

PANAMA



ci 1
 EJ Un Cir 177
 CQ El C71 L31-3250
 ni El Ezd L11
 V r; ni El Ezd L11
 D...iL-IL1 IL 11 J
 -C VIL-1F-T-71-71-71

^N
 a o <
 o Fr m o
 o u o
 ^ U E
 m w <
 o zz

-J a.

Por
NARCISO A. AVALA E.

2
 z
 a

nu

**PAIS
 SIN
 PUERTOS**

LiDL7
 'r-7tin



PANAMA, REPUBLICA DE PANAMA

"PANAMA, PAIS SIN PUERTOS"

por NARCISO A. AYALA E.

PANAMA, REPÚBLICA DE PANAMA

Este folleto ha sido impreso bajo los auspicios del señor Enoch Aclames Villa, Inspector del Puerto, Jefe del Resguardo Nacional de Panamá y de las siguientes firmas y empresas de Navegación.

COMPañIA DE NAVEGACIÓN Y TIERRAS ELLIOT, S. A.

AGENCIA NAVIERA DE VIRGILIO CAPRILES

NAVEGACIÓN FOLCH

COMPañIA NAVIERA LAFFARG [E, S. A.

NAVEGACIÓN CHITREANA

NAVEGACIÓN AL DARIÉN DE CHECA, JUNCA & CIA. LTDA.

NAVEGACIÓN WALDO SUAREZ & CIA LTDA.

NAVEGACIÓN DARIENTA DE CIRO A. QUINTERO

NAVEGACIÓN AL DARIÉN DE MANUEL LOPEZ

NAVEGACIÓN A BOCAS DEL TORO DE ESTEBAN GARCIA

NAVEGACIÓN INTERIOR Y EXTERIOR DE J. MARTINEZ

INTRODUCCION

Después de un cruce de ideas habido entre el Autor de este folleto y el señor Enoch Adames Inspector del Puerto de Panamá y enterado de las gestiones oficiales que este acucioso funcionario venía haciendo en pro del mejoramiento del puerto bajo su jurisdicción, creció en mi la idea que venía acariciando de tiempo atrás de escribir este humilde trabajo histórico, geográfico y económico sobre los puertos de Panamá y Portobelo, el cual someto a la consideración de la Honorable Asamblea Constituyente, del Excelentísimo Señor Presidente de la República don Enrique A. Jiménez y de todos los funcionarios públicos así como de los Comerciantes, Industriales, Navegantes y Particulares interesados en que la República de Panamá tenga puertos apropiados a su desenvolvimiento marítimo y a su creciente movimiento comercial.

A todos recomiendo su lectura con la súplica de que si les parece aceptable y conveniente, pongan su grano de arena a la obra común de dotar a Panamá de Puertos cónsonos con sus necesidades presentes y futuras.

Es realmente inconcebible que un País esencialmente marítimo como Panamá carezca de puertos cómodos aún para sus más premiantes necesidades.

EL AUTOR.

FRAGMENTO

de una Nota Oficial dirigida al Ministro de Hacienda y Tesoro en que se pide hacer los estudios necesarios para mejorar el Puerto de la ciudad de Panamá.

Panamá, 13 de Marzo de 1944

Sin embargo, en mi empeño de que este Puerto merezca algún día el nombre de tal y deje de ser el que abrieron los españoles cuando trasladaron á este sitio la ciudad de Panamá, una vez más me dirijo a usted rogándole prestar su valiosa atención a este asunto de las mejoras del Puerto, las cuales debidamente estudiadas y ejecutadas, redundarían en positivos beneficios para el Tesoro Nacional a más de darle a Panamá en el lado del Pacífico una, fisonomía internacional propia ya que con un buen puerto serían muchas las naves del servicio internacional de las naciones a este Puerto. Son varias las consultas al respecto hechas a este Despacho.

A usted no se escapará, señor Ministro, el hecho de que el intercambio comercial iniciado con las naciones de América durante la guerra actual ha de continuar ensanchándose cuando venga la paz. Para entonces, Panamá debe estar preparado para recibir en sus puertos las naves de nuestras hermanas las naciones Hispano Americanas, cuyo comercio con Panamá ha venido aumentando en los últimos años.

(f:) ENOCH ADAMES V.

*Inspector del Puerto Jefe del
Resguardo Nacional de Panamá.*

REPORTAJE IMPORTANTE

Tomado del Diario LA NACIÓN

CADA DIA SE NOTA MAS LA NECESIDAD DE DE EFECTUAR DRAGADO EN LA BAHIA.

De modo que las embarcaciones puedan entrar y salir del puerto sin necesidad de esperar que haya o no marea.

Cada día se prueba más y más que es de urgente necesidad el acondicionamiento de la bahía de Panamá por medio de un dragado o de la construcción de un canal que le dé agua, pues lo que dicha bahía necesita en primer término es agua, mucha agua, que le permita a las embarcaciones entrar y salir a la hora que sea, con marea alta o baja, le declaró esta mañana a uno de los redactores de "La Nación" don Enoch Aclames V., Inspector del Puerto y Jefe del Resguardo Nacional.

Se nos explicó en las mismas fuentes informativas que actualmente se presenta el grave problema de que durante la baja marea las embarcaciones no pueden ni entrar ni salir de la bahía por falta de agua, viéndose paralizado el tráfico marítimo en el puerto de Panamá más o menos por el término de seis horas durante el día y el mismo tiempo por la noche.

El día que la bahía de Panamá tenga agua se notará inmediatamente en todas las actividades de la vida nacional un gran desenvolvimiento progresista.

Situación de Panamá aprovechada como centro de distribución cultural.

El Istmo de Panamá, lazo de unión de un enorme continente, ocupa importante situación en las rutas que comunican a Europa, Africa, Asia y Oceanía y fue utilizado quizá en la "época pre-colombina" donde parece hubo contacto de pueblos autóctonos de América, a juzgar por los grados de cultura, dialectos, costumbres. observadas por los conquistadores de estas tierras, y que investigaciones recientes en la Provincia de Coclé, confirman.

Parece que la naturaleza invitase al hombre a aprovechar la situación y la configuración de las tierras del Istmo para su engrandecimiento cultural. Esas condiciones tan particulares indujeron a los conquistadores y colonizadores a emplear este suelo en actividades de expansión. De aquí partieron exploradores y conquistadores hacia Nicaragua, Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Chile. En las luchas de conquista se utilizó a Panamá como base para el envío de hombres, equipos y provisiones; y en la colonización de las tierras conquistadas sirvió como punto principal en la ruta hacia España y cumplió a satisfacción su función de "centro distribuidor" de productos.

La ciudad de Panamá fundada por Pedrarias, como puer-

to fue mal ubicado ya que su bahía era poco profunda y llena de arrecifes, abierto a los vientos adversos durante la mayor parte del año (vientos Sur-este, Este, Sur y Sur-Oeste) por lo que buques de buen calado tenían como fondeadero seguro las vecindades de las Islas de Flamingo (Flamenco, Naos, Perico y Culebra) y la ensenada o bahía de Ancón, (hoy bahía de la actual ciudad de Panamá). El movimiento de embarque y desembarque de los buques de alto calado de la época, se efectuaba en pequeños buques o en lanchones de madera de poco calado. Este sistema se estuvo usando hasta los primeros años del siglo XX cuando los franceses (Compañía Francesa del Canal) terminaron el dragado de la boca del Río Grande y construyeron el primer muelle (Muelle 7 de Balboa) que hoy usa el Canal para los barcos aceiteros. Las embarcaciones de pequeño calado (de servicio de cabotaje de las vecindades) llevaban a cabo su trasbordo acercándose a la orilla durante la alta marea para ensecar en la playa y realizar ese trabajo en carretas, planos inclinados o lanzando directamente a la playa los cargamentos que conducían (este mismo sistema se emplea hoy en el sitio denominado

"PLAYA PRIETA" de la progresista ciudad de Panamá). Las playas vecinas que eran usadas según los vientos y golpes de aguas empezaban desde la Punta Paitilla y se llamaban Peña-Prieta, Trujillo, Javillo, Playa Prieta, Boyaín y Gavilán.

Este Istmo como punto importante del movimiento comercial de las colonias que se efectuaba por las vías Panamá-Nombre de Dios, primero y después Panamá-Cruces Chagres y Panamá-Cruces Portobelo, sirvió eficientemente con la vecindad de sus Océanos.

También en esa época se vislumbra la importancia de Panamá como "Centro Distribuidor Comercial" y se establece en Portobelo, cuya profunda y cómoda bahía daba alojamiento seguro a los numerosos bajeles que hacían el transporte costanero en el Caribe y atravesaban el Atlántico, las famosas "Ferias de Portobelo" que tanto prestigiaron al Istmo y facilitaron intercambio comercial entre las colonias y entre éstas y España.

Se aprovechó a Panamá para impulsar la cultura de la América de habla española mediante el establecimiento de la Universidad de San Javier (de corta vida). Se hizo a nuestra tierra sede del alto tribunal de Justicia denominado "Real Audiencia", se fundaron conventos y los militares coloniales establecieron puntos de defensa en las ciudades de Panamá, Chagres y Portobelo y en algunos de los puntos estratégicos en las rutas entre estas

tres poblaciones, y en otros sitios vulnerables como en el estuario del Tuira, en Yaviza sobre el Chucunaque y en el Valle del Bayano; y desués en la lucha contra los corsarios, bucaneros y filibusteros, mantuvieron grandes guarniciones en disponibilidad para hacer respetar la autoridad y mantener la soberanía en los dominios españoles.

Las guerras europeas contra la corona de España, hicieron que los países enemigos tratasen de menguar el poderío español apoderándose de los puntos más importantes del tráfico de ultramar y robándose los productos que a ella se conducían; de aquí que el corsario inglés Francisco Drake (de 1572-73) atacase en nuestro Istmo a Nombre de Dios y a Chagres, y otro corsario de la misma nacionalidad se introdujese por Acla, construyese naves capaces en las orillas del río "Balsas" (Darién) y atacase en nuestro golfo al Archipiélago de las Perlas. Los franceses al mando del capitán. Silvestre (en 1577) asaltaron la costa de Veraguas y asolaron pequeñas poblaciones con los mismos propósitos de combatir a España.

