrirlo al tránsito.

El Istmo: Venero de Historia



Una nueva ciudad de Panamá fue construida dentro de murallas 2 años después de la destrucción de Panamá La Vieja. Partes de la vieja muralla pueden verse todavía en algunos lugares de la ciudad, principalmente en Las Bóvedas y a lo largo de la playa de la ciudad.

(Viene de la página 5)

ción separatista de Panamá exigió la independencia, pero después de ciertas vacilaciones, Panamá se unió a Nueva Granada.

Simón Bolívar predijo la grandeza del Istmo de Panamá. En 1821, invitó a los gobiernos provisionales de Perú, Argentina y Chile, a un congreso internacional que debería celebrarse en Panamá. Sin embargo, las condiciones especiales de esos días impidieron que la conferencia se celebrara entonces. No fue sino hasta 1826, cuando se reunió el congreso con representantes de Colombia, Perú y Centro América y se bosquejó un tratado de unión perpetua. Esta primera tentativa de alcanzar la unión entre las naciones del hemisferio occidental es conocida como el Congreso de Panamá.

Panamá continuó como un departamento de los Estados Unidos de Colombia, durante 82 años, desde 1821 hasta noviembre de 1903. Durante estos años, muchos proyectos para un Canal de Panamá fueron sometidos a los gobiernos de La Gran Colombia y luego de Nueva Granada. Los sucesos más importantes ocurridos en el Istmo, desde su separa-

ción de España, tuvieron relación con los esfuerzos por construir un canal que comunicara el Caribe con el Pacífico. Bolívar aprobó la idea, como tal, cosa que otros antes que él ya habían hecho.

Y continuó la búsqueda para una ruta a través del Istmo. En varias ocasiones Inglaterra y Francia mostraron sumo interés en el proyecto. Pero el Gobierno de Estados Unidos no mostró gran interés en el asunto hasta 1835. En ese entonces, el Senado de Estados Unidos pidió al Presidente Jackson que considerara entablar negociaciones con Nueva Granada y las repúblicas centroamericanas, con vistas a tal canal.

Nada resultó entonces. No fue sino hasta que la frontera del Oeste vino a ser territorio de Estados Unidos, como resultado de la Guerra Mexicana, y la necesidad de hacer más accesibles los nuevos estados del Este, que se consiguió con el Gobierno de Nueva Granada una franquicia para la construcción de un ferrocarril. Un año después, en 1849, la fiebre del oro de California, dio ímpetu a la ruta terrestre y nació el Ferrocarril de Panamá.

En aquellos días no existían ferrocarriles que unieran el Este con el Oeste de Estados Unidos. Era peligroso y casi imposible cruzar el país, debido a que los indios habitaban la parte central. La vía más segura era a través del Istmo de Panamá. Los vapores y buques de vela, cargados de aventureros, trajeron riqueza a Panamá otra vez. Los pueblos del Istmo volvieron a vivir. Se organizaron hoteles y facilidades para los viajeros. Una vez más, vida y esplendor regresaron al Istmo.

La construcción del ferrocarril convirtió a la isla de Manzanillo en la ciudad de Colón de nuestros días. Llegaron trabajadores de todo el mundo. Primero, los irlandeses, que, a poco, sucumbieron al clima. La malaria y la fiebre amarilla acabaron con los chinos que sustituyeron a los irlandeses. Al fin, se trajo jamaicanos, que terminaron el trabajo de la construcción del ferrocarril. El famoso Ferrocarril de Panamá cruzó el Istmo por primera vez, en 1855.

En Estados Unidos, el gran proyecto de canal interoceánico todavía estaba vigente. Entre 1857 y 1863, una serie casi ininterrumpida de disturbios agitaron a Nueva Granada. Varias veces, la seguridad del Ferrocarril de Panamá, dio nuevos ímpetus a los planes para un canal.

En mayo de 1876, Colombia otorgó la concesión para la construcción de un canal a través de Panamá, al Teniente Lucien Napoleón Bonaparte Wyse, Oficial del Ejército Francés. El vendió esta concesión a un grupo de financieros franceses que persuadieron al constructor del Canal de Suez, Conde Fernando de Lesseps, para que se les uniera.

En 1881, los franceses organizaron La Compañía Universal del Canal Interocéánico. Han sido mencionadas muchas causas en el fracaso de la compañía francesa, que en 1889 se declaró en quiebra. Una nueva compañía se formó en 1894, pero no trabajó.

