

Campaña de suscripciones del 'Militante' comienza

Partidarios responden a luchas obreras



Militante/Laura Anderson

Alyson Kennedy habla con huelguista de Sloan Valve en Franklin Park, Illinois, el 9 de julio.

POR MAGGIE TROWE

El Desfile del Día del Trabajador de Nueva York estuvo marcado este año por la participación de trabajadores que no están organizados en sindicatos y que están luchando para sindicalizarse, así como trabajadores sindicalizados que han participado en luchas recientes. Sindicalistas que apoyan al *Militante* fueron algunos de los que marcharon en el desfile, que fue un buen lugar para que los trabajadores en lucha se conocieran. Tuvo lugar durante el primer fin de semana de la campaña internacional de suscripciones del periódico socialista. Veinte participantes se inscribieron

al *Militante*, y varios de ellos también compraron libros que se encuentran a precio especial para los suscriptores. (Ver anuncio en la página 3. Todos esos libros también están disponibles en español.)

Durante la campaña de suscripciones, que se extenderá hasta el 28 de octubre, partidarios del *Militante* en Estados Unidos, Canadá, el Reino Unido, Australia y Nueva Zelanda llevarán el periódico de la clase trabajadora a los hogares de los trabajadores, a las acciones de resistencia obrera y a protestas sociales.

Sigue en la página 11

Uniones apoyan a obreros acusados falsamente por desastre ferroviario

**POR ANNETTE KOURI
AND NICOLAS GAGNON**

LAC-MÉGANTIC, Quebec— Muchos trabajadores aquí apoyan la defensa de los trabajadores que han sido falsamente acusados por la compañía de ferrocarriles y el gobierno canadiense por la explosión que ocurrió en este pueblo en la que perecieron 47 personas el 6 de julio del 2013. La defensa la está organizando el sindicato de trabajadores del acero, USW. Los trabajadores culpan a los patrones y el afán de lucro de la compañía y su consecuente desprecio a la seguridad física de los trabajadores ferroviarios y la de los que viven cerca de las vías del ferrocarril.

La Junta de Seguridad de la Transportación, una agencia del gobierno federal que investiga "accidentes" de transporte emitió un informe el 19 de agosto culpando a la compañía Montreal, Maine and Atlantic Railway así como a la Transport Canada —la agencia gubernamental

que regula el transporte férreo, marítimo y aéreo; y al maquinista que conducía el tren.

Por su parte Transport Canada continúa negando cualquier responsabilidad y culpa a 3 empleados ferroviarios. Los tres fueron arrestados el 12 de mayo y acusados de 47 instancias de "negligencia criminal que condujo a la muerte." Enfrentan posibles sentencias de cadena perpetua. El maquinista Thomas Harding, y el controlador de tráfico ferroviario Richard Labrie son miembros del USW. El tercero, Jean Demaire, era el director de operaciones ferroviarias.

El tren que llevaba 72 coches-tanque que contenían una explosiva mezcla de petróleo crudo estaba estacionado a 7 millas cuesta arriba de Lac-Mégantic. Después de que se iniciara un fuego en una locomotora, los bomberos apagaron el motor. Esto causó una lenta liberación de los frenos de aire. Los frenos manuales fallaron y

Sigue en la página 11

Kurdos enfrentan Estado Islámico, EEUU lanza más ataques en Iraq

POR BRIAN WILLIAMS

Durante varias semanas, las fuerzas kurdas han estado asestando golpes a las fuerzas del Estado Islámico en el norte de Iraq y en el proceso, han estado fortaleciendo la lucha por una patria kurda. Al mismo tiempo el gobierno de Barack Obama está expandiendo sus operaciones militares en una guerra que ha llevado a Washington a una causa común con Bagdad, las milicias chiitas sectarias y el gobierno de Irán.

