

trata el artículo 586 del Código Fiscal, sin perjuicio de las ventajas que el Gobierno tiene derecho a obtener conforme al artículo 2º de la Ley 8ª de 1919.

Artículo 3º.—En ningún caso se concederá permiso a una misma persona o compañía para llevar a cabo exploraciones mineras en distintas zonas de terrenos, ni se permitirá traspasar los contratos que el Poder Ejecutivo celebre al efecto, sin autorización previa de la Secretaría de Agricultura y Obras Públicas.

Artículo 4º.—Es absolutamente prohibido a los empresarios o directores de minas servirse de las maderas preciosas que se encontraren en terrenos baldíos nacionales, aunque se hallen en contorno del asiento de sus trabajos. Consideráanse maderas preciosas las siguientes: caoba, cedro amargo, nazareno, zorro, cocobolo, maría y guayacán.

Artículo 5º.—Es igualmente prohibido a los administradores o dueños de minas la explotación de las mismas sin autorización previa de la Secretaría de Agricultura y Obras Públicas, la cual será negada en el caso de que las labores que vayan a efectuarse no reúnan los requisitos necesarios para la seguridad de los operarios.

Artículo 6º.—En los contratos que el Poder Ejecutivo celebre con particulares o compañías sobre exploraciones mineras, se hará constar que el Gobierno se reserva el derecho de declararlos cancelados administrativamente, ya sea por falta de cumplimiento de los mismos por parte de los concesionarios, ya sea por causa de utilidad pública o de conveniencia para el Estado, sin necesidad de pagar indemnización de ninguna especie a los contratistas.

Concesiones de tierras

Disposiciones más importantes

Existen varios millones de hectáreas de tierras feracísimas que pueden dedicarse a la agricultura, la ganadería y la explotación de recursos naturales forestales que están casi incólumes.

Las tierras públicas se dividen en baldías e industriales.

Son tierras baldías de propiedad de la Nación, todas las que componen el territorio de la República con excepción de las llamadas indultadas, de las que en cualquiera época hayan sido legítimamente apropiadas y de las que pertenecen a personas naturales o jurídicas en virtud de justo título.

Y son tierras indultadas las que les fueron cedidas por el gobierno español en tiempos de la colonia, a varios pueblos del Istmo, según los títulos expedidos por el mencionado gobierno. La extensión de estas tierras se expresa en detalle en la Ley 63 de 1917.

La administración y adjudicación de tierras

La administración y adjudicación de tierras baldías e indultadas le corresponde a la Nación según el Código Fiscal.

Del traspaso de la propiedad por la Nación

Las tierras nacionales podrán ser adjudicadas por la Nación en plena propiedad, en tres formas:

1º.—En forma de concesiones gratuitas a las Municipalidades, a los agri-

cultores y a los inmigrantes que vengan a dedicarse a la agricultura en la República;

2°—En forma de compensación o de auxilio para la construcción de vías férreas, tranvías, caminos carreteros, para establecimientos de nuevas industrias en el país y para la fundación y fomento de colonias; y

3°— En forma de venta a todas las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, que estén establecidas o domiciliadas en el país.

Concesiones gratuitas

El Consejo Municipal de cada Distrito tiene derecho a obtener título gratuito de propiedad sobre las tierras necesarias para área y ejidos de todas sus poblaciones organizadas, en las cuales haya por lo menos 25 casas y que tengan más de 150 habitantes.

El área de la población se determina calculando una hectárea de tierras por cada veinte pobladores. Los ejidos no exceden nunca de 100 hectáreas.

Derechos de los agricultores

Todo jefe de familia panameña o extranjera, domiciliada en el país, que no sea propietario de tierras por cualquier título, que esté dedicado a la agricultura o que piense dedicarse a ella, tiene derecho a que se le adjudiquen en plena propiedad, gratuitamente, 10 hectáreas de tierras de labor.

El inmigrante que venga con su familia a dedicarse a labores agrícolas, adquirirá derecho a 10 hectáreas de tierras, si se somete a los reglamentos que rigen sobre inmigración. El inmigrante que venga sin familia tiene derecho a 5 hectáreas.

Los agricultores panameños que no tengan familia que dependa de ellos tienen derecho a una concesión gratuita de 5 hectáreas de tierras.

Derechos de los ocupantes con edificios

El ocupante de tierras nacionales con casas y accesorios fuera del área de las poblaciones y demás tierras municipales tiene derecho que se le adjudiquen gratuitamente hasta dos hectáreas de terreno.

Restricciones a los títulos gratuitos

Los terrenos adquiridos a título gratuito por agricultores o inmigrantes, no pueden ser enagenados, hipotecados, embargados, ni dados en uso o usufructo. Sólo pueden transmitirse por causa de muerte.