Francisco Drake quien bordeó el estrecho de Magallanes asaltó la navegación colonial vía Panamá en el Pacífico, tuvo la osadía de expresarse ante un grupo de marineros de la nave "Nuestra Señora de la Concepción" o "Cacafuego" (cargada de valiosos tesoros)

capturada entre Ecuador y Panamá, en la siguiente forma:

"Bien veis como venimos de tierras remotas a buscar la abundancia de riquezas que a solas gozáis vosotros en estas regiones tan fértils de oro y plata de que será bien que todos participemos, pues todos somos hijos de Adán y Eva y no me podéis mostrar en el testamento de Adán ninguna cláusula en la cual diga qu esólo a los españoles deja por herederos de estos países; etc., etc".

Las expresiones del señor Drake revelan cuán grande era el deseo de los enemigss de España de apoderarse de sus colonias y de destruirle su floreciente comercio. Por ello fué atacado y destruido Nombre de Dios por los corsarios, atacado Portobelo, Panamá , y otras Poblaciones. A poco de establecidos la población de Portobelo como terminal terrestre fué teatro de operaciones bélicas iniciándolas las huestes de Francisco Drake quién llegó tan enfermo a la bahía de esa población donde murió y se dejó en el fondo de ella sus despojos morales (que en vtarias ocasiones, siendo el Istmo ya República, han sido buscados).--Guillermo Parker de la misma nacionalidad de Drake ataca y saquea a Portobelo (1602) más tarde 1630 aparece la piratería y son los ciudadanos ingleses, franceses y holandeses los que establecen como sitio de sus depredaciones las costas del Caribe, por ser esa la ruta mariErna más frecuen-

tada, cuyos aertos importantes en el Istmo, eran Chagres y Portobelo.— En el Pacifico fué destruida la vieja ciudad de Panamá, y se fundó la actual por el Sargento General de Batallas don Antonio Fernández de Córdova y Mendoza, Presidente y Capitán General de Tierra Firme, sobre pequeña península inmediata al cerro y bahía de Ancón que brindaban mejores cndiciones de puerto por su configuración geográfica a la vez mayores facilidades para su fortificación y defensa.

Esa circunstancia de luchas en Europa aunada a la piratería en el Caribe alejó de las costas y territorios panameños el intercambio comercial de las colonias del Pacífico con España, pues se adoptaron otras rutas menos expuestas al asalto y al pillaje, hecho que es verificó entre los años comprendidos de 1739 a 1746 y que arruinó la floreciente vida comercial panameña. Pero a pesar de ésto el gobierno español mantuvo en el Istmo fuerte guarnición a fin de poder enviar con prontitud refuerzos a otros centros militares de la costa pacífica de Centro y Sud América

Después de nuestra voluntaria unión a la Gran Colombia, también fué aprovechada nuestra posición geográfica para el paso hacia la California de la enorme corriente de emigrados que se dirgían a esa tierra atraídos por los ricos yacimientos de oro descubiertos en esa región (época de la California). Nuevamente hay un resurgimiento en la vida eco-

fiémica panameña con el tráfico a través del Istmo a pesar de todos los peligros e incomodidades existentes en el empleo de rutas naturales, medios primitivos de transporte terrestre y puertos inadecuados. Fué entonces cuando se destacaron en mayor grado las inconveniencias del sistema primitivo de transporte a través del Istmo, y una empresa extranjera. "La Compañía del Ferrocarril de Panamá" se organizó en los Estados Unidos de Norte América y obtuvo la concesión del Gobierno Granadino mediante contrato de privilegio de diez y siete de abril de mil ochocientos cincuenta para construir a través del Istmo un Ferrocarril, el cual en combinación con dos compañías navieras del Atlántico y del Pacífico coordinasen sus viajes entre las costas orientales de los Estados Unidos (de New York y New Orleans) hacia el puerto de Colón y desde el puerto (le San Francisco en la Costa Occidental hasta la ciudad de Panamá.—Triste es decirlo, pero fué la iniciativa y el capital extranjeros los que fundaron la primera empresa sería (le transporte terrestre en Panamá e incluyendo en sus itinerarios los puertos panameños.—Las pocas concesiones que el tratado del ferrocarril hacia al gobierno colombiano, fueron perdiéndose a cambio de servicios sin trascendencia para la colectividad panameña, generalmente en las horas lamentables de sucesos políticos creados por la incomprensión e impericia administrativa de aque-

llas épocas. La relacionada con la adaptación de un puerto para la ciudad de Panamá, fué cancelada en 1900 cuando el General Carlos Albán, eximió a la citada compañía de la obligación de acondicionar en el pacífico puerto para las embarcaciones de gran calado en las islas de Flamenco mediante la prolongación de la línea férrea hasta el grupo de Islas que hay en la bahía de Panamá recibiendo en cambio la suma de DOSCIENTOS MIL PESOS ORO (\$200.000), para combatir a los liberales del Departamento de Panamá. Dicho compromiso está contenido en el artículo cuarto del segundo contrato entre la compañía del ferrocarril y el gobierno de los Estados Unidos de Colombia, celebrado en mil ochocientos sesenta y siete que a la letra dice: "La compañía se obliga a prolongar el ferrocarril por el lado del Pacífico, hasta las Islas de Naos, Culebra, Périco y Flamenco u otro lugar de la Bahía en que se encuentre un fondo permanente para buques de alto calado". Sin embargo la compañía se quedó con los terrenos que le fueron concedidos para ese fin y que se conocen con los nombres de "Las Explanadas y Boyaín" "en la ciudad de Panamá sin importarle, como tampoco le importó al Gobernador General Albán, el que los panameños siguieran careciendo del puerto que la compañía debía acondicionarles.

A comienzos del siglo vienen las negociaciones del Canal de Panamá a tomar nuevos ruar-

Pos, y pasan los derechos de la compañía francesa al Gobierno de los Estados Unidos y los Plenipotenciario reconocen a Panamá el derecho a sus pueblos y lo hacen constar en el artículo segundo del tratado del Canal, al exceptuar de la zona canalera. los puertos adyacentes a las ciudades de Panamá y Colón. De lo expuesto se deduce cómo ha sido a través de la historia, reconocida y apreciada por otros pueblos avanzados del universo nuestra privilegiada situación geográfica durante la colonia cuando eran tan difíciles los medios de transporte. Portohalo desempeñó a satisfacción su condición de Centro de Distribuidor Comercial para los pueblos del Caribe, y Panamá para los del Pacífico, mientras que los nacionales la han mirado con indiferencia aún en esta época de tanto progreso y cultura en Panamá. Sin embar-

to nunca es tarde para corregir errores y tomar sendas acertadas que conduzcan a la prosperidad de nuestro país. El buen juicio, al anhelo por hacer surgir nuestro prestigio como entidad soberana, y el deseo de prevenir a la República para una vida fiscal estable; exige de todos los ciudadanos aportar ideas y esfuerzos y hasta recursos económicos para aprovechar nuestra codiciada situación geográfica, adaptando dentro de la mayor brevedad, las ciudades de Panamá y Portobelo como puertos cómodos y seguros y brindarle al comercio universal "zonas de depósitos de mercancías, o tonos de reembarque" que bagan de ellos los centros de dispersión comercial más importantes, dando con ello cita en nuestra tierra a los artículos de las industrias y materias primas universales.

CIUDAD DE PANAMA

"BAHIA ANCON" (DRAGADA)

PUNTA MALLA

RELLENO URBANIZABLE 230 HECT.

GALAFATE

PUNTA PAJILLA

200 MTS.

LAS TRES HERMANAS

FARO

200 MTS.

ISLOTE ROMPE OLAS Y DEPOSITOS DE COMBUSTIBLE.

BAHIA DE PANAMA

PANAMA LA VIEJA

N



-CROQUIS 'A'-

II

Panamá país sin puertos.

A pesar de que el tratado del Canal, en su artículo 20. exceptúa de la zona de "cinco millas a uno y otro lado de la línea central del Canal" a las ciudades de "Panamá, Colón y sus puertos adyacentes" (La Boca y Cristóbal) por desiertos, que no es del lugar comentar aquí, fueron permutados esos puertos por las tierras de "Las Sabanas" en convención celebrada entre los Plenipotenciarios E. T. Lefevre por Panamá y Williams Jennings Price, por los Estados Unidos de Norte América, que fué adoptada definitivamente por Ley 29 do 1914 de 8 de diciembre; permuta ésta que solo ha favorecido a unos pocos terratenientes de la ciudad de Panamá y a no pocos extranjeros fomentado: 's de corrupción y explotadores de vicios, no sólo del personal del tráfico internacional sino de una apreciable cantidad de la juventud panameña. Este hecho fué el golpe de gracia a los pocos prwirtos propiamente tales, que poseía la República.

Sabido es, que, cada vez que hubo tráfián intenso nor el Istmo, aparejado por su auge económico se aprovecharon las facilidades portuarias de Portobelo, las pocas comodidades de Chagras y las incomodidades naturales de la bahía (k

Panamá la Vieja y en la nueva ciudad no han sido menos pésimas las condiciones para puertos, por la poca profundidad de la bahía de Ancón y porque las mareas al alejarse de las costas deja al descubierto hasta gran distancia el sualo marino; y el movimiento de los buques de cierto calado y tonelaje tenían que efectuarse en el fondeadero situado en las vecindades de las Islas de Flamenco (Naos, Perico, Flamenco y Culebra) donde, cuando había mal tiempo y era insoportable la fuerza del viento y dtal oleaje, tenían que moverse en busca del abrigo que podían obtener en la vecindad de los islotes citados. Estas islas fueron ocupadas por mucho tiempo por los tal'nres y ciertas oficinas navieras de la compañía inglesa "Pacific Steam Navigation Company" y hoy están unidas entre sí y a tierra firme por un terraplén que construyó la empresa del Canal de Panamá y se enculntran bajo la jurisdicción de los Estados Unidos de Norte América.

Como era imposible el acercamiento de los buques de alto calado a las orillas del puerto, los embarques y de7i.grnbarques los efectuaban en lanchones de madera de fondo llano, que los empleados y moradores del

puerto en aquella época denominaban "dobaso" y que en la actualidad son llamados "Laitas" (barbarismo éstu que se ha adoptado por nuestros hombres de costa" y que más tarde las exigencias de buen servicio, obligó a las compañías navieras a traer lanchones de hierro de dos proas, y poco calado que pudieran sor ensecadas en las playas anexas a la ciudad. Los buques a vapor de la citada compañía se royeran de carbón en los depósitos que poseían en las islas pie l'lamenco ya citadas y el agá: a la adquirirían en Pi s,c.icimi isla de Taboga don de aún se conservan los restos de tanque, y tuberías; y unas esas ins-Salacions (Compañía Americana) se usa en la actualidad por el ejército Norteamericano en La Res Litiga y el Morro de Taboga. También en esa isla ésta última Compañía Inglesa del Pacífico, establecieron instalaciones o talleres para reparaciones pequeñas y pieza de los cascos de sus naves (parrilla). Estas instalaciones de Flamenco duraron hasta 1904 v las de Taboga, hasta 1916; cuando se abandonaron y se retiraron los equipos de los talleres que pos' tanto tiempo funcionaron con eficacia.

