

La Ciudad de Panamá y los Fundamentos
de su Planificación Futura

POR

RICARDO J. BERMUDEZ



TEXTO DE LA CONFERENCIA

AUSPICIADA POR ACCION SOCIAL UNIVERSITARIA
Y LEIDA POR SU AUTOR EN EL PARANINFO DE
LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE PANAMA LA
NOCHE DEL 25 DE OCTUBRE DE 1948.

LA CIUDAD DE PANAMA Y LOS FUNDAMENTOS
DE SU PLANIFICACION FUTURA

Por

Ricardo J. Bermúdez

Texto de la Conferencia
Auspiciada por Acción Social Universitaria
y leída por su Autor en el Paraninfo de
la Universidad Nacional de Panamá la
noche del 25 de Octubre de 1948

LA CIUDAD DE PANAMA Y LOS FUNDAMENTOS
DE SU PLANIFICACION FUTURA

Bergson, inaugura su bellísimo libro "La Evolución Creadora" con estas memorables palabras: -"La existencia de que estamos seguros y que mejor conocemos es indiscutiblemente la nuestra; de todos los demás objetos tenemos nociones que se pueden considerar exteriores y superficiales, mientras que a nosotros nos percibimos interiormente, profundamente....Cuál es, en este caso privilegiado, el sentido preciso de la palabra existir?"- Este párrafo inicial que destaca con hermosura la terrible verdad, que sólo con plenitud se posee aquello que con intimidad se conoce, ha torturado mi subconsciente por largos días solicitando cupo en este breve prólogo. Tanto ha persistido en hacerse presente y hacer pública su estimable sabiduría, que, bajo su influencia he creído encontrar una feliz enseñanza digna de amparar al apasionante tema de esta noche, porque nosotros -los panameños- desconocemos contradictoriamente lo que significa nuestra existencia como pueblo y el conocimiento de lo propio, (a través de lo que palpamos por la acción u omisión de nuestros actos colectivos); el conocimiento de lo que debiéramos estar más seguros, está, aún, en vías de cabal aprehensión. Un creciente auge de perniciosos mitos suplanta a diario la función verídica de nuestro conocer y pospone indefinidamente el humano sentido de nuestra existencia. Y, mientras esta ignorancia perdure con vigencia legal e impida el desarrollo de un conocimiento para encontrar una razón de ser, seremos un pueblo inconsciente y abúlico, que no se autoposee con plena libertad. Sólo cuando aprendamos a conocernos interiormente, profundamente, por medio de ejercicios intelectuales que fundamenten la dirigida acción que plasme nuestro destino, podrá ser respondida, en nuestro caso, la iluminada pregunta del filósofo sobre el significado de la palabra existir, con la auténtica certidumbre que promete toda evolución creadora.

La moderna ciencia del Urbanismo obedece a las exigencias de una función social que es necesario esclarecer en su debida dimensión. La República de Panamá vive, con orgullosa jactancia, un tiempo

histórico que no es el que debiera vivir si atendiera ciertos patrones de cultura, -de fácil asimilación-, vigentes en el tiempo histórico del universo. El Urbanismo, o la ciencia de la planificación de ciudades, es una escueta realidad que conjura y resuelve problemas de Técnica, Ciencia, Espacio y Arquitectura. Las nuevas demandas de la sociedad exigen nuevos problemas técnicos y el progreso tecnológico, -a su vez-, influye sobre las transformaciones que modifican los hábitos y costumbres de la sociedad. Todo tiempo histórico posee, pues, una fisonomía especial, distintiva y característica y una actualidad que genera los propios elementos de su expresión.

El mundo contemporáneo sufre una tremenda transformación de sus procesos técnicos desde el advenimiento de la Revolución industrial. Esta revolución nos impone dos factores determinantes -la máquina y la industrialización que la máquina hace posible-, alterando así la forma de vida de la sociedad. La máquina y las industrias destruyen y modifican la antigua organización de los centros rurales y urbanos, sin que en algunas latitudes nos percatemos aún de sus posibilidades creativas. Gran desorden produce la revolución industrial, en la ciudad y en el campo, al volver obsoleto y extraño el concepto que el hombre, entonces, tiene de la vida. El nuevo orden debe dimanar, racionalmente, del estudio y comprensión de los fenómenos transformativos, tanto en la replanificación de las ciudades como en las otras instituciones humanas. Es necesario, por lo tanto, analizar las causas que han originado el desarrollo de nuestra ciudad, en el pasado y en el presente, para encontrar los fundamentos de su planificación futura.