De las adjudicaciones para vías de comunicación, establecimientos de industrias y fomento de colonias

En virtud de contratos celebrados de acuerdo con las leyes, el Poder Ejecutivo podrá conceder a las personas o compañías que emprendan la construcción de ferrocarriles y tranvías para el servicio público, una cantidad de hectáreas de tierras que no exceda de doscientas por cada kilómetro de vía que construyan a medida que la construcción avance; pero la adjudicación se hará en lotes alternados que en ningún caso podrán ser de una extensión mayor de

quinientas hectáreas, correspondiéndole un lote al empresario y otro a la Nación.

Plazos para que se cumpla el objeto de la concesión

Los individuos o compañías que intenten establecer fábricas de artículos útiles, podrán obtener del Poder Ejecutivo la adjudicación gratuita del terreno baldío o indultado absolutamente indispensable para el establecimiento. El Poder Ejecutivo fijará un plazo perentorio dentro del cual debe realizarse el objeto de la concesión y si así no sucediere, declarará sin valor alguno la concesión otorgada.

Tierras baldías e indultadas

No se hará adjudicación de tierras baldías o indultadas a título de compra en cantidad mayor de mil hectáreas.

En el caso de que un adjudicatario, que hubiese cultivado la cantidad de terreno que le hubiese sido adjudicada al tenor de esta disposición, pretendiere obtener la adjudicación de otra porción igual o menor de terreno adyacente, lo hará saber al Administrador Provincial de Tierras, quien inspeccionará el terreno adjudicado anteriormente, en asocio del Fiscal del Circuito y de dos peritos nombrados, uno por el interesado y otro por el Fiscal, y levantarán el acta respectiva. Si de la inspección resulta que ha sido cultivado el terreno adjudicado, el Administrador dictará su resolución declarando que el interesado tiene derecho a hacer nueva solicitud. La resolución dictada por el Administrador es apelable para ante el Administrador General por las partes o por cualquier particular y la copia de la resolución definitiva se acompañará a la nueva solicitud.

Artículo 53.—El artículo 173 del Código Fiscal quedará así:

Las tierras baldías e indultadas sobre las cuales no exista derecho que deba ser respetado conforme a las disposiciones del Código Fiscal y demás leyes que lo hayan modificado, podrán ser solicitadas en compra y adjudicadas en plena propiedad con las limitaciones y excepciones y con las formalidades que se expresan a continuación.

Toda compra deberá ser propuesta a la autoridad competente para alguno de los siguientes fines específicos:

- 1º—Para cultivos;
- 2º—Para el establecimiento de colonias agrícolas o ganaderías;
- 3º—Para el establecimiento de Empresas industriales de fuerza, de irrigación y de acueductos;
- 4º—Para el desarrollo de planes de urbanización.

En la solicitud de compra deberá expresarse, bajo juramento, el objeto de ella y el solicitante deberá manifestar, además, su aceptación de las condiciones y obligaciones detalladas que siguen.

Si la compra es para cultivos, el solicitante se obligará a principiar éstos seis meses después de inscrito su título en el Registro Público, y a tener cultivada la mitad por lo menos del terreno cuatro años después, contados desde el día de la inscripción. Si el comprador faltare a esta obligación incurrirá en la pena de pagarle al Tesoro Nacional un balboa anual por cada hectárea de tierra no cultivada, sin que esto lo exima de pagar el impuesto general sobre inmuebles.

Si la compra del terreno tiene por objeto el establecimiento de colonias agrícolas o ganaderas, el solicitante se obligará:

a). A traer al país un número de colonos o inmigrantes que correspondan al área comprada en la proporción de una persona mayor de diez y ocho años de raza blanca por cada diez hectáreas de terreno;

b). A fundar un núcleo de población en el lugar más adecuado para el desarrollo y progreso de la colonia, con casa para escuela y vivienda del maestro que el Gobierno envíe;

c). A establecer cultivos y crías de animales por lo menos en la mitad del terreno comprado o crianza y pastaderos de ganados con instalaciones para fabricar quesos, mantequilla u otros productos de la ganadería;

d). A darle título de dominio a los colonos inmigrantes de que trata el ordinal a) en condiciones equitativas de precio y plazo. Estas condiciones deberán estar totalmente cumplidas dentro de un plazo de cuatro años contados desde el día de la inscripción de la venta en el Registro Público.

El comprador deberá prestar fianza depositando en efectivo en el Banco Nacional una suma calculada a razón de un balboa por cada hectárea de tierra que la venta comprenda, para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones. Si estas no son cumplidas, el comprador perderá la fianza y la venta quedará resuelta, pues deberá ser condición esencial del contrato su resolución por falta de cumplimiento, volviendo las tierras al dominio nacional y perdiendo el comprador en favor del Fisco el precio pagado. Las demandas de resolución se ventilarán ante el Poder Judicial.

En los casos de compras de tierras para los fines de los ordinales 3º y 4º citados, se exigirán condiciones y se aplicarán las sanciones establecidas anteriormente.

La venta de tierras baldías o indultadas para los fines de establecer en ellas colonias agrícolas o ganaderas de que se trata anteriormente, podrá hacerse cualquiera que sea la extensión pedida.