La bahía de Panamá, aún continuó con su sistema primitivo de puertos como puede observarse en los foto-grabados que ilustran este folleto, que a través de siglos ha continuado en tal estado, sin que estadista panameño alguno, en los distintos períodos de nues-

tra historia, se haya ingeniado en acondicionar esa bella entrada del mar en sitio a tono con nuestra situación geográfica y con las necesidades portuarias que en la civilización actual demandan en forma imp,?rativa. Tiempo es ya de que vivamos realidades y que consagremos nuestros esfuerzos a transformar las condiciones naturales que nos rodean, al progreso humano, en tal manera que podamos seguir el avance que el tráfico marítimo moderno nos exige.

Urge que acondicionemos nuestros puertos y que convirtamos a las ciudades de Panamá y de Portohelo en "Centros de Distribución Comercial de la América" tanto para facilitar el intercambio de materias primas como de productos elaborados y para dad vida Fiscal al país y prosperidad más estable a los panameños.

La Compañía Francesa del Canal, en sus trabajos de dragado acondicionó para buques de alto calado el puerto de La Boca y construyó en el Estuario del Río Grande ,g1 muelle que hoy se usa para los combustibles (No. 7), por las autoridades zoneitas y la Compañía Istmica del Canal se arreló el puerto de Balboa. No debe olvidarse que la boca del Río Grande de Panamá, era de poca profundidad en la baja marea, cuyos canalitos de agua corriente en esos tiempos fluctuaban entre tres y ocho pies de profundidad, hasta el extremo que por allí se pasaba desde los sitios de Far-

fan, Cochinito y San Juan el ganado "en sacas" para el consumo de la ciudad de Panamá, hasta 1898 cuando se comenzó el dragado del estero del río ya mencionado pues al alejarse las mareas quedaban al descubierto bancos de cieno, arena y rocas entre las varias corrientes que continuaban dando salida a las aguas del río.

El acondicionamiento para buques de gran calado del puerto de Balboa Z. del C., vecino de la ciudad de Panamá y a la bahía de Ancón se efectuó en el subsuelo marino de la misma consistencia que el de nuestra bahía y reveló cuánto es posible hacer en el acondicionamiento de nuestra bahía y el costo de yarda dragada. Esto nos dá base para hacer cálculos aproximados acerca de la cuantía de la partida que se debe dedicar con ese fin en nuestro presupuesto próximo.

Indudablemente que la bahía de Ancón, que sirve de Puerto a la ciudad capital de la República, es la llamada en primer lugar a ser acondicionada como puerto moderno, no sólo por su población que brindará trabajadores, sino, que, por estar más cerca de la cabeza de la Administración permitirá mayor vigilancia de las inversiones que se estén realizando. El fondo de esta bahía es de consistencia rocosa lo que constituye una ventaja, ya que los trabajos efectuados en ese tipo de suelo son más resistentes a los embates de las fuer-

zas marinas y garantizan mejor su limpieza constante por dragado de succión que mantendrá inalterable la profundidad que se le dé, profundidad que, para el caso no debe ser menor de treinta (30) pies bajo la línea de las más bajas mareas. Por otra parte la superficie de esa bahía que fluctúa entre dos y media a tres millas cuadradas de extensión es lo suficientemente espaciosa para fondeadero y maniobras navieras 'de numerosos buques de alto calado; para el establecimiento adecuado de diques secos, talleres de reparaciones ligeras y aseos de los cascos de las naves de mediano atmailo; para la erección de muelles fiscales de cabotaje interno y de servicio internacional, muelles estratégicos en el sitio terminal del ferrocarril interoceánico y en Paitilla para cooperar así a la defensa del Canal en posibles casos de emergencia bélica.

Las rocas, tierras, arena y cieno que se extraigan en el dragado de la bahía facilitará la hechura de rellenos urbanizables que constituiría un nuevo patrimonio del estado, donde no sólo se harán las instalaciones de la cómoda y extensa "zona de depósito o zona de reembarque" para las mercancías ajenas a gravámenes aduaneros sino que daría gran ananche a la ciudad capital a la vez que el arrendamiento de lotes al estilo de la administración de lotes del ferrocarril aumentarían las entradas fiscales. Igualmente se-

ría aprovechable el producto del dragado para' la erección de una pequeña isla que llenase a la vez la función de rompeolas para proteger el puerto y como asiento a depósito de combustible que habrá que vender a las compañías navieras que envíen sus buques al puerto (ese depósito de inflamables en sitio separado por canales de agua daría, seguridad contra incendio al caserío de la ciudad y a las naves surtas en los muelles en un momento dado).

Como ya hemos dicho, la adopción de estos trabajos traería la necesidad de consultar expertos y hacer estudios detenidos, que encontrarán derroteros seguros para sus cálculos, en las informaciones, referencias y experiencias constatados en los documentos sobre el dragado, rellenos, construcción de muelles y demás obras portuarias que se pudiesen obtener de las Autoridades del Canal. En estos estudios se presentará para los cálculos el problema del costo de jornal, y maquinarias que la época de los trabajos canaeros fueron bajos relativamente al de nuestros días, pero vendría la compensación del aumento de salario con el adelanto de la técnica de nuestro tiempo el perfeccionamiento de los equipos y maquinarias a emplear.

En el dragado de la bahía de, Portobelo, que será de una sección pequeña, el procedimiento a seguir quizá sea menos costoso por ser otra la consistencia del subsuelo: pero

el producto de ese dragado se podría (emplear en un relleno que comprenda la gran extensión de tierra que en la actualidad ocupan los manglares insalubres del estero del mayor riachuelo que lleva sus aguas a tan precioso lugar en la vecindad del poblado (al Este), riachuelo denominado Río Cascajal. Estos rellenos no sólo servirían para la ubicación de "almacenes, depósitos o zonas de reembarque" anexa a los muelles fiscales sino que aquí, como en Panamá, esa nueva superficie de tierra vendría a aumentar el patrimonio del Estado con una gran extensión para la nueva ciudad mientras que la vieja población la mantendríamos como reliquia histórica para el turismo. También tiene esa profunda bahía, capacidad para la construcción de muelles setratégicos para el servicio de las distintas armas y sitios seguros para las flotas aéreas y navales que se necesitan. Esta ciudad debería unirse en un futuro cercano a la capital (puerto acondicionado en el Pacífico) con carretera de cemento, vía Pacora, aprovechando los valles de los ríos que hoy están separados por un contrafuerte de la Cordillera Central. La topografía de las vecindades de la bahía de Portobelo permite establecer sitios para la defensa de la plaza en caso de necesidad (ventaja ésta aprovechada por las autoridades coloniales). Las condiciones naturales de esta región nos ha demostrado que es uno de los puntos menos enfermos de nuestra costa atlántica, a pesar de las pocas obras de

saneamiento que allí se han realizado durante la época de la república. Así como influye la topografía en la salubridad (clima, vientos, inclinación del suelo, etc.) también brinda al hombre acondicionamientos para trabajos tales como la instalación de depósitos de combustibles en relación con la comunidad, vigilancia y seguridad contra incendios. Quizá las obras de saneamiento es menos costosa que en cualquier otro sitio de la República; por otra parte su vecindad a la vía interoceánica, le dará facilidades a las naves que tengan que continuar su marcha hacia el otro océano.

Es claro que para los servicios portuarios de las bahías de Panamá y Portobelo la nación tendrá que establecer en forma adecuada fuentes de energía eléctrica de propiedad del Estado, tomando en consideración no sólo el aspecto del trabajo sino el de defensa futuros, la demanda creciente del volumen de movimiento en los muelles y sus anexos como la reglamentación de servicio de pilotos o guías, suministro de medios de locomoción para empleados de Aduana, Inmigración, Policía y Sanidad, y todos los otros servicios que sería prolijo enumerar y que expertos contratados por el Estado indicarán, previo estudio de nuestras, condiciones locales naturales y de los motivos que los convenios internacionales vigentes nos obligan a acatar, proveerán los recursos y las medidas que los casos demanden no sólo en épocas norma-

les sino en las de emergencia.

Aeropuertos: En la vertiente del Pacífico, la República de Panamá, hasta la fecha, sólo ha acondicionado a medias el sitio conocido con el nombre de "Aeropuerto de Paitilla." sin que allí se hayan establecido todos los servicios que una instalación de esa índole requiere: no sólo en lo que Aduanas Fiscales y Sanitarias se relacionan, sino a inmigración y policía, servicio de hangares y de otros aspectos que los avezados en la materia podrían exponer con acierto. Verdad es que las empresas particulares de alguna importancia, efectúan sus aterrizajes en los aeropuertos militares de la Zona del Canal, con desprestigio para el país como entidad soberana y quizá con la pérdida de algunas entradas fiscales (véase el Tratado de 1933 y las Convenciones correspondientes).

En David se usa una gran sección plana de pradera natural ubicada en las vecindades del Puerto de Pedregal, administrada por una empresa extranjera, donde al llegar se recibe la impresión de algo extraño a nuestras instituciones. En la región de Puerto Armuelles, ocupada por una compañía, americana, existe otro aeropuerto en las mismas condiciones jurídicas.

En la enorme extensión territorial comprendida entre la capital y el límite con la República de Colombia, no existe ningún sitio que se haya dedicado especialmente a esta objeto a pesar de haber tan bue-

nos lugares en las cercanías de las poblaciones situadas en los valles del Río Chucunaque y el Tuirá y en el Archipiélago de las Perlas.

Del lado del Atlántico, la falta de aeropuerto se absoluta aunque hay posibilidades de acondicionar uno en las vecindades de la ciudad de la ciudad de Bocas el Toro donde hay cierta actividad comercial que lo justificaría. Igual cosa puede hacerse en las vecindades de Portobelo y Puerto ()baldía.

Quizá el actual movimiento del tráfico aéreo en nuestro país, no demande con tanta ur-

gen cia la existencia de aeropuertos en los distintos lugares de la República mencionados aquí, pero los deberes de protección a nuestra entidad política y de cooperación a la defensa del Canal y a la defensa, inter-americana nos exigen más prevención.