La Ciudad de Panamá, como todo asentamiento humano, se establece bajo la presión de ciertas fuerzas sociales, espirituales, políticas y económicas. La ceremonia de su fundación, tal como lo refieren los relatos históricos, se efectúa el 21 de enero de 1673. Conviene destacar dos factores determinantes de la modalidad típica de la nueva comunidad. En 1671, el pirata inglés Henry Morgan arrasa totalmente la antigua ciudad. Un criterio militar predomina, pues, en la ubicación y trazado de la metrópoli. El segundo criterio que prevalece en el emplazamiento de la urbe es el de su actividad económica. Puerto de avanzada en el Mar del Sur y cruce obligado de comerciantes y viajeros era la ciudad destruída. Fiel

a estos dos criterios, su trazado se inspira en el modelo de table
ro de ajedrez y plaza principal, circundado por altos muros, y enla
zado con caminos que faciliten su importante intercambio comercial. La
Ciudad de Panamá, desde su iniciación y luego que desaparecen los
peligros de la piratería colonial, es un centro de pensionistas,
de economía mercantil, cuya preponderancia la garantizan los viaje
ros del mundo que cruzan el Istmo en busca de nuevos horizontes.

Una ciudad establecida sin otra actividad económica básica que
aquella que naturalmente le proporciona su geografía, depende -para
su desarrollo-, de las circunstancias históricas que determinan los
flujos y reflujos del tránsito mundial. Hasta 1746, la explotación
de las riquezas mineras del Perú procuran a la Capital del Istmo
estímulos comerciales suficientes para su prosperidad. Pero ese
año la antigua ruta España, Portobelo, Panamá, Perú, es
suplantada por otra de España, Buenos Aires, Cabo de Hornos, Perú.
La Ciudad decae como ha decaído siempre que ha sido inutilizada co
mo centro de transferencia y redistribución. Su decaimiento dura
hasta 1848. Se inicia, entonces, la gran corriente migratoria a
las minas de California. Las ciudades de Panamá y Colón se unen
por ferrocarril y cruzan el territorio istmeño 372,000 viajeros y
una riqueza estimada en más de 700 millones de dólares. En 1869,
inauguran en los Estados Unidos el ferrocarril transcontinental y
la Ciudad sufre otra paralización económica que termina al emprenderse
las obras del Canal Francés en 1881. Durante este lapso de
gran afluencia de población y dinero se construyen algunos edificios
importantes y un muelle en el sitio denominado La Boca. En
1903 empiezan los Estados Unidos los trabajos del presente canal, y,
-en los próximos 11 años- la Ciudad recibe, en parte, los benefi-
cios de una población de más de 50,000 trabajadores importados, y
pierde sus privilegiadas funciones portuarias. Desde la apertura
del Canal, hasta 1940, cuando comienza el Gobierno de los Estados
Unidos nuevos trabajos canaleros y fluyen frescas corrientes migra
torias de obreros y militares, la Ciudad mantiene su tradición mer
cantilista y prospera del producto de una población flotante que,
ocasionalmente, se alberga en sus recintos.

Desde la fundación de la Ciudad hasta nuestros días, cuyas fe-
chas históricas más importantes acabamos de señalar, ocurren cier-
tos fenómenos urbanos dignos de mención. En el siglo XVIII, la

Metrópoli rompe su cerrado asentamiento y nace el arrabal de Santa Ana. La urbe se expande y comienzan a desaparecer los antiguos campos de cultivo que el Hermano Gonzalo de la Madre de Dios sembraba de maíz mientras ayudaba a delinear la Ciudad. Cuando les llega su turno, los empresarios del Canal Francés contribuyen a su creciente desarrollo con edificaciones aisladas en las faldas del Ancón, y, legan el Hotel Central y el Ministerio de Educación a las nuevas generaciones. Los norteamericanos del Canal proporcionan el primer ejemplo moderno de planificación sanitaria y construyen el sistema de acueducto y alcantarillado que aún poseemos. Su furor higienista los arrebató hasta el climax y accidentalmente incendian el antiguo sector de Malambo en mitad de una epopéyica campaña de fumigaciones. Para acomodar a sus trabajadores, levantan viviendas temporarias y forman las barriadas de Calidonia, Chorrillo y Marañón; determinan entonces la Zona del Canal y compelen a la Ciudad a buscar su expansión a lo largo de la Bahía.

Las características cuasi-foráneas de los habitantes de una metrópoli mercantil, que importa para revender y ofrece hospedaje a cambio de servicio, se acentúan en esta época con el arribo de 42,800 trabajadores para el Canal, sin enumerar a los Norteamericanos. Según las estadísticas, 8,200 españoles; 2,000 italianos; 1,100 griegos; 1,500 colombianos y 30,000 antillanos invaden el Istmo, -étnica y psicológicamente-, reimprimiendo sobre la natural modalidad del panameño los efectos disociadores de una inmigración sin arraigo legítimo, transitoria y aventurera. Los daños causados por estos inmigrantes sobre la psicología nacional no han sido avaluados todavía, y, pasará mucho tiempo, antes que el poder asimilativo de la República consiga extraer del alma popular sus deletéreos humores. Su influencia continúa siendo predominante y sólo así puede explicarse, sociológicamente, la sistemática proclividad antinacional de la mayoría de nuestros gobiernos republicanos.