El Gobierno de Estados Unidos entabló negociaciones con Colombia para asumir el proyecto; pero el tratado entre los dos gobiernos, conocido como Tratado Herrán Hay, fue rechazado por el Senado de Colombia. Y nuevamente ensombreció el porvenir de los istmeños, la visión de los días de pobreza y de miseria de antes de la construcción del Ferrocarril de Panamá.

Fue durante esas negociaciones que Panamá decidió su destino y, el 3 de noviembre de 1903, declaró su separación de Colombia y se convirtió en república. Panamá había tratado muchas veces de independizarse: 53 levantamientos en 57 años. El 18 de noviembre de 1903 se firmó el Tratado Hay-Bunau Varilla, entre Panamá y Estados Unidos.

Cinco años habían pasado entre el colapso francés y el inicio del esfuerzo de los Estados Unidos en la construcción del canal. Los ingenieros norteamericanos encontraron que gran parte del trabajo hecho por los franceses podía ser utilizado, especialmente en el Corte de Culebra. Pero cambiaron el plan: en lugar de un canal a nivel, se decidieron por uno a esclusas.

Los norteamericanos consideraron de la mayor importancia el mejorar las condiciones sanitarias del Istmo. Las calles fueron pavimentadas y se instaló un moderno alcantarillado. En dos años, se había erradicado la fiebre amarilla y la mortalidad por otras enfermedades había sido reducida. Se establecieron precauciones sanitarias, que rígidamente observadas, han hecho de Panamá uno de los países más sanos del hemisferio.

Diez años más tarde, el Canal de Panamá fue terminado. Desde entonces, Panamá ha prosperado y ocupado su lugar entre las naciones libres del mundo.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

DIRECCION DE MARINA

Cyril V. Atherton
Capataz de Mantenimiento
James T. Chambers
Oficinista

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Hubert A. Dawkins
Conductor de Automóvil
Adolphus A. Johnson
Ayudante (Reparador de Equipo de
Manejo de Materiales)
Claudius A. Breary
Oficinista

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Harold Boreland
Oficinista

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

David A. Fyffe
Encargado de Refresquería
Reuben T. Stewart
Subgerente de Almacén

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Frederick C. Bitter
Primer Maquinista, Remolcador de
Salvamento
Pablo Marín
Capataz de Mantenimiento

DIVISION DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

Conrad A. Boyd
Embalador (Carga Liviana)

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Joseph L. H. Demers
Subjefe Funcionario Encargado de
Almacenaje
Albert E. Watson
Primer Capataz, Mantenimiento de
Predios
Ucaston A. Barclay
Capataz de Mantenimiento
Douglas C. Best
Ilustrador (General)
Beauford J. Hartley
Capataz Operario de Maquinaria
Portátil y Levadiza
George W. Hinds
Vendedor, Jefe de Sección
John T. Pessoa
Vendedor, Jefe de Sección
Conrad A. Walrond
Vendedor, Jefe de Sección
Cecil D. Gooding
Subgerente de Comisariato
Arthur J. Myke
Gerente de Departamento (Almacén)
(General)

DIRECCION DE MARINA

John R. Bruland, Jr.
Subjefe Inspector Asociado (Calderero)
Thomas J. Pimento
Mecánico Tornero (Náutico)
Cecil O. Brooks
Marinero
John T. Burns
Primer Maquinista, Remolcador
Nicolás Quintana
Pulidor de Cemento (Mantenimiento)
George W. Mullins, Jr.
Operario de Esclusas (Maquinaria
Levadiza y Portátil)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Belisario Angulo
Obrero
Leslie A. Hurdle
Marinero
Tomás Ríos
Encargado de Mantenimiento (Sistemas
de Distribución)
Leopoldo De Gracia
Pulidor de Cemento
Arthur U. Johnson
Ayudante Plomero
Frederick McClure
Carpintero
Charles S. Smith II
Guardia

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Herman C. Graham
Oficinista de Carga
George J. Herring
Encargado de Patio de Ferrocarril
Archibald W. Lecky
Ayudante, Tarifas de Flete
Maxwell S. Sanders
Capataz General, Operaciones de
Suministro de Combustibles
Sixto Gutiérrez
Pasacables
Adamary Anderson
Consejera (Escuelas Estadounidenses)
Calmer A. Batalden
Maestro de Escuela Secundaria
(Escuelas Estadounidenses)
Mary B. Journeay
Instructora (Universidad de la Zona del
Canal)
Thomas L. Sellers
Superintendente de Despachos
Postales (IP)
Gaddis Wall
Jefe del Departamento de Policía
del Distrito

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Jennie G. Johannes
Jefe de Enfermeras (Pediatria)
Ora V. Stich
Bibliotecaria (Ciencia Médica y Biología)



El transatlántico de lujo Shalom visitará el puerto de Cristóbal el 23 de diciembre. Esta será su primera visita al área. Llegará durante un crucero de Navidad a las Antillas.