El Peshmerga, el ejército del Gobierno Regional Kurdo de Iraq, recapturó el Monte Zartak, de importancia estratégica, el 6 de septiembre. La montaña domina una llanura que se extiende hasta la ciudad iraquí de Mosul, la cual las fuerzas reaccionarias del Estado Islámico capturaron en junio. El éxito del Peshmerga no sólo es importante para la defensa de Kurdistán que es cada vez más autónomo, dijo a la BBC el comandante élite kurdo Gene Aziz Oweisi, pero "también es importante para los iraquíes porque es un paso hacia la toma de Mosul". La operación

terrestre fue asistida por los ataques aéreos de Estados Unidos.

Al día siguiente, los militares de Estados Unidos ampliaron sus ataques aéreos en la provincia de Anbar, cerca de la Presa de Haditha, a unas 150 millas al noroeste de Bagdad, y detuvieron los avances de las fuerzas del Estado Islámico.

El Pentágono planea ampliar los ataques aéreos en el norte y oeste de Iraq y redoblar sus esfuerzos para capacitar, asesorar y equipar a las fuerzas armadas iraquíes, así como proporcionar ayuda limitada a los combatientes kurdos.

Mientras tanto, los trabajadores en Siria siguen soportando la peor parte de una guerra civil que ya lleva tres años y medio de duración con una brutalidad asesina infligida a la población civil por las fuerzas leales al presidente Bashar al-Assad, el Estado Islámico, que controla un tercio del territorio del país, y otras formaciones.

En la reunión de la OTAN, el secretario de estado John Kerry y el secretario

Sigue en la página 11

'No solamente es el salario, necesitamos un sindicato'



Militante/Eric Simpson

Trabajadores de comida rápida protestan el 4 de septiembre en 150 ciudades. Arriba, Oakland.

POR SETH GALINSKY

Los trabajadores de comida rápida junto con funcionarios del sindicato y otros partidarios realizaron manifestaciones en 150 ciudades de Estados Unidos el 4 de septiembre para exigir un salario mínimo de "\$15 dólares la hora y un sindicato".

Entre los manifestantes estaban personas que han estado apoyando esta campaña, personas que se unieron por primera vez y transeúntes que se sumaron a la protesta.

Las protestas fueron organizadas por el sindicato de trabajadores de servicios SEIU. En Nueva York, cientos de manifestantes empezaron con una línea de piquetes frente al restaurante McDonald's cerca de Times Square. Realizaron un mitin, y luego marcharon por el centro de la ciudad hacia otro McDonald's.

"Una amiga mía con quien trabajé en un McDonald's en Kansas City, Missouri, me llamó y me dijo que me tenía que involucrar, que esto va en serio", dijo Ashley Willey, de 26 años, quien ha trabajado en un McDonald's desde que se mudó a Nueva York hace siete meses. "Tengo tres hijos. Necesito un aumento. Todos tenemos una vida que vivir".

"Ashley me dijo de la protesta", dijo Danny Nyre, de 25 años, quien trabaja en Taco Bell. "Tenía que venir. Va a tener un gran impacto que seamos vistos por mucha gente".

Nyre dijo que algunos compañeros de trabajo le preguntaron si le preocupaba que lo despidieran. "Les dije que es un derecho civil salir a protestar", dijo.

Cuando le preguntaron sobre las declaraciones de los patrones de los res-

Sigue en la página 11

Desastre ferroviario

Viene de la portada

el tren empezó a rodar cuesta abajo, ganando velocidad antes de descarrillarse y explotar en el centro del pueblo.

La Junta de Seguridad de la Transportación dijo que unos meses antes la compañía ferroviaria había sometido documentos en los que alegaba que el petróleo crudo que transportaba era de un grado menos explosivo de lo que era. La junta también dijo que los coches-tanque que tenía el tren eran de un modelo viejo más vulnerable a las explosiones.

Transport Canada le permitió a la Montreal, Maine and Atlantic Railway usar vagones viejos dado que si hubiera tenido que comprar vagones más seguros disminuiría su margen de ganancia. Por la misma razón le permitió a la compañía operar trenes que transportan petróleo con una tripulación de una sola persona.

De acuerdo a la Junta de Seguridad el transporte de petróleo crudo por tren aumentó de 500 coches-tanque en 2009, a 160 mil en 2013. Sin embargo el número de inspectores ferroviarios sigue siendo el mismo que desde 2004.

