

SOBRE
LAS
NEGOCIACIONES ENTRE PANAMA
Y LOS
ESTADOS UNIDOS.

Por

Juan Alberto Morales.

UN NUEVO CANAL POR EL DARIEN?

(Párrafos de un artículo
escrito el 21 de Dic. de 1945
y publicado en la Estrella de
Panama el 1º de Enero de 1946)

La guerra atómica exige un nuevo canal. Panamá debe prepararse para los acontecimientos que posiblemente se avecinan.

La Zona del Canal de Panamá, arteria de primera importancia para la vida de los Estados Unidos, ha venido a ser en nuestros días, como consecuencia del enorme desarrollo de la aviación, por un lado, y de la aparición de la bomba atómica por otro, el lugar más vulnerable y peligroso en la defensa del Continente. Así se explica que la Nación norteamericana mire hoy hacia nuestro país con enorme ansiedad. Washington se ha apresurado a ordenar los estudios para la transformación del actual canal con esclusas en otro a nivel. ¿Hasta dónde es lógico y práctico llevar a cabo tan fundamental cambio?

Para la Ingeniería no existe, dentro de los dominios de la ciencia moderna, nada prácticamente imposible. Todo es cuestión de dos factores : tiempo y dinero. Quiero decir que el actual canal podrá ser transformado, si así se desea, en otro a nivel, sin ocasionar graves daños a la navegación. Ya en los tiempos del Canal francés Felipe Bunau Varilla -para nosotros los panameños de tan funesta recordación- propuso un sistema de esclusas temporales profundas, que permitieran la excavación debajo del agua, sin interrumpir el tránsito, en el momento en que se dispusiera llevar a término el canal a nivel. Sin embargo, de ejecutarse esta obra, grandes dificultades habrá que vencer y los trabajos serán largos y costosos.

Cabe ahora preguntar : ¿Qué condiciones debe

llenar un canal a nivel para ser efectivo aun después de un ataque atómico? Si una bomba atómica fuera capaz de imposibilitar el canal a nivel, evidentemente tiempo y dinero habrían sido gastados inútilmente. Y piénsese en lo que pudiera ocurrir: una sola bomba atómica arrojada sobre Pedro Miguel podría afectar un area mayor que toda la Zona del Canal. Es decir, las ciudades de Panamá y Colón, las poblaciones de Arraiján, La Chorrera, Taboga, junto con las esclusas y todas las instalaciones navales y militares desaparecerían en breves segundos, quedando en su lugar sólo polvo y cenizas.

La imaginación humana no puede concebir fenómeno de tan fantásticas proporciones. Una bomba pequeña, de apenas 20 libras de explosivo atómico, evaporó con la rapidez fulminante del rayo a 150.000 habitantes de Hiroshima. Los científicos aseguran que en esa espantosa masacre sólo se puso en juego una onza, de las 20 libras del explosivo! ¿Cómo serán las bombas atómicas del porvenir cuando la energía liberada no se mida por onzas sino por libras o kilogramos?

He aquí, pues, que, apenas terminado de construir el canal, puede decirse, resulta tan anticuada para la nueva estrategia como pudieran ser para los tiempos modernos las murallas almenadas y las catapultas.

En resumen nuestra opinión es que:

- 1- La transformación del actual canal en otro a nivel sería larga y costosa.
- 2- Todas las defensas tendrán que ser totalmente cambiadas y descentralizadas.
- 3- El ancho del canal tendrá que ser enormemente aumentado y su profundidad y márgenes tendrán que ser estudiadas para que un ataque atómico no imposibilite el paso.

Después de las anteriores consideraciones, una lógica sencilla indica que los Estados Unidos no tardarán en hacer gestiones para la construcción de un nuevo canal por otro lugar en donde, desde el comienzo, puedan consultarse todos los aspec-

tos de la guerra moderna. Ese lugar, evidentemente - mente estará en Panama, y, casi con seguridad, en el Darién.

El canal por Nicaragua ofrece desventajas de consideración. Los lagos de Nicaragua y Managua están a una altura de 105 a 110 pies sobre el nivel del mar. El canal a nivel por Nicaragua exigiría la desecación de dichos lagos, luego la excavación por debajo del fondo de los mismos, y el ensanche y dragado del Río San Juan. Dicho canal tendría una longitud de 173 millas. Un canal de tal longitud puede no ser ventajoso en la guerra moderna.

Desde 1850, sesenta años después que los españoles abandonaron todas las poblaciones del Darién, excepto Yaviza, numerosas expediciones se llevaron a cabo para buscar un paso entre la Bahía del Darién, en el Golfo de San Miguel, y el mar Caribe. Cullen, Gisborne, Strain, Bourdiol, Bionne, Gogarza, y otros aventureros y exploradores penetraron en las selvas por diferentes direcciones en busca de una ruta que la hostil naturaleza guardaba con implacable fiereza.