La Pesca en Panamá

EL ANZUELO ESTA seguro y la cuerda se resbala suavemente por las aguas azul oscuras, de repente, el carrete gime y la cuerda se atesa duramente. Un gran merlín negro ha mordido el anzuelo.

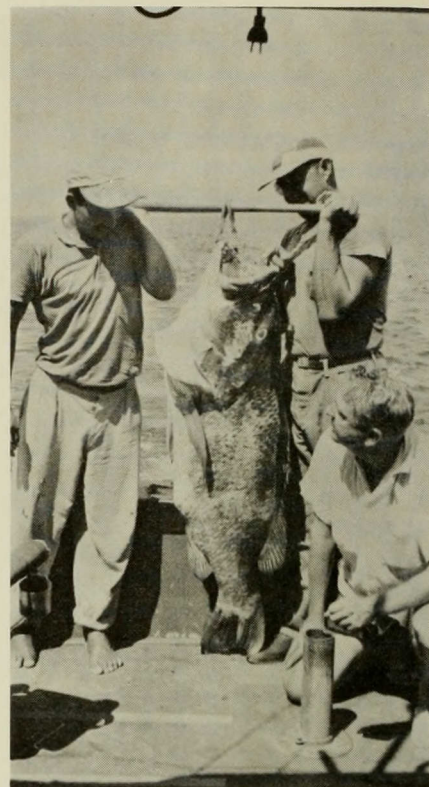
En Panamá, donde el merlín abunda, esta emoción de pescar a uno de los peces más grandes del mundo y de los más peleadores, no es rara. Las más de las veces se tratará de un merlín, pero también podrá ser un pez vela del Pacífico, que es mucho más grande que la variedad del Atlántico, o un monstruoso pez sierra. El record mundial para el pez sierra fue establecido en aguas de Panamá, donde se han establecido otros 21 records mundiales, que incluyeron las tres variedades de merlín, negro, azul y plata, robalos, bojaláes, peces velas y meros.

Panamá significa "abundancia de pe-

ces" de acuerdo con una traducción popular. Y a pocos minutos de la ciudad de Panamá, se encuentra uno en aguas que tienen peces en abundancia.

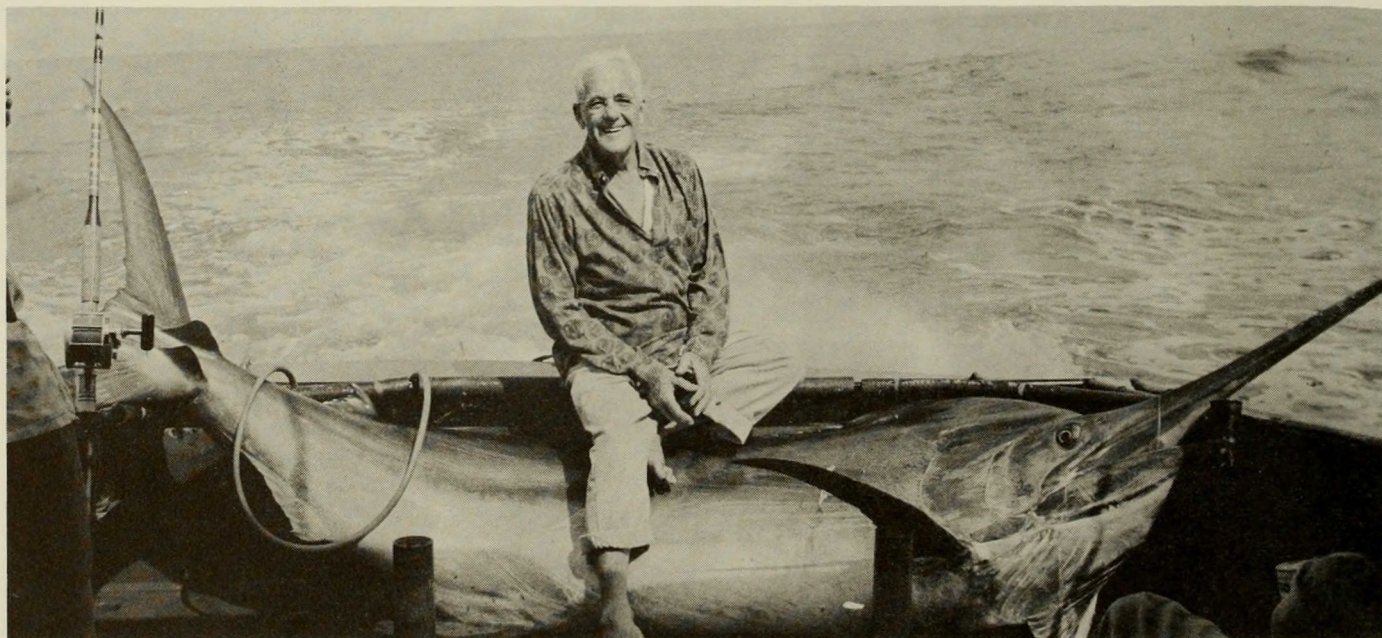
Entre los pescadores profesionales se considera que en Panamá, lo más grande es el merlín. Estos peces gigantes y luchadores son el merlín negro, el rayado y el azul. Aparentemente, crece la creencia de que existe además el merlín plateado. Pero cerca del 95% de los merlines que se han pescado son del tipo negro, con un promedio de 250 a 300 libras cada uno. Sin embargo, no son raros los merlines de 400 ó 500 libras. El record mundial para el merlín negro es de 1,560 libras.