En una declaración del 19 de agosto, el día que la Junta de Seguridad emitió su último informe sobre el caso, oficiales del sindicato USW dijeron: "Es hora de dejar de usar a los trabajadores como chivos-expiatorios".

El sindicato está recaudando fondos para la defensa de los trabajadores a través del Fondo para la Justicia de los Trabajadores Ferroviarios del USW.

Ya ha recibido más de 120 mil dólares de locales del sindicato y de la sección de Quebec de la Alianza de Servicios Públicos de Canadá.

Partidarios del *Militante* de Montreal y Quebec visitaron Lac-Mégantic el 17 de agosto y hablaron con muchos residentes de barrios obreros. Muchos de ellos consideran a Harding como un héroe por haber desacoplado cinco coches-tanque que no se habían incendiado después del descarrilamiento, arriesgando su vida para evitar un desastre aún mayor.

Donaciones para la defensa de Harding y Labrie se pueden hacer por internet en el sitio www.justice4U-SWRailworkers.org.



Afán de lucro de los patrones llevó al descarrilamiento y explosión de tren cargado con petróleo que mató a 47 personas y destruyó el pueblo de Lac-Mégantic, Quebec, 6 de julio de 2013.

Kurdos enfrentan a Estado Islámico en Iraq

Viene de la portada

rio de defensa Charles Hagel se reunieron con funcionarios de los gobiernos de Gran Bretaña, Francia, Alemania, Canadá, Australia, Turquía, Italia, Polonia y Dinamarca, todos los cuales estuvieron de acuerdo en apoyar la lucha contra el Estado Islámico. El 8 de septiembre, la Liga Árabe de 22 miembros votó a favor de combatir las fuerzas del Estado Islámico, aunque no apoyó de forma explícita las acciones militares estadounidenses.

El gobierno de Canadá a principios de septiembre envió varias decenas de asesores militares a Iraq a trabajar con los casi 1 200 militares norteamericanos en el país, que incluyen las fuerzas de operaciones especiales con sede en la

ciudad kurda de Erbil.

Londres, París y Berlín anunciaron que estaban enviando equipos militares a las fuerzas de Peshmerga, pero poco ha llegado aún, informó la agencia de noticias kurda Rudaw. Aviones con ayuda militar están obligados a aterrizar primero en Bagdad para ser inspeccionados antes de ser enviados a Erbil.

Aunque Teherán no está incluido oficialmente en la lista de la "coalición" de Washington, ambos gobiernos están apoyando al gobierno dominado por los chiítas en Bagdad. Y aunque que ni Washington ni los gobernantes iraníes quieren ver la creación de un Kurdistán independiente, ambos están proporcionando alguna ayuda a las fuerzas kurdas.

Kurdos de Irán también se unieron a las batallas junto a las fuerzas kurdas iraquíes. Miembros del Partido de los Trabajadores del Kurdistán (PKK) de Turquía continúan luchando bajo el mando de Peshmerga. Los combatientes del Estado Islámico "tienen mucho miedo a la muerte, ya que están aquí sólo para matar a la gente", dijo a *Stars and Stripes* Felice Budak, de 24 años, una de las mujeres combatientes del PKK, que representan un número considerable.

"No me importa hacerlo una y otra vez. Ya he luchado en Turquía, Irán y Siria".

Los esfuerzos del nuevo primer ministro de Iraq Haider al-Abadi para formar un gobierno han estado plagados de conflictos sobre los derechos de los kurdos en la región autónoma del Kurdistán en el norte de Iraq. A principios de este año Bagdad dejó de pagar los salarios a los empleados del KRG en represalia por la exportación independiente de petróleo por los kurdos a través de puertos turcos.

El surgimiento del Estado Islámico se aprovechó de resentimientos entre los sunitas por la discriminación y la marginación bajo el gobierno iraquí dominado por los chiítas del ex primer ministro Nouri al-Maliki, después de que la invasión liderada por Washington derrocó a Saddam Hussein en 2003.