El comercio local prospera en estos días bajo el signo plutocrático de las barras y las cuarenta y ocho estrellas. Toma cuerpo y figura la Avenida Central con sus abigarradas tiendas de mercachifles y procuradores de ocasión, y, proyecta hacia el Norte, -por el antiguo "Camino de las Sabanas"- su desordenado tentáculo de progreso. Aparecen el automóvil y el tranvía como vehículos de

movimiento en la vida de la Ciudad. La abundancia de dinero estimula a los primeros terratenientes urbanos a rescatar manglares y habilitar la tierra pantanosa de la Bahía. En 1915, la apertura del Canal ofrece suficientes motivos estéticos y monumentales al Presidente Porras para urbanizar el barrio todavía denominado de La Exposición. En el panorama internacional, el mundo presencia la primera de sus grandes guerras. El valor estratégico de la ruta interoceánica se pone a prueba y la tropa yankee prepara sus defensas. La Ciudad de Panamá continúa usufructuando de su maravillosa y estéril cualidad de "Pensionópolis" mercantil.

El aumento de población es uno de los fenómenos típicos del desarrollo industrial. En el siglo XIX se triplica el número de los habitantes de Europa sobre la cifra correspondiente a la centuria anterior. El progreso de las ciencias naturales y el potencial económico de la industria determinan la existencia de estas grandes masas humanas. De los campos emigran enormes corrientes de población rural y las ciudades aparentan soportar impunemente estos crecimientos desmedidos. Los centros urbanos, -que en el pasado constituyeron mercados de productos-, son, igualmente ahora, mercados de trabajo. Los planificadores de la época no se percatan del peligro de esta desordenada afluencia de población. El individualismo económico parece superior a todo intento de medida colectiva y las ciudades terminan por ser víctimas de su falta de intuición creadora.

La lucha por los mercados mundiales y el abandono de las urbes, deja pues, insatisfecha la elemental seguridad que el individuo busca en los nuevos centros de trabajo. La expansión de la producción destruye las fuentes mismas de la vida y se evidencia, de modo patético, el desorden urbano. Sus principales defectos rigen aun donde quiera que su habitante antepone las personales ambiciones de lucro y de poder a las necesidades de la comunidad que lo sustenta. Estas deficiencias emanan de las siguientes causas:

1.- La falta de relación entre las áreas industriales y residenciales, con su secuela de dificultades de transporte y condiciones antihigiénicas de la fábrica sobre el vecindario.

2.- La falta de orientación apropiada y diseño de las viviendas, su excesiva densidad, y la ausencia de espacios para el recreo co-

munal.

3.- La falta de orden en el perímetro urbano de la ciudad, la indiscriminada conglomeración de la industria y del comercio, y los problemas de tránsito que esta confusión ocasiona.

Toda economía inorgánica genera una ciudad inorgánica, y, -Panamá-, ciudad empírica por excelencia, no puede substraerse a este postulado urbanístico. Es cierto que el desarrollo fabril no es la causa directa de su desordenada existencia. Pero un tipo parecido de absorción de material humano -los trabajos del Canal- aparece en la raíz de su endeble estructura metropolitana. Cuando comprobamos que su promedio anual de crecimiento de población, entre 1915 y 1939, es de 30.7 por mil, y que las nuevas unidades de vivienda no consiguen acomodar a sus habitantes, obtenemos las causas del congestionamiento de los barrios de Santa Ana, Chorrillo y Ca lidonia y de los conflictos inquilinarios de 1925 y 1932. Cuando recordamos que en estos días progresan los barrios residenciales de La Exposición, Bella Vista, La Cresta y Vista del Mar; que irrumpen las comunidades de Las Sabanas, Pueblo Nuevo, Río Abajo, Carrasquilla, San Francisco de la Caleta y Vista Hermosa, alargando las comunicaciones interurbanas, y, -que el número total de vehículos de motor suma, entonces (1939), 12,344 unidades, comprendemos las razones de la congestión del tránsito.