Después de un examen sereno de nuestras actuales condiciones portuarias, ya sean marítimas o aéreas, llegamos a la dolorosa conclusión de que la República de Panamá es un país sin puertos" a pesar de su importante situación geográfica y de poseer extensas costas bailadas por las aguas de dos grandes océanos,.

CIUDAD DE PANAMA

PUNTA MALA

RELLENO URBANIZABLE 230 HECT.

LAS TRES HERMANAS

FARO

CANAL DRAGADO
200 MTS. ANCHO

ISLOTE DE COR.

15° 45' N
78° 05' W

PUNTA PIJUITILLA

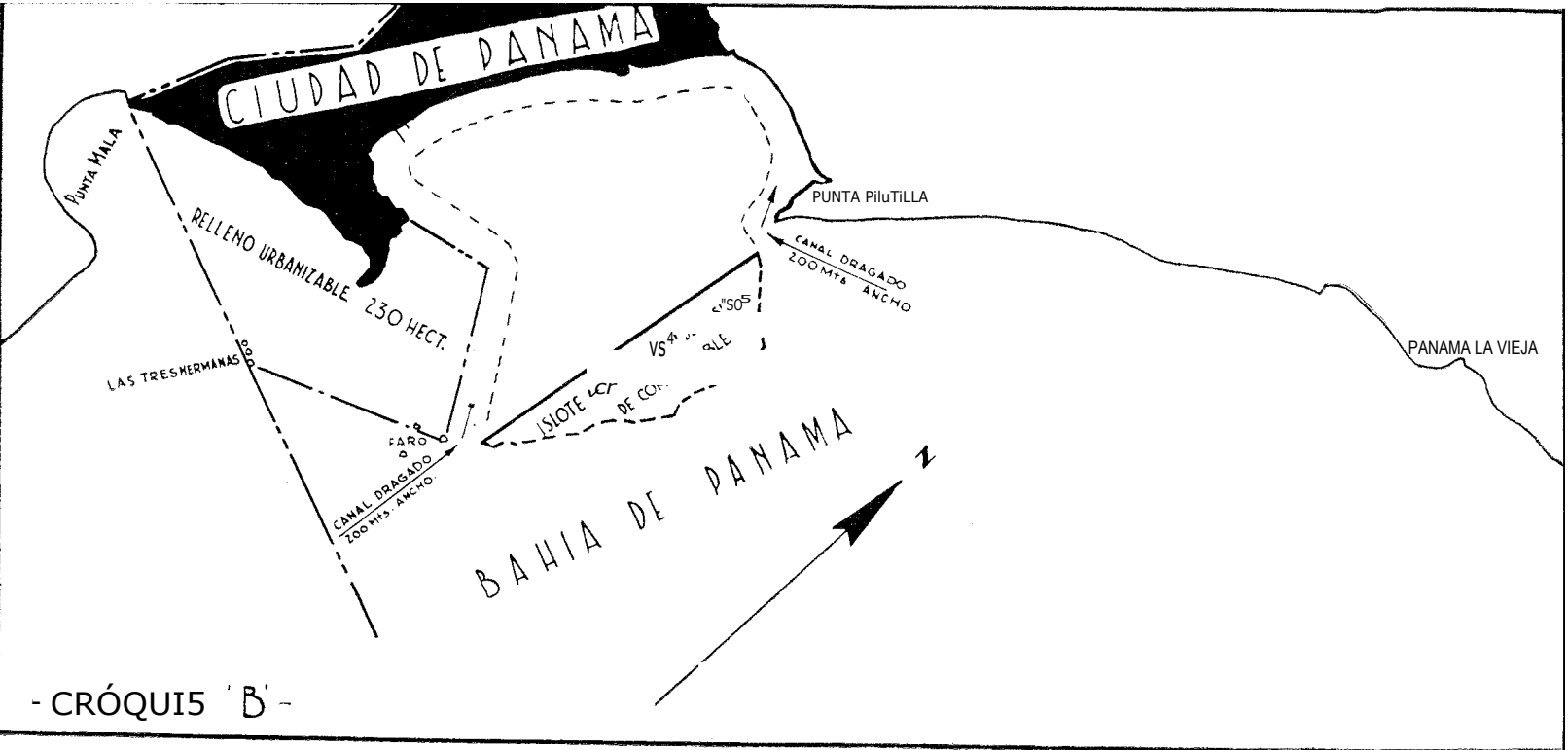
CANAL DRAGADO
200 MTS. ANCHO

PANAMA LA VIEJA

BAHIA DE PANAMA

N

- CRÓQUI5 'B' -



bahía de Ancón o de Panama puerto pri- nitivo y destructor de naves.

Desde la fundación de la actual ciudad de Panamá, las playas de los alrededores fueron usadas para el servicio de embarque y desembarque, con marea alta o baja, por las embarcaciones cuyo calado les permitía acercarse; a la orilla, donde la sacada o la metida de cargas pesadas se efectuaba empleando uno de los mástiles de la nave al que se le acondicionaban poleas;

los pequeños pesos eran puestos directamente a hombros, en carretillas de tracción humana o en carretas tiradas por bestias y este sistema completamente primitivo continúa hasta nuestros días (las playas usadas fueron las de "Gavilán y Boyain" comprendidas en su orden entre la punta Mala o de Gavilán y la isla de Tacho hasta la Noria de San José, al lado sur de la ciudad, playas éstas que dejaron de usarse cuando el Canal de Panamá unió las Islas de Flamenco a tierra firme; Playa Prieta, que hoy se le conoce con el nombre de "embarcadero de la rampa"; la del "Javillo", eliminada por el muro o relleno comprendido entre los muelles del mercado o Fiscal y el denominado muelle Inglés, terminal de la línea del ferrocarril; Playas del "Trujillo", sitio hasta hace poco dedicado a taller de careneo y de construcción de pequeñas embarcaciones de ma-

dera; las playas de "Peña-Prieta"; y las playas de "Padilla" que terminan al comienzo de la punta del mismo nombre. Una parte de esta última es denominada hoy playa de "Bella-Vista" la que aún es usada para desembarcar el ganado que se consume en las ciudades de Panamá y Colón, operación de desembarco que se realiza en la misma forma que usaron los iniciadores de las colonias americanas y que ha sido y sigue siendo motivo de amenazas y de accidentes peligrosos ocasionados por toros valientes, que se salen del rodeo antes de entrar a los corrales de la pesa del Gobierno allí establecida.

No debe perderse de vista, que las embarcaciones, ya sean de metal o de madera sufren enorme deterioro en su construcción durante los fenómenos marítimos de secar y crecer las mareas con los golpes que reciben del fondo rocoso y arenoso del sitio donde han tenido la necesidad de ensecar para llenar su cometido. Este daño es aún mayor para el casco de la nave cuando ésta está cargada; y disminuye grandemente la durabilidad de los navíos y acarrea pérdidas cuantiosas en concepto de frecuentes reparaciones de conservación. Esta circunstancia desventajosa, quizá ha impedido el desarrollo entre nos-

otros de empresas navieras de aliento, muy a : pesar de que durante muchos años la ciudad de Panamá. a sido y aún es el : mayor mercado de los productos nacionales y el sitio mai.s activo de cabotaje nacional antes de las pocas carreteras que i.a comunican. con las poblaciones interioranas. Esto sin tomar en consideración los inconvenientes esperar las horas en que las mar ea,s ofrezcan profundidad conveniente para que las pequeñas emliaraciones (incluyo en esto a naves menores de 318.11 te ncitadas) zarpen o arr

Cierto es que las oficio la Gobernación. del e.íztint lamento y .inas tal de las de la Presidencia de la 'República, están, ubicadas en sitio donde fea diario se presencian los desperfectos anotados y donde, además, los altoS funcionarios reciben los malos oloras (DI e des I detritos acrimulano en el fondo de la 'había y que queda al descubierto durante la baja de las aguas (marea seca). No menos cierto es que en narra todos, conocen. esto, que no es nada :nuevo y que sigue siendo desesperadamerde viejo y s,e,d, trirá siendo quién ,abe, por cuanto tiempo :mientras que el Despache del "Primer Mandatario de la República' seguirá acariciado por los gases deletéreos que emanan de la podredumbre que las aguas marinas dejan al :retirarse de las riberas de la bahía,

Desde. el :omito de vista. FUCal ese conformismo panameño nos ocaiona los siguientes juicirss contemplados a la ligera:

a) Pérdida de les derechos de tonelaje de embarcaciones de gran calado, de :faro, de aratlaje, de pilotaje., de remolque, de mi:leltaje. y de depósito y de trasborde de los :productos que serlevan y traen a la República ya, que en la actualidad esas rentas van a aumentar el muy gerdo recurso Fiscal del pais más rico del continente;

b) Pérdida (le cuantie suma que en concepto de jornales se ha de, pagar a los empleados de los variados aspectos de la vida, porturia, :incluyendo desde el más humilde obrero estibador en muelles y depósitos hasta, los honorarios de los técnicos o especializados que estén h,i servido;

ci) Pérdida (le las oportunidades comerciales que brinde el aprovisionamiento de naves de gran calado y del estableci Miento de firmas navieras de delta importancia.

Muchas altas :personalidades panameñas se han dado cuerda, de la importancia de convertir nuestra República en centro comercial distribuidor, pero ha faltado el propósito de iniciar la empresa. Luego al conformismo, la indiferencia y et temor han encontrado fácil explicación para no reaccionar en forma. positiva a favor de los intereses. fiscales nacionales y por el prestigio de tan privilegiada situación de nuestras tierras y amitas.