Las tierras que pueden ser solicitadas a título de compra, según se deja establecido, podrán ser dadas en arrendamiento por el Poder Ejecutivo en cualquiera extensión, siempre que se le pague al Tesoro una renta de cincuenta centésimos de balboa anualmente por cada hectárea, que el objeto del arrendamiento sea establecer el cultivo o explotar maderas de construcción o de tinte y que se preste fianza pecuniaria.

Estos contratos podrán hacerse hasta por un período de veinte años prorrogables por otros diez años si los arrendatarios hubieren cumplido fielmente las obligaciones contraídas.

Serán causales de resolución administrativa de estos contratos, las siguientes:

a)—La falta de pago de una anualidad de la renta;

b)—El no establecer en las tierras en la proporción que se convenga entre las partes, los cultivos objeto del contrato;

c)—El no cumplir las disposiciones generales que rijan sobre explotación de bosques.

Precio de las tierras

El precio de las tierras nacionales es de tres balboas por hectárea o fracción de hectárea.

Derechos de los ocupantes

El ocupante de un terreno indultado que hubiere encerrado este con cerca de carácter permanente desde antes del 23 de junio de 1904, tiene derecho a obtener el título al precio de B. 0.50 por hectárea.

Los individuos que tengan títulos de poseedores usufructuarios expedidos antes de la vigencia de la Ley 70 de 1904, o después según esa ley, tienen derecho al dominio del terreno que se les dió en usufructo, al precio de B. 0.50 por hectárea.

Los poseedores de tierras baldías e indultadas con anterioridad a la Ley 20 de 1913, que las tengan cultivadas, tienen derecho a la plena propiedad a razón de cincuenta centésimos de balboa por hectárea.

Derechos de los ganaderos

Los ganaderos tienen derecho a que se les adjudiquen los terrenos donde pastan, sestean y beben sus ganados en la proporción de una hectárea por cabeza a los precios siguientes: veinticinco centésimos de balboa por hectárea o fracción de hectárea si el ganadero posee hasta veinticinco cabezas; un balboa si es dueño de más de veinticinco cabezas sin pasar de ciento, y dos balboas si excede de esta cantidad.

Para estas adjudicaciones se tienen en cuenta estas reglas:

1^o—Que los terrenos solicitados sean pastaderos naturales;

2^o—Que si en los terrenos pastan en comunidad ganados de diferentes dueños, se haga entre ellos una equitativa distribución de la tierra, a fin de que tengan fácil acceso a los abrevaderos, los ganados de todos;

3^o—Que sean preferidos en la compra del terreno los poseedores de haciendas o hatos en el orden de la antigüedad de su ocupación.

En toda actuación que tenga por objeto la adjudicación de un terreno en plena propiedad podrá haber oposición, que se formulará por escrito, ante el Administrador Provincial de Tierras.

De las oposiciones

Cuando se presenta una oposición, en tiempo hábil, el Administrador de Tierras remite el expediente al Juez del Circuito respectivo para que decida la controversia.

De la propiedad de las islas

Respecto de las islas de uno y otro mar, podrán ser adjudicadas en plena propiedad las porciones de tierras actualmente ocupadas en ellas, que hubieren sido cercadas o cultivadas desde antes del 23 de junio de 1904.

Permisos transitorios

Los Administradores de tierras y los Alcaldes de Distrito conceden a quienes las soliciten licencias transitorias gratuitas para establecer labranzas por un período hasta de dos años y por una extensión no mayor de cuatro hectáreas.

De las tierras inadjudicables

No son adjudicables las tierras baldías nacionales que pasan a expresarse:

1°—Las ocupadas por los indígenas salvajes o semisalvajes.

El Poder Ejecutivo queda facultado para decretar los límites precisos de estas reservas territoriales y para restringirlas de tiempo como fuere conveniente.

2°—Las costas marítimas que el Poder Ejecutivo declare que pueden ser utilizadas para darle protección y facilidades a la navegación o que pueden dedicarse a la construcción de ciudades, de puertos y de muelles;

3°—Las riberas de los ríos navegables por embarcaciones mayores hasta una línea trazada a diez metros de la línea de las aguas y paralela a ésta, sin perjuicio de que el Poder Ejecutivo pueda declarar inadjudicables otras porciones mayores para dedicarlas a usos públicos;

4°—Las riberas de los ríos o riachuelos navegables siquiera a trechos por embarcaciones menores, en todo el espacio necesario para esa navegación, en todo cuanto fuere necesario para esa navegación, en todo cuanto fuere indispensable para el uso de las poblaciones cercanas.

Los pequeños cursos de agua, tales como los riachuelos no navegables y los arroyos, pueden ser comprendidos en las adjudicaciones de tierras, con excepción de los que fueren necesarios para proveer de agua a las poblaciones cercanas, o para bebederos de los ganados.

5°—Los terrenos que contengan bosques de maderas valiosas de construcción o de tinte o de plantas medicinales o árboles de donde se extraigan resinas o productos de utilidad en la industria, siempre que dichos artículos valiosos se encuentren en una cantidad tal que la adjudicación sea notoriamente perjudicial para la Nación a juicio del Poder Ejecutivo.