El merlín se rastrea. La mejor carnada es un bonito vivo, pero el merlín también muerde tajadas de bonito. A pesar de que los botes rastrean el merlín a velocidad moderada no hay la más mí-

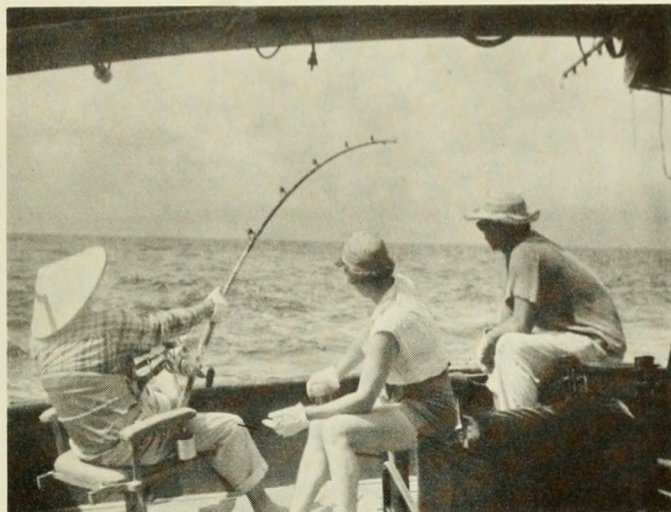


Este pargo rojo de 85 libras fue atrapado en aguas de Panamá por Leo Krziza, a la derecha, arrodillado.

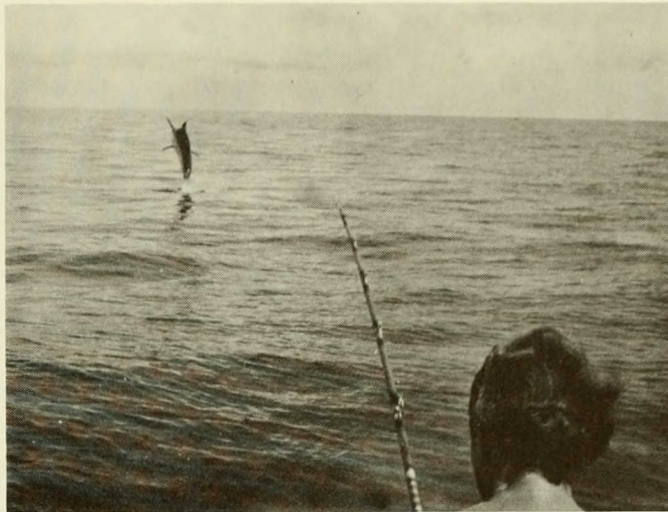
nima duda de que el merlín es más veloz que cualquier lancha. Una vez que se engancha el pez, la lancha se va acercando a él a medida que se acorta la cuerda. Si el pez es enganchado por las agallas, una de sus partes vitales, se le puede llevar a bordo en 5 ó 20 mi-



Frank Violette es un hombre feliz, después de sacar en 15 minutos este Merlín Negro de 662 libras en Bahía de Piñas.