Durante este período la Ciudad prospera y sufre la deflexión normal del mundo en el lapso que transcurre entre las dos grandes guerras. Una heteróclita aristocracia urbana, producto de la especulación canalera, asienta su dominación en la Ciudad e influye en el devenir político de la República. Su poder descansa sobre una economía de venta de hospedaje y reventa de mercaderías. La hegemonía política de la Nación está en manos de esta poderosa e irreductible masonería de capitalistas, y los gobiernos de turno, tienden -no hacia el poder social- sino al reparto de los puestos públicos entre su clientela de ocasión. En el interior del país, esta clase privilegiada acapara tierras con el único afán de ostentar el título de terratenientes. La preponderancia de la Ciudad sobre las otras comunidades es aplastante; y, no obstante de estar situado el Istmo en una zona mundial de productores de materias primas, poco se consigue que se proyecte y ejecute oficialmente, para desarrollar programas encaminados al incremento de esta otra

fuerza nacional de riqueza.

La ciega obstinación de nuestros más conspicuos dirigentes en edificar todo el progreso de la colectividad panameña a base de su posición geográfica, ha sido de funestas consecuencias. En las épocas de trabajo y sobrepoblación, esta aparente forma de economía suicida logra escabullir al fantasma de su miseria. Pero cuando los transitorios huéspedes mudan sus tiendas ocasionales hacia o tras comarcas más prósperas, su fatal proximidad se vuelve tangible. En esta hora de angustias, se dirigen las miradas hacia el interior del país en busca de fugaces paliativos, y se maldice hasta la existencia misma del Canal. La República, entonces, se alimenta de sus propias entrañas, y los demagogos, únicos responsables de nuestra unilateralidad económica, no vacilan en proponer a pública subasta el destino de la Nación. Nuestra forma actual de gobierno no les permite otra salida. Sólo desplazando el influyente dominio que la antigua casta mercantilista ejerce sobre los manipuladores del poder, obtendremos una autonomía económica y política equivalente al concepto jurídico que el panameño tiene de la Patria.

Desde tiempo inmemorial existen dos maneras definidas de cómo el Hombre procura su diario sustento. Una es por medio del canje del producto de su trabajo. La otra, por el trueque del botín de sus conquistas. La primera actividad es económica, la segunda, política. En épocas de bonanza, los habitantes de la Ciudad de Panamá se dedican casi exclusivamente a la primera de estas actividades. El ejercicio del comercio, el negocio rentístico de habitaciones y la venta de trabajo, les procura elementos económicos de aprobada factura. Pero cuando aminora la demanda por prestación de servicios y el comercio y los alquileres decrecen, la politiquería criolla de tipo industrial se practica, entonces, con agresiva soltura. El fenómeno sería indigno de mención en el presente esquema urbanístico, si no encontráramos suficientes razones sociológicas que los justifiquen, porque la invalidez e ineffectividad de nuestros Municipios, -como cuerpos directamente responsables de la organización de la Ciudad-, obedece indudablemente a la manifiesta preponderancia de este tipo detrimental de actividad política.

En 1940 emprenden los Estados Unidos la construcción de un tercer juego de esclusas en la Zona del Canal. Estos trabajos y la

militarización de las áreas de defensa de la República por causa de la segunda gran guerra, atraen al Istmo nuevos contingentes de obreros y militares. La abundancia de inquilinos adinerados y la escasez de viviendas acrecienta el costo de las rentas de inquilinato. Los servicios de agua, electricidad, gas, teléfono y transporte, sufren el impacto de la sobrepoblación y se dificulta el cupo en escuelas y hospitales. El encarecimiento de los materiales paraliza la edificación de viviendas patrocinadas por el capital privado, y, -por intermedio de la Caja de Seguro Social-, el Estado interviene por vez primera en la construcción de edificios populares. La Oficina de Sanidad advierte el peligro de las fosas sépticas en los sectores suburbanos. Comienzan a ser utilizadas las excelentes carreteras que comunican a Panamá con Río Hato y Colón. En 1944, un decreto Ley crea el Banco de Urbanización y Rehabilitación y se hacen edificaciones de todo tipo por valor de B/5,927,956. Al año siguiente se adquieren las propiedades del Cangrejo, se construye el Malecón Balboa y se proyecta un aeropuerto en Tapia. Los demás acontecimientos importantes hasta nuestros días son: La Barriada de Vista Hermosa, la Fábrica de Cemento, el Aeropuerto de Tocumen, la Urbanización "Las Cumbres", el encauzamiento del Curundú, el Hotel Panamá, la Escuela de Artes y Oficios, la Ciudad Universitaria y la adquisición de los terrenos para el Nuevo Hipódromo Nacional.