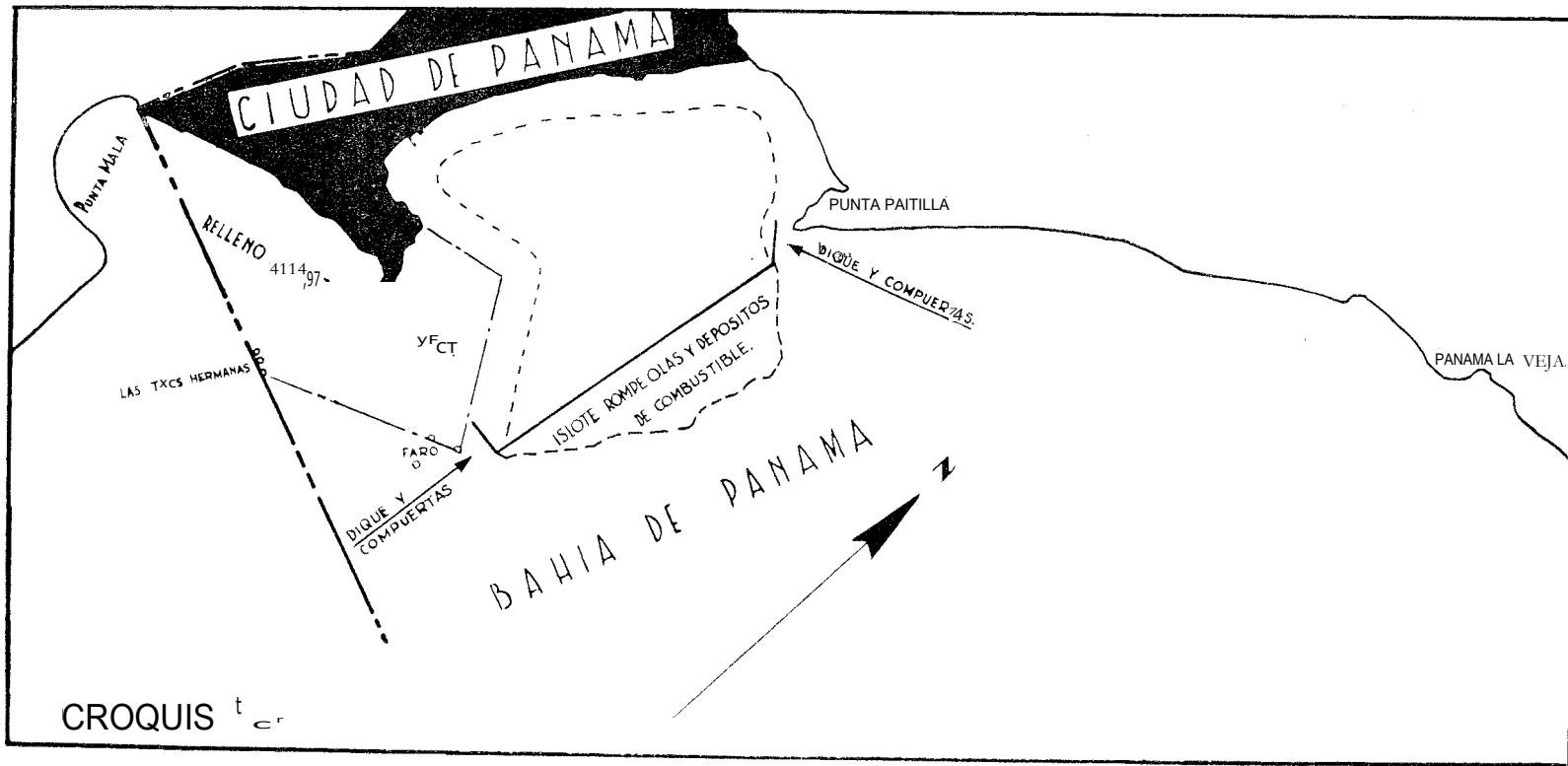
Justo es hacer constar que en a administración Chiari se trato de avocar en serio este pro-

blema tan vital para el país, como el dragado de la bahía de Ancón; pero que desgraciadamente no se realizó porque la compañía proponente, quería para sí los terrenos que se rellenasen con las tierras sacadas del fondo de la bahía, lo que rechazó el Presidente don Rodolfo Chiari, en gesto de patriotismo recomendable a la posteridad; y exigió para la firma del Contrato correspondiente, que los terrenos de los rellenos quedasen siendo patrimonio de la Nación (no se ha podido obtener documentos oficiales para mayor ilustración de estos hechos).

También se rumoró otra intenciona de estudio gubernamental de este problema, en la ad-

ministración del Ingeniero Florencio Harmodio Arosemena y el secretario de Fomento y Obras Públicas ingeniero Luis Felipe Clement estudió el acondicionamiento de la bahía de Ancón según el sistema de diques y compuertas. Fallaron estos buenos propósitos por razones desconocidas (tampoco me ha sido posible conseguir la documentación oficial que ilustre estos apuntes).

En síntesis, el Estado Panameño, no se ha esforzado en transformar la bahía de Panamá en un sitio cómodo y seguro para las naves de cabotaje que allí arriban ni se ha preocupado en hacer de esta bahía puerto cómodo de alto calado.



I y

Acondicionamiento de las bahías de Ancón y de Portobelo como puertos modernos internacionales

Bohío de Ancón.--A ésta comúnmente se le llama Bahía de t'armilla y sirve de puerto a la ciudad Capital de la República. Tiene tres posibilidades para acondicionarse como puerto moderno, cómodo y seguro y que las condiciones físicas del país y la opinión de los expertos (Eran cual (le ellas es la llamada a adoptarse. Estas posibilidades las podremos diferenciar así:

1) Dragado total de la bahía a treinta pies de profundidad bajo el nivel de la baja marea con su rompeolas protector. (Véase el croquis "A") para formar una idea clara de la forma que tomaría este espacio de mar de más de dos y media millas cuadradas de superficie, con la posible ubicación de rellenos, muelles, diques secos, depósitos de imflables, zona de depósito o de reembarque.

Los rellenos urbanizables tendrían una extensión territorial no menor de doscientas treinta hectáreas. La delimitación de tal relleno partiría desde Punta Mala o isla de Tacho siguiendo la línea divisoria con la Zona del Canal hasta la baja denominada "Las Tres Hermanas"; de allí línea recta al "Faro Boya" que está de servicio en la bahía; de allí en línea recta hacia el punto más saliente de la "Punta de Galafate"; y de allí línea recta al extremo Norte de la Calle Cuarta;

2) Dragado parcial o canalización a nivel de la sección costanera de la bahía, que partiese

de aguas profundaS pasando al Norte de la Boya o Faro flotante de servicio en la bahía recta al extremo de la punta de Galafate y de allí siguiese costeano la bahía pasando frente a la Presidencia, Muelle Fiscal, Muelle Inglés y continuase hacia la Punta Paitilla y de allí mar afuera, hasta encontrar nuevamente amas profunda.s. Esta canalización debe tener un mínimo de treinta pies de profundidad y un ancho de doscientos metros con su rompeolas protector como el proyecto "A" y con el aprovechamiento del producto del dragado en relleno de los sitios ya indicados en el pinito I de este capítulo Para mayor ilustración obsérvese el croquis "B" al estudiar estos dos proyecos, llegaremos a la conclusión de que el último de ellos ó sea el esbozado en el croquis "B" es el más factible por su menor costo.

3).—Drogado total con menor profundidad (veinte pies) con rompeolas y exclusas semejantes a las del Canal de modo que la Bahía quede convertida en un lago salado.----Este trabajo también brindaría la oportunidad de usar el producto del dragado en rellenos o como los indicados en el croquis "A" (Véase el croquis "C" y compárese como los dos anteriores.

4).—El "golpe de gracia" para la conversión de la ciudad ^{kle} Panamá en un Puerto moderno y cómodo; y en Centro

Comercial Distribuidor en el Pacífico, sería el de continuar permitiendo el relleno parcial de la bahía como se ha venido haciendo o el relleno total como tantas veces se ha rumorado.— Estimo que todo panameño de buena voluntad y conciencia de sus deberes cívicos debe oponerse en toda forma a que se consuma esta desgracia, al ya que nuestra bahía necesita agua, y aguas profundas y seguras.— Obsérvese el croquis "D" y comparece con los tres anteriores.

Bahía de Portobelo:—, pesar de las grandes comodidades inarables portuarias que ofrece

bahía de Portobelo, no se ha tomado en consideración para su acondicionamiento moderno como puerto de alto cabotaje, por parte de las autoridades navales.

Al hacerse los estudios para escoger el sitio terminal del ferrocarril en la costa atlántica, fué vista con buenos ojos por los empresarios de esa compañía la bahía de Portobelo, pero quizá, porque no satisfacía los intereses de la compañía en materia de tierras, mas que por la alza inmoderada de los precios de ella por sus poseedores, se desprecia: y el Gobierno Central olvidó por completo ese importante lugar que individualmente no conocía.— Abandonados los intereses de la línea férrea transistmica, los gobernantes de la nueva República, tampoco han recordado a Portobelo; y hasta es muy posible que la mayoría de los que hasta ahora han desfilado por la Presidencia no conozcan tan excelente como preciosa bahía.

Pero si es el deseo de establecer en el Atlántico un Centro Comercial Distribuidor complementario al de Panamá, Portobelo es el sitio llamado para satisfacer ese deseo.

Actualmente hay dos puntos en el Atlántico que pueden usarse como "Centro Comercial Distribuidor" por estar poblados y por sus condiciones naturales; ellos son Portobelo e Almirante.— En el segundo de ellos hay un muelle bastante amplio y cómodo, bahía segura y profunda, una línea férrea de clara gusta que va hacia Yorquín, Cuabito y Sixaola, pequeñas poblaciones en nuestra frontera con la República de El Salvador.— Los inmuebles mencionados pertenecen a la Compañía Ferroviaria, que dicho sea de paso, debieron entregarlos a nuestro Gobierno, muchos años ha, pero que por prórrogas inexplicables del contrato han ido alejando la fecha de entrega, quizá hasta cuando estén inservibles parcial o totalmente (1ª fase de la legislación de 1906 a nuestros días).

En la ciudad de Pinar del Toro existe un muelle nacional relativamente pequeño, en sitio de bastante profundidad seguro que podría servir para iniciar en ese lugar la práctica de zona libre que facilitaría grandemente la distribución comercial entre los países del Caribe.— Pero la circunstancia de estar la ciudad de Bocas del Toro, en la Isla más grande del archipiélago del mismo nombre y su lejanía a la ruta comercial universal del Canal, constituye como para Almirante —

tivo para descartarlo por un momento.—Otra circunstancia ¿Tese favorable a esa región es la falta de población y de comunicaciones con el resto de la República.

Vuelve, pues, a Ocupar nuestra atención preferente la bahía de Portobelo que no tiene tanto abrigo natural como las de Almirante y Bocas, ni muelles, ni líneas férreas por la sencilla razón, de ser mayor vecindad a los centros más poblados y comerciales del país y a la ruta naviera de mayor tráfico mundial y a la mejor posibilidad de unirlo a la ciudad de Panamá en el Pacífico—Por otra parte posee mejores condiciones de salubridad y es menos costoso su saeamiento completo debido a su topografía particular. La circunstancia muy especial de existir allí las mejores ruinas históricas del país que atraerían al turista y servirían de distracción al comerciante que allí se instala y hasta para motivos de propaganda exterior que ampliarían el comercio y prestigiarían al país.