El liderazgo militar central del Estado Islámico proviene de oficiales del ejército del Partido Baazista que sirvieron bajo Hussein. Otros componentes incluyen islamistas fanáticos extranjeros y combatientes de las tribus sunitas árabes de Siria e Iraq. En Iraq, por ejemplo, miembros de la tribu Dulaim, con 3 millones de personas, se manifestaron contra el gobierno en 2012. Maliki los reprimió, lo que produjo una rebelión. Con el tiempo muchos llegaron a respaldar la ofensiva emprendida por el Estado Islámico.

Arranca campaña para ganar más lectores

Viene de la portada

Trabajadores de lavado de coches que recientemente ganaron la representación del sindicato RWSDU participaron en la marcha del Día del Trabajador en Nueva York. Los trabajadores de nueve instalaciones de lavado de autos han votado a favor de la sindicalización desde que la campaña WASH Nueva York comenzó hace dos años.

Muchos trabajadores en el área de Nueva York que trabajan para las aerolíneas por contrato ganaron este año un aumento de salario de un dólar por hora después de protestas, con lo que sus salarios han llegado a nueve dólares por hora o más, pero la aerolínea JetBlue se ha negado a aceptar el aumento de salario. Trabajadores de JetBlue tomaron parte en el desfile y marcharon en el contingente del Local 32BJ de la unión SEIU.

Los trabajadores del mercado Mrs. Green's Natural en Mt. Kisco, Nueva York, tienen previsto reanudar su campaña de sindicalización el próximo mes en su lucha por un sindicato y salarios más altos, dijo Aly Waddy, directora de organización del Local 1500 de trabajadores alimenticios UFCW en Westbury, Nueva York. "La tienda ha estado recordando las horas de los trabajadores para castigarlos por su actividad sindical", dijo. El *Militante* apoyará sus esfuerzos de sindicalización.

"En Yonkers hemos luchado para que los jornaleros reciban los salarios que les deben los patrones", dijo Janet Hernández. Hernández trabaja a través de Caridades Católicas con Obreros Unidos de Yonkers, una organización de alrededor de 300 jornaleros. "Hernández, quien se suscribió al

Militante, sugirió que el periódico cubra la próxima conferencia de los jornaleros del área de Nueva York.

El trabajador ferroviario Glenn Gales, miembro de la Unión de Trabajadores del Transporte, fue a una protesta reciente en Washington contra la muerte de Michael Brown a manos de la policía

en Ferguson, Missouri. "Dos partidarios del *Militante* de Washington fueron a Ferguson para unirse a las protestas allí", dijo Gale".

Si usted quiere ayudar a distribuir el *Militante*, llame al distribuir que e quede más cercano; vea la lista de distribuidores en el directorio de la página 8.

Trabajadores de comida rápida

Viene de la portada

taurantes que ellos no pueden pagar \$15 dólares la hora, Nyre dijo, "Eso es pura m... La vida es diferente para ellos que para nosotros"

"Trabajamos ocho horas al día sin descanso", dijo Carlton Warren, quien trabaja en Jack In The Box, durante un mitin a las 5 de la mañana afuera del restaurante en el que trabaja en Houston. "Hay gente que ha trabajado aquí desde hace 14 años y todavía ganan 7.25 dólares la hora".

"Las condiciones son malas", dijo Luz Meza, quien trabaja en Burger King, en el mitin en Houston. "Me quemé y el patrón dijo que me echara mostaza. No se puede uno tomar días por enfermedad o vacaciones, y no recibimos pago por días de fiesta"

En Chicago, cerca de 300 personas se manifestaron frente a un McDonald's en el barrio de Cicero a pesar de la lluvia.

"Yo gano 8.25 dólares la hora, lo que no es suficiente para pagar las cuentas", dijo Liyah Earl, de 19 años, una trabajadora en McDonald's.

"No es solamente por salarios más altos, sino por el derecho a tener un sindicato", dijo Rhonesha Victor en un mitin en Oakland, California. "Si solo te dan

dos horas de trabajo, ¿para qué sirve? Por eso necesitamos la protección de un sindicato". Victor trabaja en KFC/Taco Bell.

A los patrones de los restaurantes no les gustaron las protestas.