A pesar de los abundantes fenómenos urbanos arriba mencionados -cuya desarticulada existencia es evidente-, el Estado no demuestra tener ninguna clase de preocupaciones urbanísticas. Una total ausencia de planificación integral y una complaciente política de "laissez-faire", constituyen el funesto binomio de nuestra más reciente irresponsabilidad gubernamental sobre la solución de los principales problemas particulares y generales que confronta la Nación. Un reciente artículo de prensa pronostica que la población estimada para la Ciudad de Panamá en 1970 es de 276,000 habitantes y que el costo de su futuro sistema de alcantarillado asciende a B/10,000,000. La Industria, por su parte, proclama que sus inversiones ascienden a B/38,000,000, (B/2,000,000 menos que el monto aportado por las empresas comerciales). El Censo de 1940, a su vez, indica que de 207,718 personas económicamente ocupadas en 1940, 109,181 (60%), derivaban su sustento de la agricultura, ganadería y pesquería; pero la población urbana, -que constituye un tercio de

la población de la República- recibe del 85 al 90% de las rentas nacionales. En 1944, se calculaba que el 40% de estas rentas provenían de la Zona del Canal, el 23.77% de la Lotería y el 19% del impuesto sobre licores, es decir: el 82% del gran total de entradas que mantienen el ficticio equilibrio del Estado Panameño.

El postulado urbanístico de que toda economía desorganizada engendra fatalmente una ciudad del mismo tipo, se puede extender a la República y encontrar la causa de su desorganización. Las estadísticas anteriores revelan ciertas penosas anomalías presentes en el país que influyen directamente en la vida de la Capital. Existen suficientes razones para declarar que el verdadero problema de nuestra Ciudad, -de la República-, es la imperfecta percepción que de ellas poseen los funcionarios encargados de su administración y ordenamiento. En la vigente realidad panameña subsisten todavía, de modo dispar, todos los elementos propiciatorios para emprender nuestra urgente restabilización. Es empresa heroica ésta de madurar las condiciones de índole política, social, económica y cultural, que -en la hora presente-, emparapetan al Estado y envilecen la Nación. Pero no se manifiesta otra alternativa real que el derrumbe de las falsas superestructuras. El terrible dilema de nuestra supervivencia como pueblo está planteado con caracteres de fuego: nos transformamos o perecemos. La hora de su decisión parece pertenecer a las nuevas generaciones, porque la presente, por desgracia no aparenta tener vocación para iniciar nuestro vital redescubrimiento.

Los problemas inherentes a la planificación de ciudades son complejos y no pueden ser resueltos considerando la urbe como un circuito cerrado e individual. La Ciudad y el campo que la circunscribe y proyecta en el tiempo y en el espacio, de acuerdo con el moderno concepto de los más connotados urbanistas internacionales, son elementos inseparables de lo que se considera la Unidad Regional. Toda ciudad pertenece a una región determinada, con características propias en lo geográfico, económico, social, cultural y político. Para precisar la modalidad de la región, es necesario tener un conocimiento exacto de su clima, temperatura, monto de las lluvias, dirección y velocidad de los vientos; de la tierra y sus recursos: suelo y subsuelo, topografía, rutas terrestres, fluviales y aéreas, fuentes de energía y abastecimiento; de las pro-

porciones de la población rural y urbana, sus fluctuaciones y clasificaciones por edad y sexo, sus ocupaciones económicas, densidades y tendencias migratorias; del estado de nuestra agricultura, su valor y distribución, la riqueza forestal, la erosión de la tierra, el carácter y desenvolvimiento de las industrias, fuentes de materias primas, distribución de los productos y mercados; de los parques, bosques, lugares de recreo y vacación, y, finalmente, del número de vehículos de motor, su porcentaje y aumento proporcional, el kilometraje de sus caminos, la ruta de los ferrocarriles, el tráfico de los aeropuertos y puertos marítimos, las líneas telegráficas y telefónicas y las estaciones de radio-comunicación.

La tendencia a considerar la planificación de Ciudades de acuerdo con un criterio basado en la interdependencia de las unidades económicas de la región, fué ampliamente comprobada en 1921 por la Sociedad Garden-City de Londres, en sus proyectos para los sectores de Kent y Gales del Sur. Su tesis se fundamenta en que sólo después de un comprensivo análisis nacional, pueden encontrarse las normas administrativas que garanticen el éxito de la planificación de la Ciudad y la región, porque toda Nación es, en última instancia, la suma económica de sus múltiples componentes. Dentro de esta gigantesca unidad, la Ciudad y el Campo, la Industria y la Agricultura, deben cada cual contribuir con sus ordenados medios de producción a la prosperidad, unánime y cabal, de todo el pueblo. Cuando llegemos a aceptar tan maravilloso y fascinante postulado y comprendamos que la Ciudad y el campo son integraciones de un organismo único, desaparecerán las enormes y fatales discrepancias que hoy indican las estadísticas de nuestra economía. Entonces la ciencia del Urbanismo llegará a ocupar, entre las preocupaciones gubernativas, el rol que le corresponde como rectora positiva de los patrones que regulan las transformaciones sociales.