6°—Los terrenos donde haya fuentes de sal, de petróleo, de carburos gaseosos, de hidrógeno o de aguas minerales;

7°—Las albinas o sean los terrenos bajos en donde se produce la sal marina;

8°—Los terrenos que el Poder Ejecutivo declare inadjudicables transitivamente.

Sobre el derecho a tránsito público para la utilidad general

En los títulos de propiedad que se expidan sobre tierras baldías nacionales se incluirá la condición expresa de que la nación tiene derecho, sin compensación ni indemnización alguna, a la servidumbre de tránsito necesaria para la construcción de vías férreas, tranvías, caminos de herraduras, líneas telegráficas y telefónicas y al uso de los terrenos indispensables para la construcción de puertos y de muelles, siempre que la explotación de dichas vías u obras sea por cuenta de la Nación y no de empresarios particulares.

Reservas del gobierno para colonias

El Gobierno se reserva 20.000 hectáreas de los terrenos situados a inmediaciones del Lago de Gatún, las cuales serán demarcadas en lotes de 4 a 5 mil hectáreas para establecer colonias agrícolas.

Ya se encuentra establecida una colonia llamada "Nueva Providencia,"

compuesta de antillanos, y dirigida por los señores RR. R. H. Thourbourn y W. H. Evers.

Concesiones transitorias para explotaciones

Las tierras baldías e indultadas podrán concederse por el Poder Ejecutivo en forma temporal o transitoria para ser explotadas o para ser cultivadas por medio de contratos o de licencias, de conformidad con las disposiciones siguientes:

Los terrenos que contengan maderas valiosas de construcción o de tinte o plantas medicinales o bosques de donde se extraigan resinas o productos de utilidad en la industria, siempre que dichos artículos se encuentren en una cantidad tal que sea notoriamente perjudicial para la Nación la venta de los terrenos, a juicio del Poder Ejecutivo, no podrán adjudicarse a ningún solicitante; pero sí podrán ser explotados en virtud de contratos celebrados con el Poder Ejecutivo y mediante las condiciones que pasan a expresarse:

Que el tiempo de la explotación sea hasta de veinte años, prorrogables por otros diez.

Que se pague a la República un arrendamiento anual de cincuenta centésimos de balboa por hectárea.

Que se obligue al concesionario a ejecutar la explotación empleando procedimientos científicos a efecto de no destruir inútilmente los árboles que no estén en sazón o los que den resinas u otros productos valiosos semejantes. La infracción de esta obligación será penada con una multa de B. 1.000.00 a B. 5.000.00.

Que el concesionario preste una fianza pecuniaria para responder del cumplimiento de sus obligaciones y que quede sujeto a la inspección del Poder Ejecutivo, para cerciorarse de los métodos empleados en la explotación.

Los contratos podrán efectuarse por cualquier extensión de terrenos.

“LA CADENA”

G. R. BROUWER - Panamá, R. de P.

Calle II Este No. 2. (Bajada de Jaén)

Efectos Navales, Ferretería, Pinturas, etc;

El Canal de Panamá

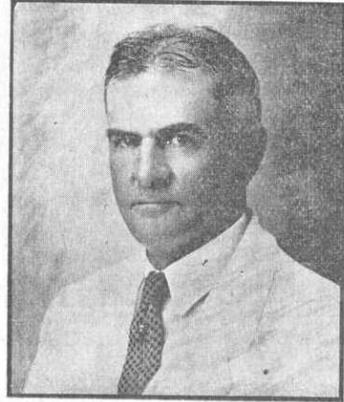
(Datos Oficiales)

El Canal de Panamá, abierto a la navegación el día 15 de agosto de 1914, ha sido construído entre los 8° y 9° de latitud norte, al través del Istmo de Panamá, en su parte más angosta si se exceptúa una faja que lo es más en la región del Darién. Esta faja se hallaba a una altura de 305 piés sobre el nivel del mar, pero su punto más alto, al lado del Canal, Cerro de Oro, está a 660 piés. Tiene el canal un largo de 43.8 millas náuticas del Atlántico al Pacífico. La distancia desde su punto de partida en la bahía de Limón hasta Gatún, es de 5.77 millas. En este lugar se encuentra la primera serie de esclusas, tres pares, que forman las gradas para llegar al lago de Gatún cuya elevación normal es de 85 piés sobre el nivel del mar.