En el año 1870, una comisión naval de los Estados Unidos fue organizada bajo el comando de los capitanes Selfridge y Lull, con 33 oficiales y técnicos y 250 hombres. Esta comisión encontró que el paso más bajo de la cordillera (en la ruta escogida por la Comisión, que iba de la desembocadura del Río Lara a la Bahía de Caledonia) tenía una altura de más o menos 1000 pies sobre el nivel del mar. La comisión formuló un plan para un canal a nivel por este sitio, cuyo costo fue calculado entonces en \$ 320.040.000. El proyecto incluía un túnel de aproximadamente 4 millas de largo, en números redondos (Vease la obra " The land divided", de Gerstle Mack).

Es, pues, muy probable que pronto el canal por el Darién reviva de las cenizas de su trágica y novelesca historia, y que las tremendas y por muchos siglos inconquistables selvas vuelvan de nuevo a ocupar la atención del Mundo en los años venideros.

Muchas son las razones que hacen pensar de esta manera, aparte de las ya enumeradas:

- 1- Un nuevo canal, en un lugar relativamente distante del actual, es una indiscutible ventaja estratégica.
- 2- El nuevo canal costará seguramente menos que el acondicionamiento del actual.
- 3- En un lugar ^{tan deshabitado} [prácticamente] [des]habitado como el Darién, es práctico pensar en el empleo de
- 10- explosivos atómicos para volar las montañas en corto tiempo.
- 4- El nuevo canal estará en condiciones de prestar servicio en un plazo relativamente muy corto.
- 5- En el nuevo canal no habría los problemas de la defensa de las ciudades y de la población civil.
- 6- Después que se construyera el nuevo canal, podría procederse a transformar en canal a nivel el actual, ahora con más facilidades y menor gasto de tiempo y dinero.
- 7- El Ejército y la Marina dispondrían entonces de dos pasos en lugar de uno solo.

Los anteriores puntos de vista serán, así lo creo, los de los Estados Unidos. ¿Cuáles serán los puntos de vista de nosotros, los panameños?

Tiemblo al pensar en nuestra tradicional improvisación de todo, en nuestra imprevisión, en la ligereza con que nos atrevemos a opinar sobre problemas fundamentales, en la ampulosa superficialidad de tantos y en la candorosa ingenuidad de otros. Tiemblo al pensar en la política y los políticos, porque en la misma pavorosa proporción en que nos han faltado hombres de Estado, abundamos en politiquillos y demagogos de frondosa oratoria, que no logran esconder bajo sus gritos y sus gestos ridículos su estupidez y su ignorancia.

Deberíamos prepararnos desde ahora para cualquier eventualidad, con cuyo fin el Gobierno debería nombrar una Comisión permanente de estudio sobre asuntos relativos al Canal y a nuestras relaciones con los Estados Unidos. Esta comisión podría ser en realidad parte de un Departamento especial del Ministerio de Relaciones Exteriores.

Es nuestro deber de panameños pensar desde ahora cómo debemos recibir las demandas norteamericanas, caso de que estas se presenten, para que no nos cojan de sorpresa. Es nuestro deber pensar en qué condiciones estaríamos dispuestos a otorgar la concesión para un nuevo canal por nuestra patria. Si no en esta ocasión, un día podrá presentarse la contingencia y sólo los pueblos previsores sobreviven en este mundo incierto y variable en que vivimos.

POR DONDE SE HARA EL NUEVO CANAL

A NIVEL ?

(Artículo "Preguntas y Res-
puestas", Estrella de Panama,
-8 de Abril de 1961)

Cuando durante la segunda guerra mundial parecía inminente la construcción de un canal a nivel por el mismo sitio del actual, publicamos nosotros un artículo (Estrella de Panama, 12 de Enero de 1946) ¹⁶-que luego reproducimos en un folleto, en cuyo escrito expresábamos nuestra opinión de que aquella empresa no se llevaría a cabo, y que en cambio muy pronto los Estados Unidos harían gestiones para construir un nuevo canal a nivel por otro punto de nuestro propio país. Esto pareció a los ojos de todo el Mundo (incluso de los técnicos), un solemne disparate.

Recuerdo que con motivo de ese artículo dí una charla en el Club de Leones (reunión que tuvo lugar en el Hotel Central, bajos). Muchos de los asistentes, entre los que recuerdo a mi querido y distinguido amigo don Renato Ozores, me preguntaron cómo me atrevía a hablar de "otro nuevo canal" cuando ya era cosa decidida y terminantemente aprobada por todos los técnicos norteamericanos que lo que se haría sería reformar el actual, transformándolo (luego) en uno a nivel.