Esta foto demuestra cómo pescar merlines. Aquí ponen el anzuelo.



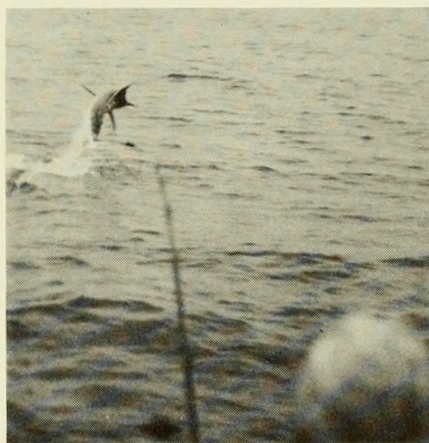
El enorme Merlín salta, comenzando una fiera lucha para zafarse del anzuelo.

nutos. Pero si no sucede así, la batalla puede durar de 4 a 12 horas, y ello ha sucedido en muchas ocasiones.

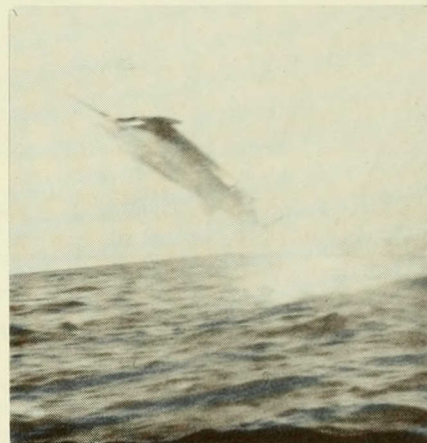
A unas 140 millas de la ciudad de Panamá está la Bahía de Piñas, en donde se encuentra la mejor pesca de merlín. También se ha pescado merlín a cinco o seis horas de Panamá.

A menos de una hora de la ciudad, se encuentra gran cantidad de peces vela. Este es un pez sumamente luchador y Panamá es uno de los pocos lugares en el mundo donde se puede conseguir uno en un día de pesca.

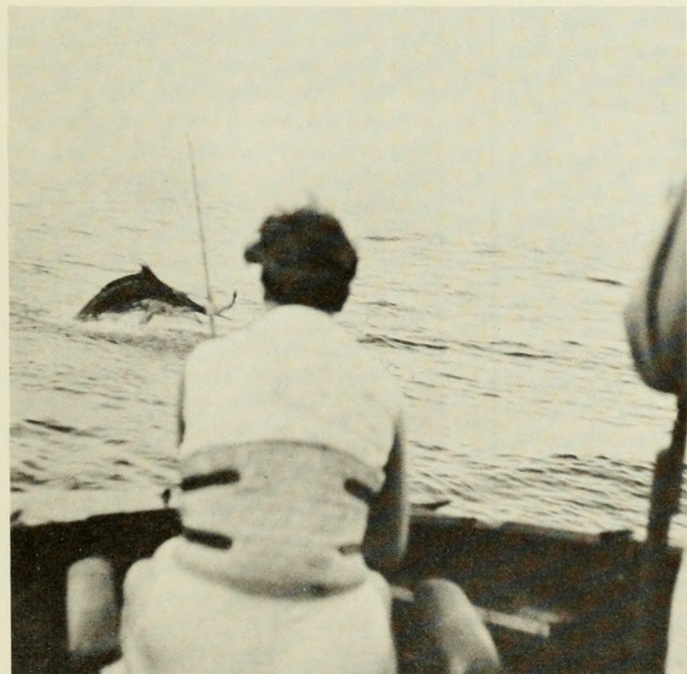
Para pescar el merlín hay que estar preparado para rastrear durante varios días, más probablemente, durante una
(Pasa a la página 30)