El rápido y desaforado crecimiento de la Ciudad de Panamá en los últimos treinta años es la causa directa de su presente desorganización. Durante este lapso, nos anestesiarnos con el sofisma oficial de que es imposible dirigir su inteligente desarrollo. Nuestro progreso sociológico no encuentra los niveles alcanzados por los recursos técnicos a nuestra disposición. Abusamos de una política excesiva de atacar al síntoma de la enfermedad en vez del morbo generador que la produce. La estructura de la Ciudad se defor-

ma, su biología se rompe y el potencial técnico se malgasta en faenas paliativas, en epidérmicas curaciones a base de unguentos, en vez de utilizarlo como factor creativo de planificación integral. Para aprestarnos a resolver tan intrincado laberinto tenemos primero que ordenar el caos mental formado por nuestras propias concepciones falsas. Cuando se purifiquen los conceptos y se destruyan los prejuicios, podremos, entonces, predecir el arribo auroral de una fresca y lozana realidad citadina.

La primera fase de este proceso de aclaraciones y rectificaciones es la aceptación de que la Ciudad debe ser organizada de acuerdo con sus áreas Residenciales, Recreacionales, Comerciales e Industriales y que estos núcleos deben conectarse entre sí por medio de arterias de transporte. Dichas áreas, ya lo he dicho en otra ocasión, constituyen las cuatro principales funciones urbanísticas y deben estar perfectamente definidas, organizadas y correlacionadas para que su habitante -el ser humano- pueda vivir con plenitud. Tales funciones son: VIVIENDA (donde el Hombre forma y transforma la familia); RECREO, (donde el Hombre se asocia culturalmente con sus semejantes y estimula cuerpo y espíritu); TRABAJO, (donde el Hombre obtiene los recursos económicos que le son propicios para subsistir); y TRANSPORTE, (el medio como el Hombre se traslada al sitio donde su circunstancia lo reclama). La segunda fase, es, pues, la valorización filosófica de que si la Sociedad está compuesta de individuos, la replanificación de la Ciudad debe satisfacer las necesidades individuales y colectivas de sus habitantes, con una dimensión primordialmente humana.

Grandes obstáculos se presentan en la futura empresa de una inteligente replanificación de nuestra Ciudad. Estos valladares, que ro insistir, son el producto psicológico de una mentalidad estamental influyente y poderosa que todavía rige los destinos del País. Este obstinado grupo acaricia entre sus manos la utopía de que somos incapaces de soñar y actuar con la ordenada y elegante magnitud de los pueblos civilizados. Es cierto que una porción considerable de la riqueza nacional está ya invertida en la caótica realidad de nuestra urbe. Pero, Sabemos, acaso, si los valores materiales que estas obras representan sirven eficientemente a los intereses del propietario que tan tenazmente las defiende? El tema de que el Hombre termina siendo esclavo de su propia obra entristece las páginas

de la literatura universal. Por esta situación paradójica nuestras clases pudientes tratan de impedir que muchos de sus reconocidos males se eliminen aún cuando ello sea para beneficio de toda la comunidad. Debemos, pues, advertir, que si partimos del compromiso de que los valores materiales priman arbitrariamente sobre los humanos, las soluciones urbanísticas son meras transformaciones parciales que ayudan a perpetuar el anárquico desorden existente.

El fundamento de la futura planificación de la Ciudad de Panamá es la creación de una oficina Municipal de Urbanismo. Esta agencia oficial, que formará parte de un Departamento Nacional que estudie e investigue la República, preparará los mapas y esquemas necesarios que exija el Plano Director de la Ciudad y sus Suburbios. Una legislación apropiada otorgará vigencia legal a las indicaciones señaladas en el Plano. Una junta o departamento de economistas formulará, entonces, los ciclos anuales de trabajo de acuerdo con las posibilidades fiscales y créditos obtenidos. A este Departamento Nacional de Planificación y a sus múltiples agencias municipales, el Estado deberá prestarle apoyo irrestricto y decidido. Conviene recordar que la Ciencia del Urbanismo origina de los conflictos urbanos producidos por la Revolución Industrial que obligan a la Ciudad a extraer, de los propios elementos racionales que esa revolución genera, la cura para sus males. Su ejercitación, pues, no tiene cabida de modo particular y romántico, y, sólo adquiere propiedad y certeza, cuando ella se ejecuta por encargo de una comunidad en solicitud de orden y progreso urbanos.