(*) Se citan a continuación, en este escrito, las razones que adujimos en 1945, y que ³⁰ -figuran en nuestro escrito anterior).

El tiempo se ha encargado de darnos la razón, ya, en dos cosas: 1) El viejo canal no llegó a transformarse, conforme previmos. 2) Ya se ha hablado, 15 años después de haberlo dicho nosotros, del empleo del explosivo atómico para hacer la obra.

La última y tercera previsión nuestra (basada

naturalmente, en la más estricta lógica y en el conocimiento técnico, no en cábalas) es que EL NUEVO CANAL SE HARA POR PANAMA, Y MAS CONCRETAMENTE, EN EL DARIEN.

5 - Lejos de preocuparnos infantilmente por la propaganda (mas o menos intencionada) según la cual el Canal se lo llevarían para otro sitio, deberíamos YA, pensar y madurar planes. El canal nuevo no puede hacerse (óigase esto bien) por otro sitio que no sea el Istmo de Panamá. El proyecto del Atrato es tan disparatado que a un ingeniero de mediana inteligencia no le cabría en la cabeza. También es impracticable el proyecto por Nicaragua.⁴⁷

16 - Se dan aquí de nuevo las razones que hacen impracticable el canal a nivel por Nicaragua, y que figuran en nuestro primer escrito)

Se ha hablado por ahí de "internacionalizar" el actual canal, y por consiguiente "internacionalizar" cualquier otro canal que se hiciera en nuestro territorio. Yo pienso que nuestra principal riqueza es nuestra posición geográfica; que esa es nuestra , y no tenemos por qué enajenarla. ¿ Podría exigírsele a Venezuela que internacionalice su riqueza petrolera ? ¿ Y a los Estados Unidos que internacionalice su rica producción minera?. A todo intento de internacionalizar los canales ístmicos, debemos oponernos enérgicamente los panameños.

La construcción de un nuevo canal a nivel por territorio panameño nos pone en una posición especialmente privilegiada. Es en este momento cuando podemos llegar a un definitivo arreglo con los Estados Unidos, no sólo en lo concerniente a nuestra soberanía sino también en lo que concierne a nuestra participación económica en la empresa, el trato igual a los panameños, la preferencia a la industria panameña, el trato preferente a los barcos de bandera panameña y norteamericana, la devolución de los puertos de Balboa y Cristóbal, o por lo menos parte de ellos, para facili-

dades portuarias de nuestras ciudades, etc etc.

(Obsérvese que la tesis del autor, tanto en el primer artículo como en este, es que, en una forma u otra, los Estados Unidos seguirán en la actual Zona del Canal, y ahí construirán otro canal)

SOBRE EL NUEVO CANAL POR EL DARIEN

(Artículo, Estrella de Panama,
21 de Febrero de 1962)

5 (Comienza este escrito recordando nuestras pa-
labras de 1945, que no repetimos)

A los 17 años de haber sido hechas nuestras observaciones, el tiempo se ha encargado de darnos la razón a saber:

- 1- Los trabajos de transformación del canal actual se suspendieron.
- 2- Ya los Estados Unidos se preparan para proponernos la construcción de otro canal.
- 3- Este canal se va hacer por el Darién, y se va a construir con bombas atómicas, conforme fuimos los primeros en indicar.

Sin embargo nadie se preparó nunca para la contingencia, y nadie ha pensado un plan. En cambio los Estados Unidos vienen hace años laborando secretamente todos sus planes.

Hoy, como ayer, volvemos a exponernos a las críticas de los que nunca analizan nada, para hacer nuevas y temerarias sugerencias:

- 1- Sólo hay dos sitios lógicos para la construcción de un canal a nivel. Uno de ellos está en el Bayano. El proyecto incluiría la construcción de un túnel de entre 12 y 15 kilómetros, y el trazado sería en línea recta desde la Bahía de San Blas hasta un sitio aproximadamente situado cerca de la Capitana. La segunda ruta es la que uniría la desembocadura del Río Lara, en la Bahía del Darién, en línea recta hasta la Bahía de Caledonia, e incluiría un túnel de unos 6 kilómetros.
- 2- Entre las dos rutas mencionadas, hay muchas razones en favor de la segunda, esto es, la que parte del Río Lara hasta la Bahía de Ca-

ledonia.

- 3- Entre las rutas estudiadas para este ultimo, (Cullen, 1850; Gisbone, 1852; Airiau, 1860; Bourdiol, 1861; Comisión Walker, 1901) la más lógica y la que se escogerá seguramente es la Cullen.