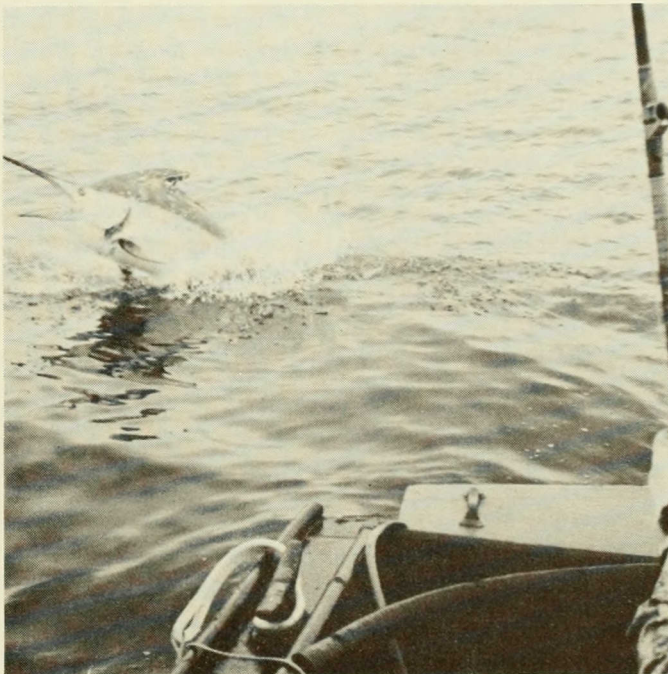
Todavía luchando, arremete el gigante de 450 libras.



Lucha con denuedo, completamente fuera del agua.



Labor ardua y cuidadosa trae la presa más cerca.



Todavía peleando, pero derrotado, está casi en la lancha.

LA PESCA EN PANAMA



Pescando desde las rocas, estos muchachos pueden sacar una corbina, pargo, urel u otro pez cuya pesca es una diversión, pero son sabrosos.

...A Los Compradores

SI USTED QUIERE conseguir gangas, Panamá es el lugar apropiado. El centro de la ciudad de Panamá puede ser para el comprador una especie de supermercado internacional, un lugar para ver, escoger y comprar—y las cosas que a los turistas les gusta comprar están esparcidas en los anaqueles y vitrinas de docenas de almacenes.

Llegando al fondo de este intrigante asunto, una lista de artículos populares tendría que incluir telas, perfumes, cámaras y equipo de fotografía, artefactos electrónicos (las grabadoras magnetofónicas son populares), bronce, objetos tallados de marfil, jade y esteatita; plata, relojes, perlas y piedras semipreciosas (montadas o desmontadas). El comprador cuidadoso puede comprar casi todas estas cosas a precios menores de los que pagaría en los Estados Unidos.

La mola, hecha por las indias de San Blas, está en una categoría aparte. Este producto nativo es de tela, cosido a mano. Destaca una variedad de diseños y símbolos, y es única en su género en el mundo. Puesta en un cuadro, es un bonito adorno para la pared, o puede cubrir también una almohada. La mola puede ser comprada a precio razonable.

También hay una extensa selección de marfil, mamparas orientales, cristalería y porcelana.

Con un poco de tiempo, el comprador puede disfrutar del exótico gusto de los almacenes que exhiben una extensa variedad de su mercancía. Puede ver muebles orientales tallados tan bellos, que hay que verlos para creerlo. Puede ver miles de objetos de bronce, imágenes y manteles. Hay sedas y brocados a buenos precios.

Los comerciantes y sus dependientes son, por lo general, muy corteses y serviciales. Aunque algunos precios son fijos, muchos no lo son. El regateo es aceptado por algunos comerciantes como una forma de hacer negocio; otros lo esperan. Esto provoca un punto de conversación entre ambas partes y también refleja el hecho de que los comerciantes panameños son competidores y deseosos de complacer.

El comprar en Panamá puede ser divertido, y existen tesoros que uno nunca podría tener a menos que visite almacenes en la ciudad de Panamá en el sector Pacífico, o en Colón, a corta distancia en el Atlántico.

(Viene de la página 29)

semana. Todo lo que necesita el pescador profesional lo encuentra en el Club de Pesca, en la Bahía de Piñas.

Pero si usted no anda detrás del merlín, muy cerca de la ciudad de Panamá encontrará usted toda clase de preciados peces tropicales, que por regla general, abundan más en Panamá que en los demás lugares de pesca favoritos.

En un día de pesca típico el botín puede incluir bojalá, bonito, pampano, macarela, delfín y, si la suerte le acompaña, un pez vela.

La corbina y el robalo pueden ser pescados desde muelles y embarcaderos. El robalo pesa entre 5 y 30 libras y la corbina, de 3 a 20 libras. Todavía se discute entre gastrónomos cuál de los dos tiene mejor sabor, pero en Panamá se prefiere la corbina.