La bahía es profunda, cómoda y segura, permitiría la defensa más adecuada en un momento dado, es más factible la comunicación terrestre con los pueblos que ya existen hacia el Este de la costa atlán-

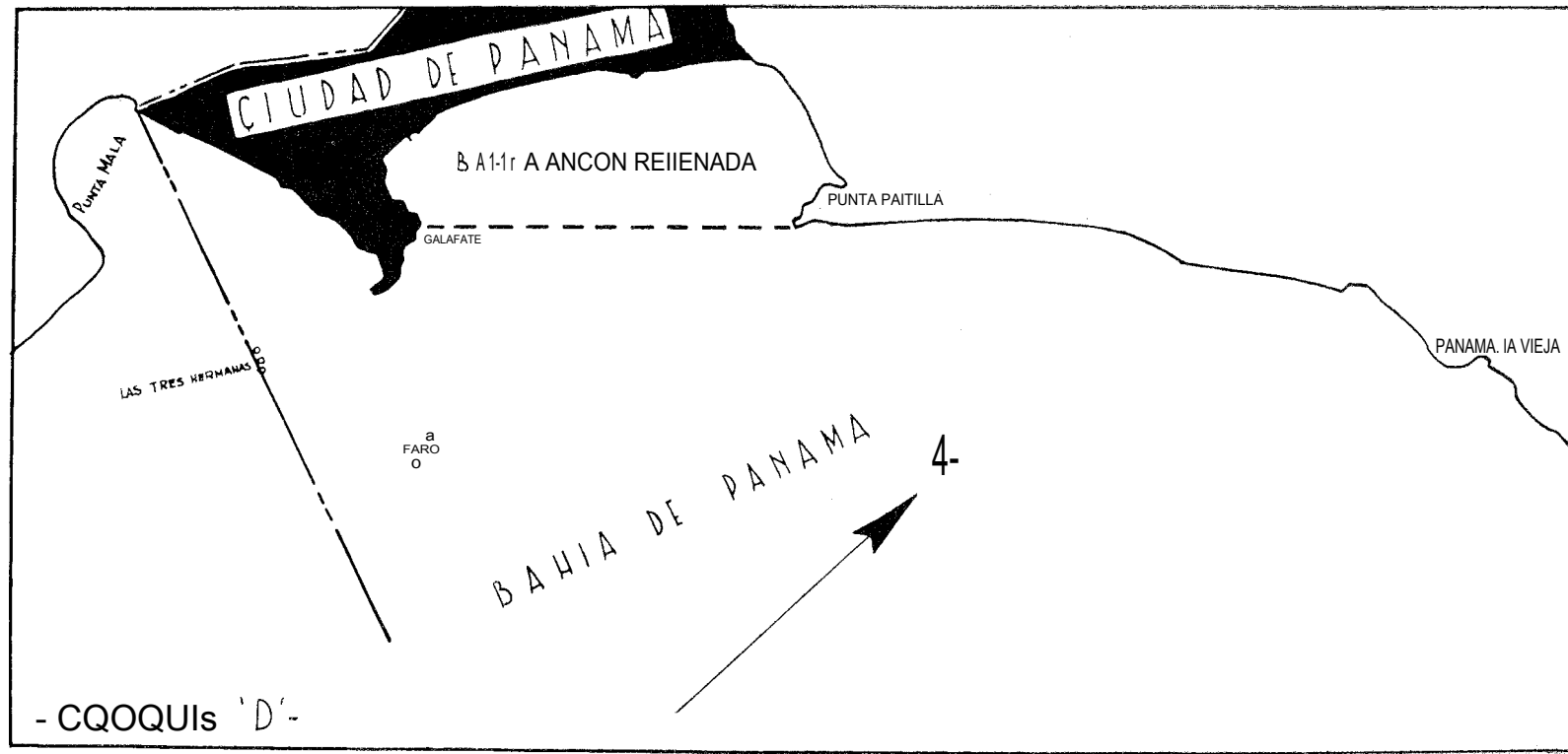
tica así como con otros poblados hacia el sur y con la ciudad de Colón y el Canal hacia el Oeste .

Portobelo como "Centro Comercial Distribuidor", vendría a llenar no sólo una necesidad fiscal panameña sino una exigencia de las necesidades comerciales de los países vecinos del Caribe.—Aquí puede a bajo costo, relativamente, para el Erario, realizarse el dragado y convertir el manglar vecino a la ciudad de Portobelo en la boca del río Cascajal en un relleno de ciento cincuenta hectáreas aproximadamente en sitio adecuado para el asiento de "Zona de depósito o de reembarque", muelles anexos, para edificios de Aduana y Resguardo, cuarteles y urbanizaciones para ensanche de la ciudad, sin afectar las reliquias históricas que aún se yerguen ante los embates del tiempo y el abandono de nuestros gobernantes.

Esta profunda, amplia y segura bahía hace evocar en la mente del visitante su pasado floreciente y emergen interrogaciones que no favorecen mucho el prestigio comercial y fiscal de los dirigentes del Ist-

1110 •

Véase el croquis de este proyecto.



CIUDAD DE PANAMA

BAHIA DE PANAMA

PUNTA MALA

LAS TRES HERMANAS

GALAFATE

PUNTA PAITILLA

PANAMA LA VIEJA

BAHIA DE PANAMA

4-

a
FARO
0

- CQOQUIs 'D' -

Los Poderes de Estado pueden y deben coordinar sus atribuciones Constitucionales para acondicionar nuestros puertos.

El acondicionamiento de las bahías de Panamá. y Portobelo con el establecimiento de sendas "Zonas de depósito o zonas de reembarque" convertibles en :zonas libres y hasta en "Puertos Libres" en un futuro cercano; con la erección e la ciudad de fímtolielo de un hotel para "turismo" no es cosa imposible para un país de los recursos fiscales de Parlanla, ya que estas obras no son ejecutadas en un año ni en una vigencia económica y quizá., ni en una administración presidencial— Esta Empresa redentora, se efectuará con lentitud y posiblemente más de tres administraciones tendrán que 'impulsarla.--indudablemente que en ese proceso de trabajo, se irán estudiando las conveniencias administrativas, comerciales, fiscales, etc. a fin de que se den pasos acertados en el sentido de arreglar en los tramos dragados los muelles traficados o acordados en el plan general; muelles que han de entrar al servicio y rentar al Fisco contribuyendo en lo posible al financiamiento parcial. Basta un poco de buena voluntad de los gobernantes y el firme propósito de contribuir al engrandecimiento y prestigio comercial nacional.--Tres puntos a coordinar serían los necesarios para iniciar tan importante la-

bor.---Puntos que 'podríamos enunciar así:

1).---Que la Honorable Cámara Legislativa, mediante ley ordene el acondicionamiento de las bahías de Panamá. y- Portobelo para puertos de gran calado al servicio internacional; con establecimientos de zonas de depósitos O de reembarque anexas a los muelles 'principales y la erección de un hotel moderno para turistas en Portobelo.-Luego, dedicar para este fin en el o en los "Presupuestos Bienales" partida anual no menor de millón ' medio de balboas (B. 1.500.000 oo) e instituya 'comisión semi-autónoma para esas labores por el término de su realización con la supervigilancia de inversiones de la Contraloría General y autorizar al Ejecutivo para que contrate los expertos necesarios, nombre le cutivo 'para guíe cionamientos de puertos con la aprobación de la Honorable Cámara; y ordenar la iniciación de labores noventa días después de sancionar ésta ley.

2).---Que el Ejecutivo ponga todo el interés que merece ésta empresa y que consiga hasta por el conducto de las cancelerías el personal idóneo que garanticen eficiencia, rapidez en las obras y economía en las inversiones, y

cooperen con este mandato legal las instituciones económico-sociales que iluincio-
nao en la República tales como la Cámara de Comercio, Sociedad de Ingenieros, Club de Leones, etc., y todos los panameños conscientes de sus deberes ciudadanos.

Es de pensarse (me la contratación de expertos extranjeros e limitará a aquellos servicios para los cuales no haya personal nacional idónea.—Para los demás trabajos se dará preferencia al panameño capacitado en los distintos aspectos de las labores a realizar.---Ojalá todo el personal panameño, intelectual y patriota se interesase por el estudio y solución de estos vitales problemas y dedicase especial atención a insinuar la realización de esta obra salvadora y si se inician trabajos para efectuarla, Cooperase dentro de sus posibilidades al completo éxito de la empresa.

Para obtener grandes triunfos es necesario exponerse a sufrir grandes sacrificios va que no hay epopeyas sin mártires y sin héroes.—Si fuera para el caso necesario hacer un reajuste ficsal an los distintos departamentos de gastos de la administraci3n pública hacerlo; inclusive en el pago de empleados en su aspecto de cantidad de personal, es decir, en cuanto al número de empleados de cada oficina, en las que se dejarán la cantidad absolutamente indispensable al servicio público.—Reduccion que se hará mediante el estudio de las labores mínimas diarias (en

promedio) realizadas por los oficinistas de los variados departamentos de la administraci3n pública.—Esto impedirá la creaci3n de nuevos impuestos ya que son tantos los que hacen dificiles la vida económica del ciudadano.