El lago de Gatún fué formado mediante la represa de las aguas del valle del Chagres, cuyo exceso vuelve al mar por el Bajo Chagres. El canal sigue su curso por ese valle hasta Gamboa, 20,59 millas náuticas más allá. Las excavaciones que hubo que hacer en esa sección fueron de poca importancia. En Gamboa comienza el famoso corte de Culebra que tiene 6.97



Coronel Harry Burgess, U. S. A.
Ingeniero Jefe de Operaciones del Canal



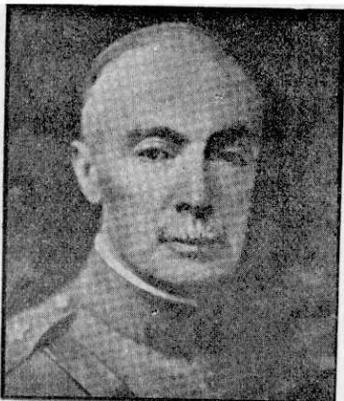
Coronel M. L. Walker, U. S. A.
Gobernador de la Zona del Canal

millas náuticas de largo, 300 piés de ancho en su fondo y se extiende hasta la esclusa y represa de Pedro Miguel, ya en las vertientes del Pacífico. Esta esclusa baja los buques al lago de Miraflores, situado a 54 piés sobre el nivel del mar y con una extensión de cerca de una milla de largo. Al sur de este lago se encuentran los dos pares de esclusas de Miraflores, gradas que bajan al buque al nivel del Océano Pacífico. Un trozo más de canal de siete millas de largo, pasando por Balboa, lleva a aguas profundas en el mar del Sur.

La parte menos honda del Canal tiene 41 piés y la más honda, en ciertas secciones del lago de Gatún, tiene hasta 80. Las esclusas tienen un ancho de 110 piés y un largo de 1000, lo que da amplio campo para el paso de los buques más grandes construídos hasta ahora. La represa de Gatún por medio de la cual se formó el lago del mismo nombre fué construída bombeando arena y arcilla entre dos cerros de tierra y roca. Tiene 1 ½ milla de largo y

$\frac{1}{2}$ de ancho en su base. La cima tiene 105 piés sobre el nivel del mar y el ancho de la represa es de 100 piés en la cumbre.

El Ferrocarril de Panamá se extiende de Colón a Panamá al este del Canal. El ferrocarril seguía antes el curso del Chagres, de Gatún a Gamboa, al oeste del Canal en su casi totalidad.



Mayor General William Lassiter,

U. S. A.

Comandante General de las
Fuerzas en la Zona del Canal

en su cuarto viaje, en 1502, buscaba lo que los indios llamaban "la parte angosta entre los mares" que él creía era un estrecho.

Balboa cruzó el Istmo y descubrió el Pacífico en 1513. Fué uno de sus compañeros, Alvaro de Saavedra, quien primero tuvo la idea de construir un canal. Los primeros estudios de la obra se hicieron en 1529. Siguieron informes, proyectos, estudios y concepciones durante varios siglos hasta que principiaron los trabajos propiamente dichos el 20 de enero de 1882 por los franceses. Ferdinand de Lesseps, que había construido el Canal de Suez, dirigía esos trabajos. La compañía francesa llamada Compañía Universal del Canal Interoceánico quebró en febrero de 1889, y altos empleados de ella fueron convictos de fraudes. De Lesseps murió el 7 de diciembre de 1894. La compañía volvió a emprender los trabajos en 1894 bajo el nombre de Compañía Nueva del Canal de Panamá y continuó hasta que los americanos se hicieron cargo de la obra en 1904, el 4 de mayo. Los americanos trabajaron durante 10 años y tres meses. Los derrumbes han causado interrupciones del tráfico, pero no ha ocurrido ninguno durante los últimos cinco años. La más prolongada duró 7 meses, de septiembre de 1915 a abril de 1916. Cuando volvió a abrirse el Canal en abril de ese año prestó

Al construir el canal fué preciso cambiar la vía de sitio. El ferrocarril fué construido por una compañía americana en los años 1850-55, pasó después a ser propiedad de los franceses y finalmente lo compró el gobierno americano.

La Zona del Canal es la faja de tierra que se extiende por cinco millas a cada lado del canal, pero sin incluir las ciudades de Panamá y Colón que quedan dentro de la República de Panamá. Tiene una area de 553.80 millas cuadradas incluyendo aguas y tierras. Le fué concedida al gobierno americano por Tratado firmado el 26 de Febrero de 1904 con la República de Panamá. Los Estados Unidos pagaron \$ 10.000.000 por la Zona y hacen además un pago anual de \$ 250.000 a la República de Panamá.

Cristóbal Colón al visitar el Istmo



Capitán Tombs

Superintendente de Marina, C. Z.

importantes servicios durante el tiempo de la guerra. La flota del Pacífico de la marina americana pasó por el Canal en julio de 1919 a su regreso de la zona de guerra y de ella formaban parte dos de los cruceros más grandes que se hayan construido hasta ahora: el Mississippi y el New Mexico, de 624 piés de largo y 32.000 toneladas de desplazamiento. El crucero británico "Renown," de 795 piés de largo y 33,379 toneladas, pasó por el Canal el 30 de marzo y el 13 de septiembre de 1920, llevando al Príncipe de Gales.