Por qué constituiría un error
escoger la ruta del Bayano

- 1- Porque está demasiado cerca al actual canal; y porque, aunque ahora no se piense así, antes de 20 años habrá que pensar en poner en operación DOS CANALES (acondicionando el actual)
- 2- La existencia de dos canales significará un rendimiento económico mayor cuando el tráfico comercial sea de unos cuatro mil barcos por mes, dentro de 20 años.
- 3- Estratégicamente, interesan dos pasos, y no uno. Interesa, además, que no queden muy cerca.
- 4- El uso de explosivos atómicos es más fácil en la zona escogida por la ruta Cullen
- 5- El golfo o Bahía del Darién ofrece excelentes perspectivas para todo género de instalaciones navieras, en condiciones superiores a las del Bayano.

Puntos a tratar con los Estados
Unidos

En cuanto al trato con los Estados Unidos para la construcción del nuevo canal, sugiero que se tengan en cuenta los siguientes puntos:

- 1- Si los Estados Unidos deciden dejar sin operación el actual canal, automáticamente la Zona del Canal, que fue dada en arriendo para los fines específicos del funcionamiento y operación del canal, pasaría a poder de la República

- 2- No debemos, por eso, aceptar la devolución de la Zona actual en concepto de compensación o " canje", por otra concesión que hagamos de territorio para otro canal.
- § 3- En el nuevo canal no debe haber Zonas de jurisdicción norteamericana, sino, en todo caso, dominio conjunto de ambas naciones, conservando la República su soberanía.
- 4- Cualquier trato que hagamos, que tenga fecha de expiración.
- 5- Que nuestra participación en la empresa sea la que corresponde a un socio que pone por lo menos el 50% del capital
- 18 (Nota: el punto 4 constituye una vieja aspiración nacional. El 5 tuvo su origen en el movimiento patriótico acaudillado por Aquilino Boyd, Ernesto Castellero Pimentel y otros)

Cuál será el destino del actual canal?

26 Por unos 15 años más, Los Estados Unidos no sentirán el apremio de transformar el actual canal en otro a nivel. Pero no hay duda de que esta circunstancia se presentará. El problema es qué se hará con la actual Zona del Canal. ^{xx}

(Nota: los sucesos de Enero de 1964 han acelerado los acontecimientos, y hoy ya se está preparando el terreno para negociar el nuevo canal por el Darién)

Una vez construido el nuevo canal por el Darién, los Estados Unidos no tendrán interés alguno en conservar unas instalaciones que sólo

Les producirían ingentes gastos. Es indudable que a ellos les saldría más económico salir de todo esto incluso regalándolo, que mantenerlo.

Si Panamá, sin un plan definido, acepta recibir la Zona del Canal actual, no tendría medios para mantenerla y cuidarla. Al no existir tráfico alguno por el viejo canal, la actual afluencia de divisas que mantiene en actividad económica a las ciudades de Panamá y Colón, se detendría. La ruina económica comenzaría a aparecer, y todos los bienes de nuestras dos ciudades principales caerían por el suelo.

Lejos, pues, de producirnos alguna riqueza, la devolución de la actual Zona del Canal a Panamá implicaría una serie de desastres financieros que luego sería muy difícil reparar. Lo menos malo que sucedería es que hordas de gentes incivilizadas volvieran a repetir el bochornoso espectáculo del desmantelamiento de las bases de defensa, cuando estas nos fueron devueltas, a raíz de la última guerra.

Antes, pues, que recibamos lo que no estamos en condiciones de cuidar y mantener, tendríamos que trazarnos una línea de conducta y unos planes económicos que ventajosamente puedan substituir la abundancia que en la actualidad emana de la explotación de la vía interoceánica. Se nos ocurren varias observaciones, a saber:

- 1- Que antes de que nos devuelvan las tierras de la Zona, esté totalmente planificado lo que se va a hacer allí.
- 2- Que contemos, para entonces, con fuerzas armadas en número y capacidad suficiente, para evitar el vandalismo y la rapiña.
- 3- Que para los planes de lo que se haría con la Zona, se oiga a la Sociedad panameña de Ingenieros, la que debe ya comenzar a formular sus recomendaciones.

Nuestro excelente amigo el Ing. Antonio J. Sucre† (Nota: esto fue en una conversación sobre el tema) sugirió que en la Zona se creara una zona libre. Es muy probable que esta sea la única solución salvadora. Sin embargo, hay todavía un grave problema y es que al trasladarse la vía interoceánica a otro lado, la Zona franca que aquí se pusiera iba a quedar apartada o desplazada de la ruta del tráfico marítimo, y eso probablemente trabajaría en contra de de la gran zona franca en las inmediaciones del viejo canal. La tendencia del comercio, muy explicable, es acercarse a los sitios o puntos de paso obligados. Y no cabría la menor duda de que si el canal se empieza a construir en la Bahía del Darién, en poco tiempo se iniciaría un verdadero éxodo de las ciudades de Panamá y Colón hacia las nuevas poblaciones que se formarían en las inmediaciones del nuevo canal. Esto nos ofrece la perspectiva lastimosa de unas ciudades fantasma, cuya vitalidad desapareciera de pronto. Recuérdese la historia de Portobelo...