Cualquier otro fundamento en que se pretenda orientar la futura planificación de la Ciudad de Panamá es capcioso, y carece de validez. La obra de reconstrucción puede comenzarse construyendo un eficaz circuito de circunvalación urbana, lógicamente conectado a las principales carreteras, hoy llamadas nacionales, y con el traslado de la Central del Ferrocarril y la consolidación de sus presentes ramales de servicio. Esta reconstrucción la reclaman, no sólo las necesidades del desarrollo presente sino, también, las de su futuro desarrollo. Por esta causa, muchas industrias y casas comerciales están forzadas a ubicarse en el corazón mismo de la Ciudad, congestionándola y dificultando el tránsito de la misma. Al comenzar a trasladarse estas unidades de nuestro núcleo Comercial-Industrial a la nueva área asignada para cumplir su función

urbana, de acuerdo con el Plan Director, podremos declarar iniciada la ordenada replanificación de la Metrópoli.

La rehabilitación de los grandes sectores insalubres, o podridos, de la Ciudad -Malambo, Chorrillo, Marañón, Calidonia-, deberá, entonces, atacarse siguiendo siempre las mismas pautas directoras. Tal rehabilitación se efectuará con el conocimiento preciso de las causas que han provocado las condiciones que se tratan de remediar de manera que éstas no se repitan en el futuro. Es falso todo expediente que se limite únicamente a substituir viejas, por nuevas unidades de vivienda. La población, -obreros y empleados populares de diversa índole que hoy ocupan estos tugurios-, será emplazada cerca de sus respectivos centros de trabajo, y la estructura de la Ciudad comenzará a estabilizarse. Todos los nuevos edificios se construirán de acuerdo con el mismo plan comprensivo y orgánico, y, las vías de comunicación se enderezarán para cumplir su verdadera función de medios de transporte. Gradualmente, sin forzar el cambio, los sectores envejecidos de la Ciudad serán reconstruídos, sin poner jamás en peligro su evolucionante existencia.

Lo que hace a nuestros sueños tan magníficos es que ellos pueden llegar a ser, si apasionadamente lo deseamos, formas tangibles de la realidad. El mejor de los esbozos urbanísticos para el futuro desarrollo de nuestra Metrópoli, no pasará de ser más que un patético manojito de papeles, si escasea la voluntad creadora para cristalizarlo. Sólo logrando formar una estimulante vitalidad colectiva capaz de imponer los cambios políticos, sociales, económicos y culturales que esta obra reclama, podremos asegurar anticipadamente su éxito. Parece que cuesta entender que lo que hoy falsamente se denomina nuestra realidad, no es más que la ruina humeante de lo que ayer soñamos sin llevar a cabo. La replanificación de nuestra Ciudad exige que sus transformaciones estructurales se efectúen al tenor de una pauta de ordenaciones previas. También nos impone que sus nuevos valores sean permanentes. Esto no puede garantizar se si no aprendemos a soñar en grande y a amar la irresistible verdad de nuestros sueños.

En la historia de las ardientes luchas que el Urbanismo ha librado en todas las latitudes por esclarecer su sentido vital, es ya tristemente célebre el movimiento contrarreformista que lo com-

bate. Sobre esta dura verdad, podemos afirmar que existen dos escuelas de pensamiento en la Planificación de Ciudades. La primera, la que nosotros propugnamos, la considera como un todo orgánico en función de su zona de influencia, de su región y del País a la cual pertenece. La segunda, la retórica y espectacular, sólo tiende a interesarse por algunos de sus componentes sin llegar a conectarlos con su circunstancia geográfica y nacional. Aun cuando parezca extraño, a la primera de estas escuelas se la acusa de ser teórica e impráctica, nihilista y destructora. Mientras que a la otra, se le ha nimbado de un relumbrante halo de practicabilidad por razones de su conservatismo intrascendente. Debemos advertir, en esta hora en que muchas conciencias se inician en el ejercicio del examen, que la energía que se emplea en reparar entuertos a medias es siempre energía malgastada, y, que es necesario prepararse para no permitir que estos sofismas puedan mañana desfigurar el orden integral a que debe propender la reconstrucción de la Ciudad.

El costo del financiamiento de la futura planificación de la Metrópolis, cuando llegue el tiempo de proponer un plan concreto de trabajo, ha de agitar muchas banderas de protesta. Pesimistas cabezas de nuestro mundo industrial, comercial y político han de moverse, entonces, negativamente. Es una lamentable tendencia de nuestra época la de considerar al dinero, no como el medio propicio para lograr un fin determinado, sino como la finalidad misma de lo que con tanta aberración se persigue. El individuo, y esta es una enfermedad en las sociedades capitalistas, se esfuerza porque sus inversiones produzcan rápidos dividendos. No podemos permitir que el renglón del presupuesto que se elabore para efectuar dicha labor adolezca de la misma morbosidad. El bienestar de la comunidad no debe limitarse por la usurera proclividad de los financistas reaccionarios. La solución que sobre el destino de la Ciudad proponga el Plano Director, tiene que ser, infaliblemente, la más económica, siempre que la preparación de los urbanistas y técnicos contratados constituya la credencial invariable para su escogencia.