"Duplicar el salario, ¿cómo pueden considerar eso como una conversación racional? Se quejó Rob Green, director ejecutivo del Consejo Nacional de Cadenas de Restaurantes, en una declaración, en la que calificó a las protestas como "alarmantes", e "irresponsables".

Libros a precio especial para lectores del 'Militante'

septiembre 6 a octubre 28

Suscriptores del *Militante* que quieran profundizar más sobre la política revolucionaria de la clase obrera y su historia pueden aprovechar ofertas de nueve libros durante la campaña de suscripciones de este otoño.

Todos los libros en el anuncio de la pág. 3 existen en español.

Suscríbase por seis meses y recibirá también un descuento del 50 por ciento para dos libros de su elección de la Editorial Pathfinder, o por un año y reciba cuatro libros a mitad de precio. Para ver el catálogo completo de títulos en español vea www.pathfinderpress.com

Expansión de Canal de Panamá muestra rivalidades comerciales

POR MARTÍN KOPPEL
Y MARY-ALICE WATERS

CIUDAD DE PANAMÁ—El Canal de Panamá, una de las proezas más impresionantes en la historia del trabajo humano y un triunfo de la ingeniería, estrenó sus operaciones hace 100 años.

El programa de actividades que se viene realizando este año para conmemorar el centenario de esta estratégica vía interoceánica ha sido más que una celebración del papel que ocupa el canal en la historia de Panamá. Ha reflejado el profundo sentido de orgullo del pueblo panameño por su lucha de más de un siglo para quitarse de encima la bota imperialista norteamericana.

Asimismo, la actual ampliación del canal, que se completará en un futuro próximo, muestra las crecientes rivalidades entre las potencias capitalistas mundiales, y la luchas de clases que la competencia entre los imperialistas ya va generando.

Entre las celebraciones del centenario estuvo la conmemoración de otro aniversario afín: 160 años de la llegada a Panamá del barco que trajo al primer grupo de trabajadores chinos en servidumbre. Laborando bajo condiciones prácticamente de esclavitud a mediados de la década de 1850, estos trabajadores por contrata ayudaron a construir el antecesor del canal, el Ferrocarril de Panamá, que conectó la costa atlántica y pacífica casi 15 años antes de que se inaugurara el Ferrocarril Transcontinental de Estados Unidos.

Una de las actividades que coincidieron con este aniversario fue una conferencia regional de la Sociedad Internacional para el Estudio de los Chinos de Ultramar, que se enfocó en el papel de los chinos en la historia de América. Se organizó de manera que los participantes aprendieran sobre la historia de este país estratégicamente situado.

Washington controló el canal y la franja de 10 millas de ancho —la Zona del Canal— que dividió al país en dos desde 1903 hasta fines de 1999, cuando su jurisdicción fue devuelta a Panamá de acuerdo con los tratados suscritos en 1977 por el líder panameño Omar

Torrijos y el presidente norteamericano James Carter.

Hoy día el canal sigue siendo un enlace comercial importante. Por él transitan hasta 14 mil barcos al año: un 5 por ciento del comercio marítimo mundial.

Las celebraciones se dan en momentos en que se lleva a cabo un proyecto masivo para ampliar la capacidad del Canal de Panamá a fin de darle cabida a una nueva generación de enormes buques portacontenedores.

La inauguración del nuevo complejo de esclusas, que se proyecta completar a fines de 2015, producirá notables cambios en el transporte y comercio marítimo internacional. Ya ha comenzado la carrera entre los capitalistas rivales para ver quiénes saldrán ganadores y perdedores.

Desde el centro de visitantes en las esclusas de Gatún, situadas del lado caribeño del canal, los reporteros del *Militante* pudieron observar la enorme envergadura del proyecto de ensanche. Cuando se haya completado, se duplicará el tonelaje que podrá ser transportado por esta vía.

Hoy en día, muchos de los barcos cargueros, así como buques de guerra y portaaviones, son demasiado grandes para pasar por los dos complejos de esclusas existentes, así que deben tomar otras rutas que son más caras. Por ejemplo, las supernaves cargueras chinas atracan en puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos y Canadá, y la carga cruza el país por tren o camión.