La pregunta es ¿qué hacer en estas circunstancias? Lo que verdaderamente le interesaría a Panamá es que los Estados Unidos hicieran inmediatamente los dos canales. Con el dinero con que iban a reformar el actual, pueden muy bien construirse ambos canales, procediendo en la forma en que propusimos en 1945: primero el canal a nivel por el Darién; después el de Panamá, paralizándolo entre tanto su operación.

El tráfico comercial se dividiría entre ambos canales, adoptando cada barco la ruta que le salga más corta y conveniente. Lo único que realmente harían con esto los Estados Unidos, sería actualizar el porvenir, porque antes de 20 años necesitarán las dos rutas marítimas.

De no querer los Estados Unidos invertir este capital en la transformación del Canal de Panamá, la República sabe a qué problemas nos abocamos: O la actual Zona se capacita para que pueda substituir, por lo menos en un porcentaje apreciable, los bienes de producción que hoy existen, o el nuevo Canal por el Darién arruinará a las ciuda-

des de Panamá y Colon y las repercusiones en la República constituirán una verdadera catástrofe.

Pensemos bien las cosas.

SOBRE LA LOCALIZACION DEL NUEVO
CANAL A NIVEL

(Artículo, Panamá America,
23 de Abril de 1964)

- 5 - (Con motivo de las publicaciones hechas por los diarios, en las que se anunciaba la selección de 7 rutas posibles para la construcción de un canal a nivel- sólo tres de ellas en Panamá- escribimos este artículo en el que abundábamos sobre nuestros puntos de vista expuestos en artículos anteriores, y afirmábamos:)

El Canal no puede hacerse (oigase esto bien)
por otro sitio que no sea el Istmo de Panamá

No obstante, cada vez que los panameños chillamos, por motivo de nuestras diferencias con los Estados Unidos, estos nos "amenazan" con construir el canal en otro sitio, como si tan pueril actitud nos fuera a producir pánico.....

.....
Hoy hasta el más memo de los panameños sabe que los Estados Unidos tendrían en cualquier otro país más problemas que los que pueden tener con nosotros....

pero aún en el supuesto de que los Estados Unidos consiguieran un socio más condescendiente que nosotros, el asunto primordial es este: NO HAY FORMA LOGICA DE CONSTRUIR UN CANAL INTEROCEANICO A NIVEL QUE NO SEA POR PANAMA.

Es un mandato superior del Destino, porque fue Dios mismo el que con su propio dedo señaló al Istmo de Panama como sitio de privilegio para la construcción de estas vías interoceánicas.

(Se extiende el artículo explicando las razones ya aducidas)

El tráfico marítimo crecerá tanto en los próximos años, que si para fines del siglo se espera que la población del Mundo sea doble de la actual, no es aventurado decir que dentro de 40 años los barcos que pasen mensualmente el canal pasarán de 4.000. Las rutas marítimas tendrán que ser reglamentadas, para evitar los accidentes, señalándose a los barcos trayectorias precisas de ida y trayectorias de vuelta. No debe extrañarnos que sean necesarios, en un futuro no lejano, no dos canales, sino tres o cuatro.

(Nos referimos, naturalmente, a un futuro histórico. Cien años no son nada en la vida de una nación)

La decisión final sobre la ruta quizá tarde algunos años en tomarse: los estudios y planos, así mismo, requieren cuando menos seis años. Antes de diez años, por consiguiente, no estará construyéndose el nuevo canal. Pero los Estados Unidos saben que debe entrar en operación antes de 1980, porque para esa fecha el actual canal ya no se da abasto.

(En la fecha en que se escribió este artículo aún nada se sabía, por consiguiente, de la localización del nuevo canal. Los acontecimientos de Enero de 1964 han acelerado las cosas, y hoy ya se sabe que la ruta es la de Sasardí Mortí, en el Darien, esto es, la ruta Cullen)

Mientras tanto conviene que tengamos decidido cuál ha de ser nuestra actitud en las negociaciones con los Estados Unidos. En mi opinión esta actitud debe resumirse de este modo:

- 1- NO DEBEMOS ACEPTAR QUE SE MEZCLEN PROBLEMAS FUTUROS (CANAL A NIVEL) CON PROBLEMAS ACTUALES (NUEVO TRATADO SOBRE EL ACTUAL CANAL).

2- TODO LO RELACIONADO CON UN CANAL NUEVO, A NIVEL, DEBE SER OBJETO DE UN TRATADO APARTE, CUANDO LLEGUE EL MOMENTO.