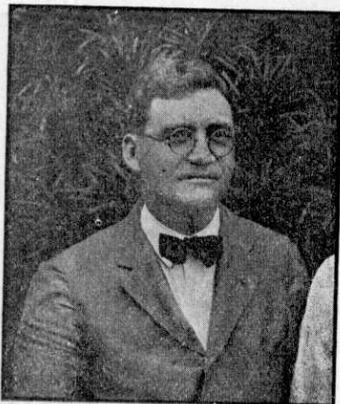
El buque más grande que ha usado el canal hasta el presente es el dreadnaught "Hood" de la armada británica, que pasó por el canal los días 23 y 24 de julio de 1924; este barco mide 860 piés y 7 pulgadas de largo, por 105 piés y 2 ½ pulgadas de ancho, y desplaza 44,799 toneladas.

Los franceses cavaron 78,146.960 yardas cúbicas, de las cuales 29,708.000 fueron útiles a los americanos. De esa última cantidad más o menos 17,000.000 de yardas cúbicas eran del Corte de Culebra. Los Estados Unidos adquirieron los derechos de la compañía francesa por \$ 40.000.000. Esta suma incluía las excavaciones hechas, las cuales fueron valuadas en \$ 25,389.240 y 68.863 de las 70.000 acciones del Ferrocarril de Panamá valuadas en \$ 9,644.320 (\$ 140 por acción) y los materiales, equipos, tierras, etc., por el resto. En \$ 42,799.826 fué avaluado el total de lo que se compró a los franceses.



Señor G. H. Martin
Juez Distritorial de la Zona del Canal

Esta última cifra puede considerarse como el capital invertido en El Canal para fines comerciales. El interés anual de este capital invertido, al 3% (que es la rata de la mayor parte de los bonos emitidos para la construcción del Canal) sería de \$ 8.250.000.00. Las siguientes cifras de los gastos del Canal no comprenden el interés cargado, pero sí incluyen una partida fija



Señor Elwyn Green
Auditor en Jefe de la Zona del Canal

El tráfico mayor por el canal, en un solo día se efectuó el 23 de noviembre de 1925. Ese día cruzaron el canal, de sur a norte, diez y seis vapores, y de norte a sur, siete, todos mercantes.

Rentas y gastos. — La inversión hecha en El Canal y sus dependencias es en parte para la Defensa Nacional y en parte comercial. Para los fines de la contabilidad se han separado estos datos. La inversión imputada a la Defensa Nacional al comienzo del año fiscal de 1925 (expresada en números redondos) fué de \$ 112.000.000.00 y la imputable a fines comerciales de \$ 275.000.000.00.

anual de \$ 650.370.50 de depreciación y amortización sobre la propiedad fija del Canal y una partida adicional de aproximadamente \$ 50.000.00 por año en concepto de depreciación sobre el equipo del Canal.

“Para los primeros cuatro años de funcionamiento las rentas que produjo el uso del Canal fueron menores que los gastos de funcionamiento, debido en gran parte a derrumbes en el Corte Gailard.

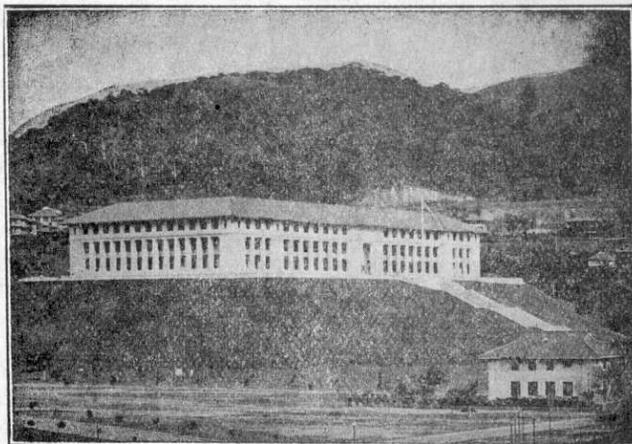


Señor C. A. Mc Ilvaine
Secretario Ejecutivo de la Zona del
Canal

En los últimos años las rentas han superado al costo de funcionamiento y mantenimiento. Hasta el 30 de junio de 1925 los gastos de funcionamiento del Canal propiamente dicho ascendieron a aproximadamente a \$ 78.000.000.00 y las rentas a más de \$ 121.000.000.00 de los cuales \$ 118.930.782.25 procedían de derechos de peaje solamente. Además los gastos de funcionamiento de ciertas unidades comerciales ascendieron a más de \$ 113.000.000.00 adicionales en tanto que las rentas comerciales subieron a más de \$ 117.000.000.00. El excedente de las rentas totales sobre los gastos totales al comienzo del año fiscal el 1º de julio de

1925 era de \$ 47.473.266.58. Pero como se ha explicado anteriormente esta cifra no incluye el interés anual de \$ 8.250.000.00 sobre la inversión comercial, lo cual debe tomarse en consideración al comparar el Canal con una empresa

comercial. Para el período de 11 años a un interés simple esta partida ascendería ahora a \$ 90.750.000.00 y descontando de ella los \$ 47.000.000.00 de superavit que deja el funcionamiento del Canal quedaría todavía un déficit de más de \$ 43.000.000.00, y a un interés compuesto el déficit sería considerablemente mayor.