El tercer complejo de esclusas, que ya se está construyendo al lado de las existentes, brindará un carril más ancho y profundo para los buques militares y cruceros de mayor tamaño y para supercargueros con una capacidad de hasta 12 800 contenedores.

Cambios en pautas de navegación

La ampliación del canal está atizando una competencia feroz entre las empresas navieras capitalistas y los dueños de las instalaciones portuarias a nivel mundial. Estados Unidos y China son los dos principales usuarios del Canal de Panamá.

En muchos puertos estadouniden-



Llegan a Panamá compuertas para nuevas esclusas del canal. La expansión del canal para dar cabida a megacargueros subraya rivalidades entre potencias capitalistas mundiales.

ses, desde la Costa Oeste hasta Nueva Jersey, Miami y Nueva Orleans, se están realizando obras para hacerlos más profundos y modernizar su infraestructura a fin de dar cabida a los megacargueros. Los dueños de las instalaciones portuarias en la Costa del Pacífico han intensificado su campaña para reducir los salarios y las condiciones de trabajo de los estibadores, camioneros y otros trabajadores portuarios y fortalecer así su posición competitiva.

El gobierno de Egipto anunció recientemente un proyecto de 8.4 mil millones de dólares para ampliar el Canal de Suez, competidor del de Panamá. El gobierno nicaragüense ha respaldado el plan de una empresa china para construir un canal a través de su territorio. Y las autoridades panameñas están estudiando la propuesta de otra empresa china para construir un cuarto juego de esclusas en la ruta existente del canal que permitiría el paso de cargueros aún más grandes.

La expansión del canal también ha estimulado una ola de obras de construcción en Panamá en los últimos cinco años, alimentada por la esperanza de convertir a Panamá en un nuevo centro financiero y comercial capitalista. En la capital están construyendo rascacielos de oficinas, hoteles turísticos y torres de condominios. Un nuevo sistema de metro estrenó su primera línea este año, y se ha construido una carretera costera de circunvalación para aliviar la congestión de tráfico. Ante la creciente demanda de mano de obra están llegando trabajadores de toda la región y hasta de países más lejanos como España.

A raíz de estos cambios económicos y sociales, la clase trabajadora en Panamá está creciendo. Y están subiendo las expectativas de mejores condiciones de vida.

Durante dos semanas en abril, 70 mil obreros de la construcción en huelga, organizados por el sindicato SUNTRACS, paralizaron el proyecto de expansión del canal y otras obras de construcción en Panamá. Los constructores en las obras del canal y otros grandes proyectos ganaron un alza salarial del 11 por ciento, además de aumentos durante los tres próximos años. Hasta entonces, muchos trabajadores especializados en las obras del canal ganaban 3.99 dólares la hora.

Las conmemoraciones del centenario del Canal de Panamá han ofrecido un recordatorio del papel vital que ocupó la construcción del canal en la consolidación del capital financiero y el surgimiento de Estados Unidos como potencia imperialista. Los participantes de la conferencia de la Sociedad Internacional para el Estudio de los

Chinos de Ultramar pudieron apreciar mejor esa historia —incluido el papel de los trabajadores chinos— a través de varios paneles en la conferencia y visitas al canal.

Encuentro sobre chinos en América

La conferencia, titulada “Del sur de China al sur del continente americano”, aglutinó a unas 100 personas, mayormente investigadores académicos que estudian la migración china mundial durante los últimos dos siglos. La mayoría eran de Norteamérica y diversos países de América Latina y el Caribe, así como algunos que llegaron de Asia y Europa.

Varios de los panelistas panameños subrayaron el hecho de que un 5 por ciento o más de la población de Panamá es de ascendencia china, una de las comunidades chinas más grandes de América Latina.