(Estos dos puntos fundamentales fueron afortunadamente acogidos por el Gobierno panameño, y en la actualidad las negociaciones siguen ese camino).

CUALES SON LAS ASPIRACIONES
PANAMEÑAS EN LA ZONA?

(Artículo, Panamá América,
Junio 6, 1964)

5 - La política local vino a desplazar temporalmente el candente problema de nuestras relaciones con los Estados Unidos y el status de la Zona del Canal.

Pasado el laberinto electoral, es bueno que los panameños ahora nos hagamos la pregunta de cuál es, en definitiva, nuestra posición final en todos y cada uno de los asuntos que son objeto de disputa con Norteamérica.

De todo lo que se ha hablado y se ha escrito, se deduce con meridiana claridad que las aspiraciones panameñas pueden resumirse así:

1- Población norteamericana en la Zona

La existencia de una colonia norteamericana totalmente organizada como nación, en el corazón del territorio panameño, está en pugna con todos los ~~tratados~~ tratados existentes- con todo y ser estos tan adversos a Panamá-. Los panameños deseamos que esta colonia, que recuerda mucho la de los franceses en Argelia, desaparezca en alguna forma. Se ha hablado de que los funcionarios norteamericanos sean "rotativos" y que no puedan permanecer en el país por más de dos años. Esta medida nos parece buena, siempre que se tome simultáneamente con la siguiente:

2- Territorio de la Zona .

Es absolutamente necesario que se revise en el nuevo Tratado el asunto de los límites de esta Zona. Los Estados Unidos están ahora ocupando un enorme territorio, que está totalmente desierto y que no llena ninguna finalidad. Ni

sirve a la República ni les sirve a los norteamericanos. Es de todo punto de vista indispensable que esas tierras sean devueltas a Panamá, y que los límites de la Zona queden reducidos a la mínima expresión, al territorio que sea preciso para el funcionamiento del canal. La devolución de tanta tierra baldía ayudará a resolver muchos problemas, como son los de los corredores, y los que surgen por la cuestión de las banderas.

3- Los puertos-

Cuando a Panamá se le privó de los dos puertos extremos del canal, se cometió con nosotros una infamia. Tanto el puerto de Cristóbal como el de la Boca, deben ser devueltos a Panamá, pues estos puertos no son indispensables para la operación del canal, que es lo que interesa a los Estados Unidos y para lo que se concertó el tratado original de 1903.

4- El Comercio.

Tampoco se hizo el Tratado de 1903 para dar a los Estados Unidos privilegios comerciales. Ahora es necesario que esto se aclare enfáticamente y que absolutamente todo comercio por parte de entidades oficiales norteamericanas, quede prohibido. Debe ser privilegio exclusivo de los panameños el derecho a comerciar con los barcos que pasen el canal.

5- Agua y Luz

Es necesario que en el nuevo Tratado se prevea el suministro de agua y luz, o energía eléctrica, a la Zona. Los panameños podemos quedar obligados a prestar esos servicios y la Zona a pagar por ellos. No debemos admitir que en lo sucesivo se usen nuestros recursos naturales sin las compensaciones del caso.

6. Neutralidad.

En los viejos ~~Tratados~~ se habló de neutralidad, pero se estableció en la Zona una verdadera fortaleza militar. Panamá está amenazada seriamente por este motivo, y sin embargo no existe ninguna previsión para la protección de los panameños, en caso de guerra. Ahora bien, es un hecho que los Estados Unidos querrán asegurar la defensa del canal contra cualquier eventualidad, y lógicamente los panameños tenemos que estar interesados en esta defensa. Pero el asunto es cómo.

Las bases militares justamente al lado del canal no son lo más indicado desde el punto de vista estratégico. Es seguro que los Estados Unidos preferirán tener esas bases en otros sitios más retirados, como Río Hato, la Laguna de Chiriquí (en Bocas del Toro) y la bahía de Panamá o Darién.

Al solicitar que la Zona se reduzca a su mínima expresión, habrá que aceptar la necesidad de concertar acuerdos para el establecimiento de bases en otros lugares de la República.

Mi modo de ver esto es que el acuerdo sobre bases debe ser independiente del Tratado del Canal, y que este acuerdo sobre bases se debe hacer en la misma o parecida forma a la que se acordó en situaciones similares en España, Francia, Inglaterra, etc.

7- Administración de la Zona

No creo que lo más importante sea solicitar que administremos conjuntamente el Canal; pero sí que el mayor número de funcionarios, hombres y mujeres, de todas las categorías, sean panameños. Este es un asunto de justicia.

8- EL Canal a Nivel .

En el nuevo Tratado no debemos aceptar que se mezclen problemas futuros (canal a nivel) con problemas presentes (actual canal). Cuando llegue el problema de construir otro canal, entonces

discutiremos el punto.