Al hacer el relato histórico del rápido crecimiento de la región Metropolitana en los últimos treinta años, no destacamos, expreso, el hecho de que su misma veloz urbanización haya traído consigo su desurbanización y descentralización. El encarecimiento del costo de la tierra, las insalubres condiciones sanitarias, el conges-

tionamiento del tránsito, la falta de espacios verdes, el ruido y el humo, constituyen fuerzas disolventes en la vida de toda Ciudad. En la nuestra, la descentralización se ha agravado por una absoluta falta de interés en los funcionarios correspondientes al no hacer efectiva sus atribuciones legales. Esta inorgánica desmembración de la urbe ha afectado, tanto a los suburbios como a la Ciudad, a su región y al País en general. Si aceptamos que la planificación local es parte integrante -no sólo de un plan de la región- sino de la Nación entera, debemos concluir que muchos de los grandes y presentes trastornos nacionales, obedecen, en principio, al abandono existente en el cerebro mismo de la República.

Toda Ciudad tiene una zona de influencias constituida por el circuito donde sus habitantes viven y trabajan. Mientras más se expande la Ciudad más se alarga, también, el radio de sus dominios. El automóvil es el medio como esta expansión se hace posible. Pero como ha sido espontáneo el crecimiento de nuestras áreas suburbanas, las nuevas comunidades han resultado caóticas e insatisfactorias. Al éxodo de sus habitantes en busca de mejores condiciones favorables sigue el de la industria a caza de más propicios terrenos donde ubicarse. Su traslación, como el movimiento migratorio de su población, se lleva a cabo, igualmente, sin un plan previo y ordenado. Esta impremeditada descentralización de las industrias es todavía más peligrosa que la de los residentes desertores, porque sus calamidades y trastornos ingénitos pronto comienzan a actuar en las nuevas comunidades. La zona de influencia de la Ciudad, tanto como la urbe misma, debe ser replanificada. Es evidente, sin embargo, -que dado el presente estado del País-, esta replanificación se extienda a toda la región, a toda la República, de la cual ella sólo es su centro más importante.

Varios interesantes estudios se han llevado a cabo sobre la Región a que pertenece la Ciudad de Panamá. Entre ellos conviene destacar el del distinguido catedrático don Angel Rubio, erudito conocedor de nuestra Geografía Urbana y Regional. Una región, en la jerga urbanista, se entiende que es un sector interrelacionado de la Nación, una unidad natural, autocontenida por razones de sus características geográficas, de sus recursos, de las condiciones del suelo y de las rutas naturales y artificiales de transporte usadas y desarrolladas por sus habitantes. Tal región debe consti-

tuir una comunidad donde el ser humano -ya individual o colectivamente- procure la porción de su trabajo hacia el beneficio de todos sus semejantes. Debe ser también, una unidad orgánica, económica, social y cultural, con facilidades y condiciones de vivienda homogéneas para todos. La creación y el fomento de nuestra región y de las otras regiones nacionales nos permitirá subdividir la República en inteligentes porciones geográficas y económicas. La orgánica interrelación de tales regiones nos proporcionará un armonioso balance económico, no sólo dentro de la nuestra, sino a través del gran todo que la Nación constituye.

"Un pueblo es una suma de deseos, intereses, de pasiones y de inteligencias. Cuanto mayor sea la muchedumbre de conciencias vivas que actúen por intercambio, en forma de solidaridad o en forma de lucha, dentro de una unidad social, más fuerte serán las potencias de éste", decía Ortega y Gasset hace unos años, cuando señalaba que las cuatro quintas partes de los españoles no contribuían a la síntesis nacional. Mi pesimismo sobre el pueblo panameño no alcanza, por fortuna, proporciones tan desorbitadas como las del ilustre filósofo ibérico. Creo que a pesar de las desacertadas y contraproducentes normas esgrimidas por la mayoría de nuestros gobiernos republicanos para debilitar la nacionalidad, el pueblo de mi patria aún conserva su vital capacidad creadora. Creo más, que está en guardia, a la espera de estímulos propicios para demostrar, que no sólo posee la percepción, sino también el concepto claro de su tiempo y de su espacio histórico. Cuando los ásperos resortes que todavía lo sofrenan, rompan sus garfios, y, alcance vigencia la demanda colectiva por una vida mejor y más profunda, podremos, entonces, contestarnos la pregunta de Bergson inserta en mis palabras inaugurales de esta noche, y señalar con orgullo, cual es, en nuestro caso privilegiado, el verdadero sentido de la palabra existir.