CARNAVAL Y FERIAS

(Viene de la página 22)

En Panamá, especialmente durante la estación seca, se verifican diferentes ferias industriales, agrícolas y pecuarias en donde se exhiben los productos de las diferentes regiones del país. Famosa por los artículos nativos, la de San Sebastián de Océ; la de San José, en la ciudad de David, descuella principalmente, por los magníficos ejemplares de ganado; la de Azuero, en la ciudad de Los Santos, se distingue por los productos de maravillosa artesanía, de las provincias de Herrera y Los Santos; las mejores naranjas de la República se ven en la Feria de Capira; la Feria de Bocas del Toro, exhibe maravillosos adornos de carey y de conchas de animales marinos; la de Penonomé es ganadera; la del Colegio Javier, en la ciudad capital, es industrial y la de las tierras altas de Calobre, exhibe el mejor café producido en las Provincias Centrales de Panamá. La de Chorrera, agropecuaria e industrial, presenta una combinación de todas las demás.

En todas ellas, la organización del Canal de Panamá, se hace presente, con un magnífico pabellón, que se ha hecho sumamente popular, por las películas, diapositivas, cajas de selectrovisión y demás material informativo sobre el Canal de Panamá que allí presentan. Además siempre se llevan atracciones adicionales, como los paseos a lomo de los burritos Mancha y Gato, de los Jardines de Summit y la magnífica música que ejecuta al órgano el Guía del Canal de Panamá, Frank Azcárraga.

NAVEGACION

E.U. TODAVIA ADELANTE

LOS BARCOS CON bandera de los Estados Unidos son todavía los mejores clientes del Canal de Panamá, pero Noruega y Gran Bretaña están muy cerca de ellos.

Durante el año fiscal que terminó el 31 de julio, hubo 1,678 tránsitos de navíos estadounidenses, comparados con 1,446 noruegos y 1,339 británicos.

Otras naciones representadas en la lista de los seis mejores clientes del Canal fueron Alemania con 1,186 tránsitos, Liberia con 1,118 y Japón con 804.

De acuerdo con las cifras oficiales, el primer lugar en tonelaje de carga fue para los barcos con bandera liberioriana y el segundo puesto para los navíos noruegos. Cada uno tuvo más de 13,000,000 de toneladas brutas. Los barcos con bandera de Estados Unidos llevaron 9,986,170 toneladas y los barcos británicos quedaron en cuarto lugar en el número de tránsitos, tonelaje y carga. Grecia, con solamente 575 tránsitos en el año, quedó en quinto lugar en cantidad de carga. Japón fue el sexto en tránsitos, tonelaje y carga.

VIAJE DEL AUSTRALIS

Un bien conocido navío que perteneció a la United States Lines, navegando bajo otro nombre y otra bandera, llegó a Balboa en octubre en su primer viaje alrededor del mundo.

Era el *Australis*, de 36,961 toneladas brutas, antiguamente el *América*, que fue convertido para darle la vuelta al mundo y navega para la Chandres Lines, una empresa griega.

El navío fue construido en Newport News para la United States Lines en 1940 y puesto en servicio durante la II Guerra Mundial como barco de tropas bajo el nombre de *West Point*. Después de la guerra fue devuelto a sus dueños y por varios años fue usado en el servicio del Atlántico

TRANSITO DE NAVES DE ALTO CALADO

PRIMER TRIMESTRE DE 1966

	1966	1965
Mercantes.....	2,953	2,978
Gobierno de EE. UU.....	149	65
Gratis.....	9	24
Total.....	3,111	3,067

PEAJES*

Comerciales.....	\$16,557,706	\$16,165,034
Gobierno de los EE. UU.....	932,019	402,367
Total.....	\$17,489,725	\$16,567,401

CARGA**

Comerciales.....	19,494,792	18,893,330
Gobierno de los EE. UU.....	814,148	442,969
Gratis.....	18,281	135,925
Total.....	20,327,221	19,472,224

* Incluye peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.

**Cifras de carga en toneladas brutas.

Norte. Ha hecho varios viajes por el Canal con el nombre de *América* y de *West Point*.