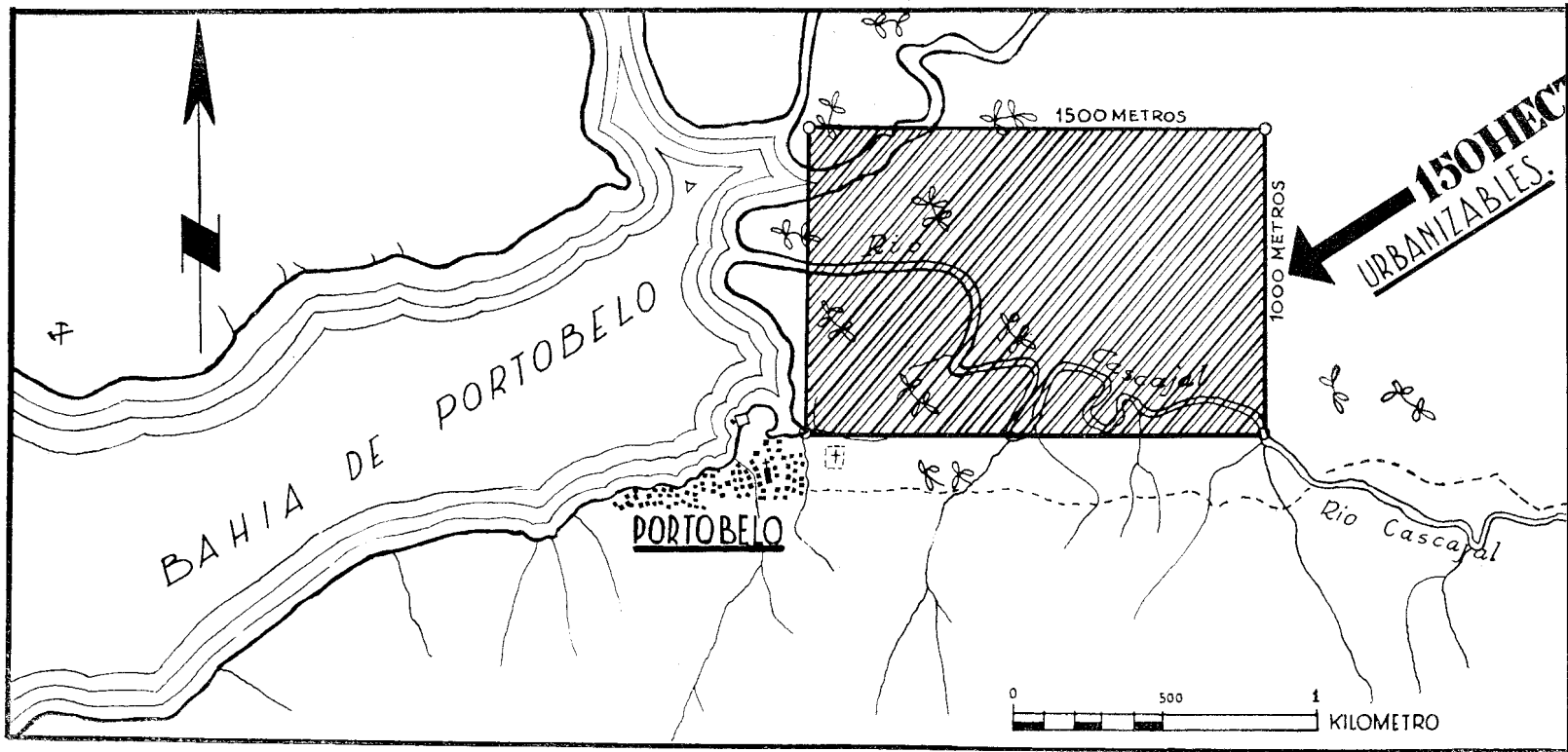
No será este esfuerzo del Estado panameño, el primero que efectúe un país pequeño del Caribe. La República Dominicana acondicionó el PuerLi de Ciudad de Trujillo, durante la administraci3n del General Rafael Leonidas Trujillo y Molina.—Esa República dispone de limitados recursos fiscales, está distante de la ruta comercial más importante y concurrido en el Continente (El Canal de Panamá), y sus relaciones comerciales con los países de SU vecindad son menores a las relaciones de la misma índole de Panamá con los países situados sobre la Costa Occidental ole Sur-América y de la América Central. Sin embargo, tan imperativas necesidades de buen puert, eran sentidas en ese país como lo son actualmente en Panamá.—Ojalá los gobernantes panameños contemplasen con ánimo sereno y patriótico la demanda que nos hace el movimiento comercial de América, y el prestigio de la situaci3n geográfica de la República y resolviesen acondicionar, dentro de la mayor brevedad las bahías de Panamá y Portobello para puertos cómodos de alto calado con modernas zonas de depósito o de reembarque.

Un país como el nuestro que dispone globalmente en presu-

puesto bienal de "treinta y nueve millones, doscientos setenta y ocho mil balboas (B1.39.278.-000,00)" y que dedica en ese lapso al departamento de Salubridad y Obras Públicas la suma de "Once millones, doscientos treinta y ocho mil trescientos seis balboas con trece centésimos (131.11.238.306.13)" no tiene razón que justifique el no dedicar en esa partida tres millones de balboas al acondicionamiento portuario de las bahías de Panamá y Portobelo que ha de robustecer el Fisco Nacional y de mejorar las condiciones económicas del pueblo panameño a la vez que elevar el prestigio comercial de Panamá como centro distribuidor de mercancías en el

Continente Americana-- Después de esas consideraciones, agreguese la de que, con motivo del auge económico provocados por las recientes inversiones hechas por el Gobierno americano en la Zona del Canal, los ingresos fiscales en general aumentaron en forma no prevista.

En síntesis, no hay excusa económica para continuar indiferentes ante las ventajas que la naturaleza y la ruta marítima comercial del Canal interoceánico nos brinda para nuestro desarrollo comercial.— Iniciemos sin temores ni vacilaciones las obras portuarias indicadas o sugeridas en el texto de este folletito.



Trascendencia fiscal, económica y social del acondicionamiento portuario de las Bahías de Panamá y de Portobelo.

Lastima nuestro patriotismo ver en los puertos de arribo internacional de nuestra tierra bandera extraña cuando regre-sarnos del extranjero y saber que los extraños que vienen a nuestro suelo observen el mismo fenómeno, La alegría de la llegada, al suelo patrio se torna en melancolía, mezcla de dolor y vergüenza.—A parte del sentimentalismo panameño que sería satisfactorio si se viera en los muelles nuestro tricolor en astas; hay otras cosas trascendentes y positivas para el prestigio y vida de nuestra organización política—Estas cosas, entre muchas otras importantes podríamos calificarlas así: fiscales, económicas y sociales.

a) —Aumento Fiscal:— Los puertos acondicionados permitirían a nuestro gobierno el cobro de derechos de registro de tonelajes, fano, anclaje, remolque, pilotaje, muelles, depósito, reembarque, etc.— Suministro de combustible y de agua. Venta o arriendo de lotes en los rellenos urbanizables y otros muchos.

b).—Actividades Económicas: Aprovechamiento de las naves por el comercio local, ocupación de una gran cantidad de

personal panameño en la administración y servicio portuario que darían medios de vida a un gran sector de las poblaciones. Establecimiento en estos puertos de Oficinas de Compañías :Navieras de tráfico Internacional. Hotel para taxistas en la ciudad de Portobelo. Esto daría ocupación a mucho personal nacional y obsérvese que en la actualidad la mayoría del personal de administración y Servicio de muelles y sus anexos en Balboa y Cristóbal son extranjeros (cónsultese la estadística sobre este asunto y se encontrará que personal nacional está en proporción, ya sea en el oro o en de plata,

c).—Sociales:---La ocupación del personal nacional brindará medios de subsistencia no sólo al habitante de los puertos sino que ello trascenderá a los habitantes de los pueblos interioranos que se verán obligados a aumentar la producción agrícola. La mayor capacidad de consumo permitirá a los nacionales adquirir mayor grado de cultura en sus variados aspectos tanto en los centros urbanos como en los rurales.

VII

No existen convenios Internacionales que hayan arrebatado a Panamá el derecho a su vida Fiscal y a su engrandecimiento comercial.

En los convenios Internacionales celebrados desde 1846 a 1936 no existe cláusula alguna que coarte el derecho de Panamá a construir sus puertos Internacionales en los extremos o vecindades de las rutas férrea y canalera que atraviesan el Istmo, antes, por el contrario, en los tratados celebrados por nuestra República se hace constar el derecho que le asiste a Panamá para establecer y explotarlos en la forma más conveniente a sus intereses Fiscales (véase la obra "Historia de la Comunicación Interoceánica" por el profesor Ernesto de J. Castillero.)

La sola interrogación de que pueda celebrarse algún convenio Internacional que arrebate a Panamá el derecho a robustecer su vida Fiscal y su engrandecimiento y prestigio comercial, infunde tristeza en los espíritus nobles de los ciudadanos de América y fomenta temores por la suerte de los países pequeños del Continente; ya que de existir tal cosa desprestigiaría tanto a quién ó a quiénes la hayan querido imponer, como a quién ó a quiénes la hubiesen aceptado, no importa a qué época de la Historia ó a qué generación le hubiese tocado presenciar semejante cosa. Pero, en verdad, tal cosa no puede existir pues no es posible pensar que haya

hombre nacido en ésta tierra que renuncie a luchar por aprovechar las facilidades para el desarrollo humano de que ha dotada la naturaleza a nuestro suelo o que renunciara a luchar por acrecentar el progreso y buen nombre de nuestra nacionalidad. No puede producir Panamá claudicadores de tal calaña. Aún no es posible pensar que en los "estadistas" u "hombres de gobierno" panameños haya tanto desconocimiento de nuestros problemas vitales o que postergen ante intereses bastardos en las disputas periódicas de mando que se efectúa en las llamadas épocas electorarias que por falta de sinceridad y de doctrinas han desmorolizado tanto la vida cívica panameña; ni es posible aceptar que esos dirigentes sufran de pobreza de espíritu para encaramar con valor la iniciación de nuestra redención fiscal y económica.—Quizá la indolencia o los males endémicos tropicales sean en gran parte factores de ésta gran incomprensión de nuestras realidades.—No puede tampoco ser falta de estudio de nuestras posibilidades fiscales ni de los cálculos que demandaa la organización y desarrollo de los trabajos, no.

Según informes, el país en un lapso corto de años invirtió cerca de treinta y dos millones de balboas (1.32.000.000.⁰⁰) en ca-

rreteras angostas, de macadan y de poca durabilidad, las más. Ha construido una vía férrea regional de vía angosta que ha contribuido al desarrollo cultural de una extensa región con la explotación y cultivo de los suelos que atraviesan (Ferrocarril de Chiriquí).—Muy plausible han sido tales inversiones; la lamentable es que se hayan abstenido de hacer nuevas, de esa misma índole en las bastas comarcas que se extienden al Este de la ciudad de Panamá por la vía Chepo y los valles del Bayano y su afluente El Cañazas que se unen en su curso superior y en la parte Norte del cerro (Chucanti) (altura ésta de donde quizá Balboa y su gente vió la aguas del Pacífico) con el valle del caudaloso Saha: nas donde la estación terminal sería puerto importante al interior de rica región del Darién frente a la población de La Palma.—Por qué pués, no emprender con firme determinación, técnica y organización las obras portuarias de las bahías de Anzón en la ciudad de Panamá y de Portobelo en la población del mismo nombre con un cálculo de costo medio diario de tres mil balboas (3.000.00) lo que obligaría a dedicar en el Presupuesto Nacional una partida anual de UN MILLON NOVENTA Y CINCO MIL BALBOAS (B1.1.095.000.00), más una partida para gastos extras ? —Esta empresa hecha por administración permitiría poner esa suma a órdenes de una comisión de expertos en la materia, dándole cierta autonomía con la supervigilancia de inversiones por parte de la Contra-

loría General. Así el personal de la empresa estaría alejado de las luchas personalistas de posesión de mando.