Vista del edificio de Administración (Balboa)

Sin embargo, las rentas totales del Canal de Panamá durante el año fiscal que terminó el 30 de junio de 1925 fueron de \$ 36.195.457.02 de los cuales los derechos de peaje ascendieron a \$ 21.374.664.12. El gasto correspondiente de funcionamiento y mantenimiento, incluyendo la depreciación

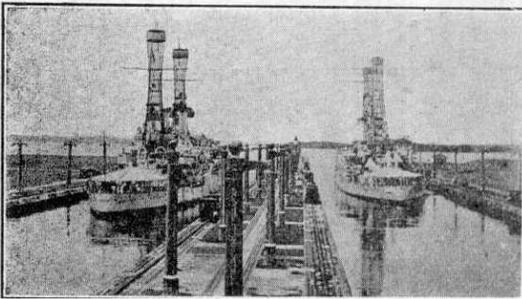
pero excluyendo el interés sobre la capitalización comercial, fué de \$ 21,963.615.45 dejando una renta líquida de \$ 14,231.841.57 que es casi el doble de la cifra anual de intereses y deja un superavit de aproximadamente \$ 6.000.000.00 que deberá dedicarse a cancelar el deficit de años anteriores.

La cantidad mayor de derechos de peajes cobrada en un solo mes fué de \$ 2.335.729.81, en diciembre de 1923.

Desde la apertura del Canal el 15 de agosto

de 1914 hasta el 15 de agosto de 1925 han pasado por el mismo 32.974 buques, sin incluir los que están en el servicio del Canal. De éstos 30,298 va-

pores de comercio, y 276 buques no sujetos a impuesto, por estar en el servicio de los gobiernos de los Estados Unidos, de Panamá y de Colombia. Durante el año fiscal que terminó el 30 de junio de 1925 pasaron por el Canal 4,673 vapores de comercio y 380 buques del Gobierno. El año del tráfico más grande ha sido el año fiscal de

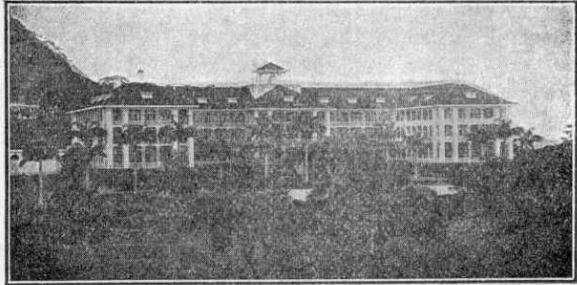


Vapores de guerra en las esclusas de Gatún

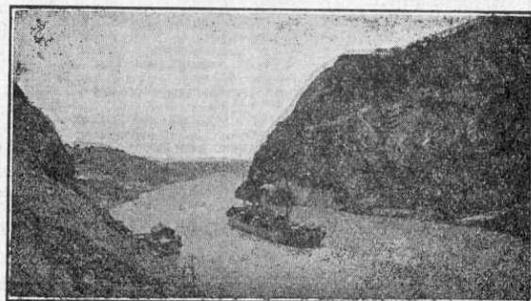
1924, durante el cual pasaron por el canal 5,230 vapores de comercio con un desplazamiento total de 26,148.878 toneladas, llevando 26,994.710 toneladas de carga. Estos vapores pagaron la suma de \$ 24.290.963.54 como impuestos para el paso por el Canal.

La organización administrativa del Canal lleva el nombre de **El Canal de Panamá** y el Gobernador del Canal de Panamá es el Jefe supremo. El Gobernador depende del Presidente de los Estados

Unidos, quien le ha delegado al Secretario de Guerra la supervigilancia de cuanto se relaciona con el Canal. El Gobernador actual es el coronel M. L.

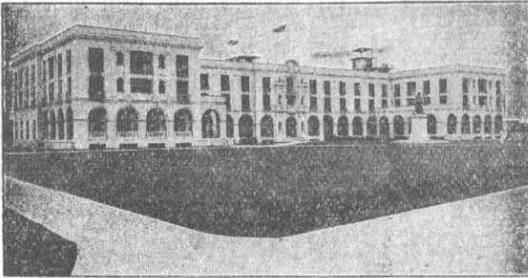


Hotel Tivoli (Ancón)



El paso de Culebra

Walker ahora retirado del Ejército Americano; los Jefes de Departamentos son: el señor C. A. McIlvaine, Secretario Ejecutivo, Departamento Ejecutivo, el coronel H. Burgess; Ingeniero del Departamento de Operaciones y Mantenimiento, el señor R. K. Morris, Jefe de los Comisariatos o **Quartermaster General**; el señor Elwyn Greene, Auditor, jefe del Departamento de Contabilidad; el coronel W. P.