9- Compañía del Canal.

En el nuevo Tratado debe establecerse claramente que los Estados Unidos no delegarán ningún derecho ni poder en ningún otro país ni entidad oficial, semioficial o privada.

10- El gobernador .

Los gobernadores sólo se tienen en las colonias. Por tanto debemos exigir que se suprima el cargo de gobernador. En la Zona nueva (reducida) sólo debe haber un Administrador general. El Gobierno panameño debe entenderse para todo SOLAMENTE con el Embajador de los Estados Unidos en Panamá.

11- Los correos .

Dentro de la nueva Zona del Canal, sencillamente no debe haber servicios de correos, puesto que muy cerca puede Panamá poner los suyos. Lo mejor sería, por tanto, que para la cuestión de los sellos de correos las Estafetas de correos de la Zona queden en territorio panameño (aquí se ha querido decir, bajo jurisdicción panameña).

No obstante, si fueren indispensables esas estafetas, los sellos deben ser panameños.

12- Duración del Nuevo Tratado.

No habrá un solo panameño que acepte de nuevo la condición de perpetuidad, ni que esta se disimule con las prórrogas a voluntad de una sola de las partes.

.....

PROYECCIONES DE UN CANAL POR EL DARIEN 4

(Artículo, Panamá América
12 de Mayo de 1965)

¿Debe preocuparnos que la construcción de un canal "barato" por el Darién produzca un impacto negativo en el area metropolitana, produciendo un derrumbe de los actuales valores?

Creemos haber sido los primeros en llamar la atención hacia ese posible desastre, en nuestra columna "Preguntas y Respuestas", aparecida en la Estrella de Panamá (de 21 de Febrero de 1961). Conforme entonces expusimos, el caos y el desbarajuste económicos vendrían a la República SI NO SE DIERAN LOS PASOS NECESARIOS para contrarrestar los efectos negativos del cambio.

Pero bien aprovechadas las circunstancias, estamos convencidos de que lejos de significar para la zona metropolitana una ruina la mudanza del canal, esto puede constituir el más afortunado de los sucesos.

En primera instancia, la construcción de un canal a nivel por el Darién involucra, de hecho, una mayor participación del Estado panameño en la empresa del nuevo canal. Por el lado del fisco, pues, no sólo no habría problema económico alguno, sino que, al contrario, este quedaría resuelto.

Y en relación con los trabajadores panameños, es decir, en relación con la prestación de servicios que ya se dejarían de prestar, es preciso que analicemos con claridad que estos servicios quedarían prácticamente suprimidos con un nuevo canal a nivel, constrúyase este por donde se construya.

Quiero decir: si el canal a nivel se construye en el Darién, la prestación de servicios

del actual canal cesaría, y los panameños quedaríamos sin esos empleos; y si el canal a nivel se construye por su actual emplazamiento, también esos servicios quedarían suprimidos.

No obstante, si el canal a nivel se construye por el Darién, Panamá recibiría algo más que una participación económica en la empresa del nuevo canal: recibiría, nada menos, que la actual Zona del Canal.

Si el canal se hace por su emplazamiento actual, Panamá se quedaría sin los empleos y sin la Zona.

La pregunta que debe aflorar a los labios de muchos es: ¿ Para qué queremos la Zona si ya el Canal no funciona?

Los edificios, los puertos, las carreteras, los aeropuertos, las plantas hidroeléctricas, los hospitales, las escuelas, los telégrafos, los oleoductos, los acueductos, todo eso, vale una fortuna inmensa. Ningún país centroamericano (y muy pocos del Sur) poseerían un territorio tan bien urbanizado, tan saneado, tan limpio, tan bien hecho. Y SITUADO EN TODO EL CORAZON DE LAS AMERICAS!

Ponernos ahora a pensar "qué hacemos con eso" es pensar un poco a lo cholo. Es como temer ganarse la lotería por miedo a no saber qué hacer con el dinero.

No sólo es un complejo industrial formidable el que allí podemos hacer, sino que es muy posible que si nos viéramos con la Zona del Canal en las manos, por fin abriríamos los ojos hacia el verdadero destino económico de nuestro país, que es el de ser una Nación franca y de libre comercio, sin aduanas, gran centro de distribución de todas las industrias del Mundo.

En materia de puertos, ya tanto el puerto de Balboa como el de Cristóbal perderían importancia ante el inmenso puerto potencial que es toda el area del lago Gatún. Alrededor de este lago podrían construirse millares de muelles ,

cada industria local con el suyo. Algo así como pasa con las ciudades ~~con las ciudades~~ industriales a lo largo de los anchos ríos de los Estados Unidos, donde se ven kilómetros y kilómetros de muelles, cada uno con nombre propio.