Si como ya hemos dicho, no hay obstáculos de "juri" internacionales que puedan impedir a los panameños lograr su bienestar nacional y se avecina el período de post-guerra que ha de traer transformaciones al "derecho internacional" de América en las relaciones económicas entre los países: por qué no provocar la concurrencia de productos del Universo en nuestro suelo ? Esta concurrencia dará quizá mayores posibilidades de expendió a la enorme producción industrial de "nuestro svecinos" a la que tetrán mayores posibilidades de adquirir a mejores precios y en mayor cantidad materias primas para su auge fabril y también le dará más facilidades de retener los mercados de los países de Centro y Sud-América.—Esto compensaría con creces la pequeña disminución de las entradas portuarias de Balboa y Crítóbal.—Calcúlese lo que se paga en concepto de derechos portuarios, por los productos que se importan actualmente para el consumo de la República, costos que se paga el consumidor panameño sin que el Fisco Nacional se beneficie.—Por otra parte, también habrá compensación con el aumento de volumen de la venta de sus artículos industriales no sólo en Panamá donde el ciudadano tendrá alza en su capacidad de consumo sino en el intercambio con los países de Centro y Sud-América que tienen costas en el Pa-

cífico.—Todo esto me hace pensar que los "buenos vecinos" cooperarán con los panameños a que conviertan su tierra en el "Centro de Distribución Comercial" más grande del trópico; que les ha señalado la providencia y que sus hombres deben cor quistar lo más eficiente y rápido posible.

Si el Libertador Simón Bolívar reconoció que la situación de nuestro Istmo debería ser utilizada para establecer en él la "Capital del Mundo Occidental" en lo político, los panameños debemos buscar los medios

para convertir a Panamá en la "Capital Distribuidora de los Productos del Universo".—Con diligencia, método, técnica y valor enfoquemos sin vacilaciones nuestro esfuerzos a ese fin, dando facilidades portuarias a la Marina Mercante Mundial, comodidades y garantías para el eficiente depósito y movimiento de productos a costos ínfimos ajenos a reglamentaciones arancelarias enojf.sas. Panameños, en nuestras manos e inteligencia está la grandeza comercial de la Patria!



VIII

El desarrollo comercial de los puertos de Panamá y Portobelo no menoscabará la patrióca labor que efectúa el Gobierno de intensificar y modernizar la agricultura.

El que el país busque medios de convertir a dos de nuestros puertos en centros comerciales internacionales prestigiosos y de intenso movimiento, no obsta para que se continúe sobre la senda ya iniciada de instruir nuestras masas campesinas para que modernicen los procedimientos agrícolas y ampliéis sus cultivos, ya sea en el aspecto fitoténico o ya en el pecuario; pues si bien es verdad que el aumento de población exige aumento de producción de alimento para consumo interno también hay demanda de productos tropicales alimenticios en las zonas templadas del globo de modo que siempre habrá demanda creciente de ellos (tales como cacao, coco, café, bananos, caña de azúcar, naranjas, piñas etc) y el agricultor debe estar en conocimiento de los medios de obtener de su actividad mayores rendimientos que le permitan vida cómoda por su confort y segura por su saneamiento hasta lograr cierta vida intelectual que la brinda el desarrollo 'cultural del mundo.-- Todo esto es posible y no debe

desmayar ninguna administración pública de Panamá en continuar ampliand y perfeccionando el fomento agrícola nacional.

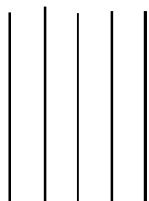
No hay incompatibilidad entre el desarrollo del aspecto comercial y agrícola sino que antes por el contrario ellos complementan y consolidan la prosperidad nacional. En cuanto al desarrollo agrícola que alcanzemos debemos darnos por bien servidos el producir lo suficiente para el abasto domestico,—Pero, ya que se han dado, con buen éxito impulsos a la agricultura continuemos en forma sistemática esa labor, pues los resultados hasta ahora alcanzados constituyen estímulos vigorosos a los pueblos interioranos.

Ahora, bien, debemos utilizar las ventajas comerciales que podamos derivar de nuestra situación geográficas y transformemos en nuestro favor las condiciones naturales que nos brindan las bahías de Ancón, en la ciudad de Panamá, y de Portobelo, en la población del mismo nombre.

VIRGILIO CAPRILES

P ANAMA, R DE P.

AGENTE DE NAVEGACION

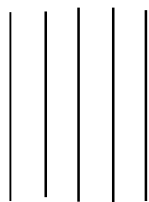


Servicio constante de

CARGA Y PASAJEROS A PUERTOS

de

COLOMBIA-ECUADOR Y COSTA RICA



Dirección Cablegráfica:

Apartado de Correo 303

Capriles, Panamá

Teléfono No. 759

CORTESIA

de

Cia. Naviera Laffargue, S. A.

PANAMA, R. de P.

Oficina:
Avenida Norte
Número 24

—

Teléfono N9. 2062
Apartado No. 882
Cable: Laffargue

CORTESIA

de

JUAN MARTINEZ

AGENTE DE NAVEGACION

SERVICIO INTERIOR Y EXTERIOR

Teléfono No. 40 • Panamá, R. P. • Apartado No. 520

NAVEGACION CHITREANA

Empresa ciento por ciento panameña que se dedica al transporte marítimo en el litoral del Pacífico. Nuestros barcos están contruidos especialmente para el transporte de ganado, ofreciendo un máximo de garantía.

VIAJES ESPECIALES A PRECIOS CONVENCIONALES

Avenida Norte No. 24

Teléfono No. 996

PANAMA, R. P.

NAVEGACION A BOCAS DEL TORO

de

ESTEBAN GARCIA

Servicio de carga y pasajeros

por medio de las Naves

El Porvenir, Deborah y Endurance

Teléfono—Panamá, No. 3027—Colón No. 116-J

NAVEGACION AL DARIEN

de

MANUEL LOPEZ

Propietario de las Naves

Lila y Maria Cristina

SERVICIO SEMANAL DE CARGA Y PASAJEROS

PANAMA, R. P.

NAVEGACION DARIENITA

de

CIRO A. QUINTERO

MOTONAVE VICTORIA

Viajes semanales a los Puertos del Darién

Servicio de Carga y Pasajeros

PUNTO DE EMBARQUE: MUELLE FISCAL

Apartado 301 • Panamá, R. P. • Teléfono 1527-.1'

SERVICIO DE NAVEGACION AL DARIEN

de.

CHECA, JUNCA & CIA. LTDA.

Propietarios de las Naves

NUBIA Y CHUCUNAQUE

Avenida Norte No. 21

—•—

Teléfono 30564

CORTESIA

de

WALDO SUAREZ & CIA. LTDA.

MOTO-NAVE T U I R A

PANAMA, R. DE P.

Oficina:

Teléfono No. 821

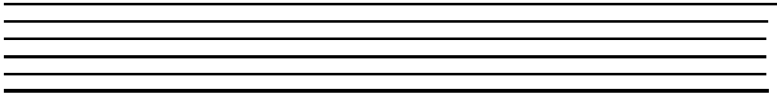
Avenida Norte

—9—

Apartado No. 2005

Número 24

Cable: "Suarez"



NAVEGACION FOLCH

SERVICIO RÁPIDO Y SEGURO

por medio de las lanchas

Sirena y Narisel

y el Moto-Velero

Presidente Amador

Viajes Regulares a

TABOGA Y OTOQUE

Viajes Especiales de Turismo al encantador

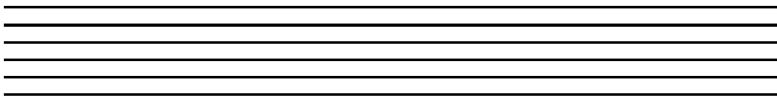
ARCHIPIELAGO DE LAS PERLAS

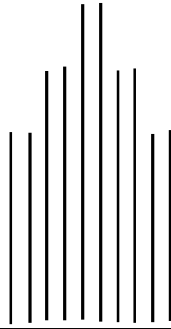
y otros Puertos del

LITORAL PACIFICO

TELEFONO 115-L

PANAMA, R. P.





CORTESIA

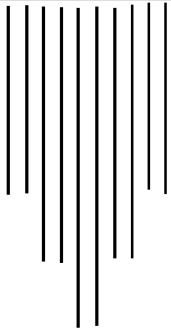
de la

COMPAÑIA DE NAVEGACION

Y

TIERRAS ELLIOT S. A.

PANAMA, R. P.



PANAMA, PAIS SIN PUERTOS

FE DE ERRATAS

Página	Capítulo	Columna	Línea	Dice	Léase
5	Fragmento.		10	faltó	naciones de América que enviarían sus buques a este puerto
7	1	2	7	por o qué buques	por lo que los buques
8	1	1	3	las playas vecinas que	las playas vecinas a la ciudad mi-
9	1	2	26	es	se
11	1	1	8	exceuar	exceptuar
11	1	1	17	situación geográfica durante la colonia	y como durante la colonia
11	1	2	5	al anhelo	el anhelo
13	11	2	11	tenían que efectuarse	tenía que efectuarse
14	11	1	2	dobaso	dobas
14	II	2	38	arreló	arregló
16	11	1	6	dpósito	depósito
16	II	2	30	necesitan	necesiten
16	II	2	47	enfermisos	enfermizos
17	11	1	13	es menos costoso	son menos costosas
22	III	2	15	exforzado	esforzado
24	IV	2	36	ocmo	como
24	IV	2	39	como	con
28	V	1	8	e	en
28	V	2	25-26	cutivo para contrate los acondicionamientos	comisión de trabajos de acondicionamientos
29	y	1	34	hacr	hacer
29	V	1	35	fiscal	fiscal
29	V	1	35	an	en
32	VI	1	13	satisfecho	satisfactorio
34	VII	Título	1	qu	que
35	VII	1	11	la	lo
35	VII	2	21	nuestros vecinos	nuestros buenos vecinos
35	VII	2	21	a la que	a la vez que
36	VII	1	7	providencia	Providencia
38	VIII	2	3	ampliand	ampliando