Hotel Wáshington, Colón

Chamberlain, Jefe del Departamento de Sanidad; el señor Samuel W Heald, Superintendente del Ferrocarril de Panamá; el señor G. H. Martin, es el Juez del Circuito, el señor F. Edward Mitchell el Fiscal y el señor J. M. Liesser el Marshall. El Canal de Panamá tiene una

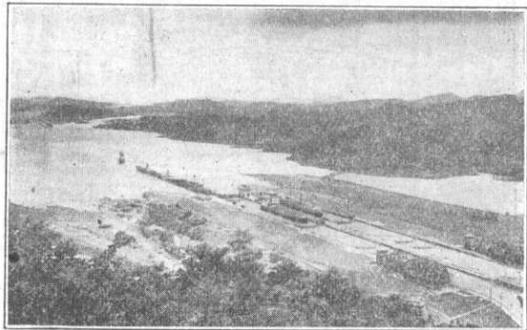
Oficina en Washington, D. C. a cargo de Mr. A. L. Flint.

El Ferrocarril de Panamá y la Línea de vapores del Ferrocarril de Panamá tienen su oficina principal en Nueva York, 24 State St. a cargo del Vicepresidente Mr. E. A. Drake. El Gobernador del Canal de Panamá es el Presidente de la Compañía.

En conexión con el Canal se han construido extensos edificios en las entradas del mismo. Talleres de toda clase, fundiciones, diques secos, cinco

muelles de mil piés y de concreto, mataderos, refrigeradoras, lavanderías, hospitales, carboneras, tanques de aceite, acueductos, comisariatos, depósitos de materiales, etc.; y todos los accesorios de los grandes puertos mundiales.

El Gobierno americano dirige todas las operaciones. Algunas empresas particulares piensan desarrollar el negocio de ventas a los buques. El dique seco de Balboa, de mil piés de largo, con los talleres adyacentes, es una importante ayuda a los buques que pasan y es al mismo tiempo una base para las reparaciones de los buques de la marina americana.



Esclusa de Miraflores

Distancias entre el Canal de Panamá y los principales puertos del Mundo

Puertos	Millas	Puertos	Millas
Montreal, Canad	3.160	La Ascensión, Af.	4.212
Halifax, N. E.	2.317	Santa Elena, Af.	4.878
Portland, EE. UU.	2.198	Ciudad del Cabo, Col. del Cabo	6.574
Boston, EE. UU.	2.157	Monrovia, Lib.	4.148
Nueva York, EE. UU.	1.974	Freetown, Sierra Leona	3.983
Filadelfia, EE. UU.	1.946	San Vicente	3.268
Baltimore EE. UU.	1.901	Funchal, Maderas	3.859
Norfolk, EE. UU.	1.779	Fayal, Azores	3.288
Wilmington, EE. UU.	1.730	Gibraltar	4.343
Savannah, EE. UU.	1.607	Marsella, Francia	5.036
Charleston, EE. UU.	1.564	Génova, Italia	5.203
Jacksonville, EE. UU.	1.535	Nápoles, Italia	5.325
Cayo Hueso, EE. UU.	1.065	Constantinopla, Turquía	6.166
Mobile, EE. UU.	1.393	Odesa, Rusia	6.509
Nueva Orleans, EE. UU.	1.403	Puerto Said, Egipto	6.268
Galveston, EE. UU.	1.493	Lisboa, Port	4.205
Tampico, México	1.485	Burdeos, Francia	4.598
Tuxpán, México	1.455	Havre, Francia	4.610
Veracruz, México	1.420	Bishops Rock, Ing.	4.356
Belize, Hond. Brit.	816	Liverpool, Ing.	4.548
Puerto Barrios, Guat.	780	Glasgow, Ing.	4.492
Trujillo, Hond.	622	Plymouth, Ing.	4.455
Bluefields, Nic.	276	Londres, Ing.	4.763
Puerto Limón, Costa Rica	192	Amberes, Bélg.	4.808
Bocas del Toro, Pan.	144	Amsterdam, Hol.	4.832
		Hamburgo, Alem.	5.070
		Coppenhague, Din.	5.350
		Cristianía, Nor.	5.237
Habana, Cuba	1.003	Estocolmo, Suecia	5.897
Islas Bermudas	1.643	Petrogrado, Rusia	6.282
Kingston, Jamaica	551	Bergen, Noruega	5.295
Puerto Príncipe, Haití	774	Arkangel, Rusia	6.900
San Juan, Pto. Rico	993		
San Tomas, Ant.	1.029		
Barbada, Ant.	1.237	Sitka, EE. UU.	4.547
Puerto España, Trinidad	1.159	Vancouver, Col. Brit	4.032
Curazao, Ant.	699	Seatle, EE. UU.	4.021
Cartagena, Colombia	281	Puerto Townsend, EE. UU. . .	3.985
La Guaira, Venezuela	841	Astoria, EE. UU.	3.775
Georgetown, Guay. Ing.	1.535	Portland, EE. UU.	3.869
Paramaribo, Guay Hol.	1.648	San Fco. EE. UU.	3.245
Pará, Brasil	2.374	Los Angeles EE. UU.	2.913
Pernambuco, Brasil	3.458	San Diego, EE. UU.	2.843
Río de Janeiro, Brasil	4.349	Bahía Magdalena, Méx. . . .	2.265
Bs. Aires, Argentina	5.450		