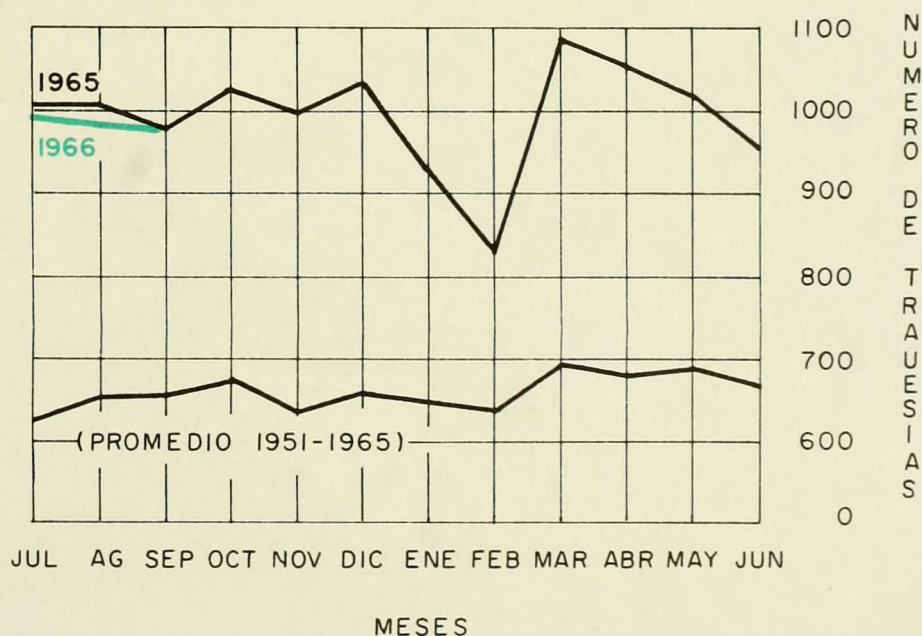
NUEVA TECNICA

UN NUEVO TIPO de escotilla lateral diseñado para cargar camiones, ha sido instalado en el barco carguero *Buffalo* de la Fred Olsen Line, que hace viajes regulares por el Canal en su travesía entre los puer-

tos del Pacífico Norte, el continente y el Reino Unido. Otros barcos en este servicio, el *Bonanza*, *Bolinas* y *Burrard* también serán alterados en la misma forma.

De acuerdo con un artículo en el "Pacific Shipper", el nuevo tipo de mecanización permite al barco descargar y cargar por medio de montacargas de trinche a través de las escotillas laterales con las ventajas de carga y descarga más rápida y reducción de tiempo. El método de montacarga a camión proporciona un manejo mejor y más seguro, y permite continuar el trabajo en mal tiempo sin el riesgo de daño a la carga.

El *Buffalo* fue también dotado con escotillas de acero a ras de cubierta y de compuertas a la bodega, para el acceso de los montacargas de trinche. Las bodegas tienen entrepaños para asegurar el almacenamiento de la carga. La banda de estribor del barco tiene dos escotillas laterales combinadas y compuertas dotadas cada una con una plataforma movable que puede ser elevada o bajada de acuerdo con la elevación del costado del barco sobre el nivel del muelle.





CARIBBEAN SEA

FORT SAN LORENZO, PORTOBELLO
AND NOMBRE DE DIOS WERE STRATEGIC
SHIPPING PORTS ON THE SPANISH MAIN

COLUMBUS SAILED SOUTH
ALONG COAST - 1502

BANANAS

SUGAR CANE

CHIRIQUI
LAGOON

TIMBER

VOLCAN

BODOLLE

COFFEE

RUM

BANANAS

DAVID

CATTLE

OLD SPANISH
GOLD MINES

PENONOME

OLDEST CHURCH STILL
IN USE IN THE CONTINENT

INTERAMERICAN
HIGHWAY

ANCIENT
BURIAL

INDIAN
SITES

PENAL COLONY

COIBAI

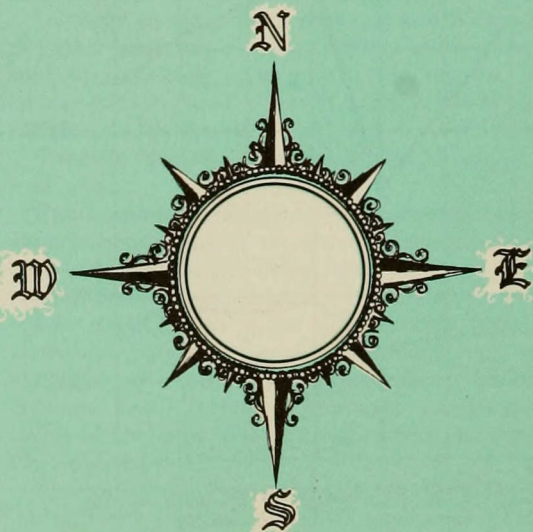
OCU

CHITRE

PESE

LAS
TABLAS

EVIDENCE OF LOS
OLD INDIAN CULTURE



PACIFIC OCEAN