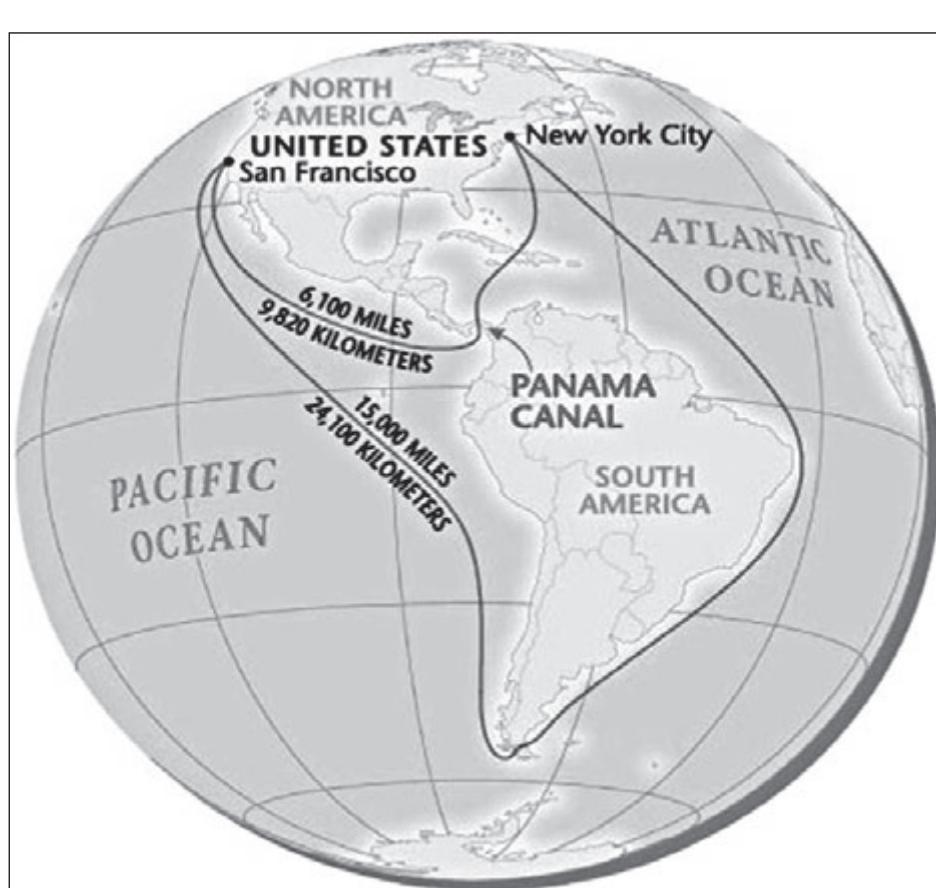
Los conferencistas fueron invitados por asociaciones chino-panameñas a visitar varios sitios en Ciudad de Panamá y a lo largo del canal. El 8 de agosto visitaron las Esclusas de Miraflores del lado pacífico del canal, donde el centro de observación permite una vista panorámica de los enormes cargueros que cruzan las compuertas del canal. Ahí, un museo de cuatro pisos documenta la historia del canal.

En una ceremonia especial se estrenó un pabellón sobre “La presencia china en Panamá” que será incorporado al museo. Asistieron dirigentes de la comunidad chino-panameña y altos funcionarios del gobierno, incluyendo el presidente Juan Carlos Varela.

Uno de los oradores en el evento, Mario Him, de la Asociación de Profesionales Chino-Panameños, señaló con orgullo que la nueva exposición fue fruto de ocho años de campaña por los panameños de ascendencia china para que se reconociera oficialmente el papel de los chinos en la gesta histórica de la construcción de una ruta interoceánica.

Una pieza central de esta exposición es la réplica del *Sea Witch*, el barco norteamericano que hace 160 años —el 30 de marzo de 1854— trajo a Panamá a 705 trabajadores en servidumbre desde el puerto chino de Swatow (hoy Shantou) a laborar bajo condiciones brutales en la construcción del ferrocarril transistmeño, que fue terminado en 1855.

El museo ilustra cómo el esfuerzo para construir una ruta corta que conectara el Atlántico con el Pacífico —estimulado inicialmente por el descubrimiento del oro en California en 1848— culminó con la inauguración del Canal de Panamá bajo control norteamericano casi 70 años más tarde.



El Canal de Panamá acortó las rutas comerciales entre las dos costas, acelerando el ascenso de Estados Unidos como potencia imperialista en el Pacífico.