La industria moderna necesita dos cosas fundamentales : agua para enfriamiento de las máquinas y facilidades portuarias. Estas dos condiciones las habría en el Lago Gatún.

En resumen, pues, el Istmo de Panamá quedaría con un gigantesco puerto interior, en medio corazón de las Américas, con abundante agua, con energía hidroeléctrica barata, y con facilidades portuarias.

Pensando las cosas en grande, como deben pensarse, lo que ahora tenemos como Zona Libre, en Colón, sería un juguete de niños pobres al lado de este formidable complejo comercial e industrial.

Abrigamos la seguridad de que no sólo no disminuiría la mano de obra panameña, con un plan como el que expresamos, sino que la actual demanda de servicios se multiplicaría en los primeros años por 2 ó 3, y en los años sucesivos resultaría que no habría suficientes panameños para responder a las demandas.

Nada debemos temer, por consiguiente, a la construcción de un Canal por el Darién. Por lo contrario, nuestra riqueza potencial quedaría inmensamente acrecentada. Por supuesto, si usamos la cabeza...

Tanto a los Estados Unidos como a Panamá les conviene el canal por el Darién. A los Estados Unidos, porque de ese modo se libran de todos los problemas políticos con Panamá, eliminando la zona de fricción. Esto es muy importante para esa Nación, pues sucesos como los del 9 de Enero le hacen más daño y le crean más tensiones de las que generalmente se cree.

•

•

•

•

•

SOBRE LA CONSTRUCCION DE UN CANAL

PANAMEÑO

(Artículo , Panamá
América, Marzo 5, 1965)

El Mundo está cambiando cada día en forma tan vertiginosa, que las cosas que sólo ayer nos parecieron verdades incommovibles, hoy las vemos como si estuviésemos enfrente de recuerdos de un remoto pasado.

¿ Quién pudo nunca pensar, por allá por los albores de nuestra independendia de Colombia, que aquel gigantesco canal con esclusas que se planeaba construir, sería un viejo armatoste sólo 60 años más tarde?

¿ Quién iba a prever, en esos días, que el nacimiento de una bomba atómica daría origen a cambios tan profundos en la estructura política y en los conceptos estratégicos de los Estados?

¿ Quién hubiese soñado, entonces, en la aparición de los cohetes intercontinentales, en los satélites artificiales y en los cohetes teledirigidos hacia los confines de nuestro sistema planetario?

Toda esa enorme revolución tecnológica , a su vez, generó por todas partes el despertar de los pueblos sojuzgados. Han desaparecido casi por completo los imperios coloniales, y cada pueblo irrumpe en el panorama internacional reclamando lo que es suyo. La pugna entre los más poderosos permite a los pequeños el "derecho del chillido", y los grandes terminan por temer más a esos chillidos que a las mismas balas de sus opositores respetables.

Por otro lado, los poderosos se vienen

a dar finalmente cuenta de que hoy, gracias a los devastadores medios de destrucción disponibles, ya nadie es realmente poderoso. Los grandes arsenales de bombas atómicas no simbolizan la seguridad, sino la incertidumbre.

Así las cosas, en nada nos tiene que asombrar- aunque sí halague nuestro sentimiento nacional- que el joven y dinámico Canciller Ing. Fernando Eleta, haya puesto sobre el tapete el asunto de la construcción de un canal panameño, absolutamente panameño.

El hecho de que en ninguna parte haya aparecido una reacción contra las ideas del Ing. Eleta, es muy significativo.

El Canal de Panamá ha perdido hace tiempo valor estratégico. La seguridad de los Estados Unidos ya no reposa, como antes, en la facilidad de poder trasladar una de sus flotas a través de dicho canal, en caso de emergencia. Hoy los cohetes, que pueden caer como lluvia en cosa de minutos sobre cualquier punto, no importa la defensa con que se cuente, invalidan completamente este viejo concepto estratégico.

El actual canal, pues, y cualquier otro que se construya, sólo posee para los Estados Unidos una importancia comercial. Ese país necesita asegurarse de que sus barcos mercantes podrán, en todo tiempo, pasar de un mar a otro sin ningún obstáculo.

Tal seguridad sólo la podrán lograr los Estados Unidos con la existencia de un canal "neutral", cuya neutralidad esté sólidamente asegurada por todas las naciones.

Se ha hablado de un "control internacional", probablemente pensando en que dicho control signifique precisamente la neutralidad de la vía marítima. Nosotros los panameños tendremos que asegurarnos de que un "control internacional", cualquiera que él sea, signifique de modo rotundo y claro la neutralidad completa del canal y de nuestro país en todo conflicto armado.

.....

De cómo se encaren los asuntos concernientes al nuevo canal a nivel (que será por Panamá, porque por otro punto no puede hacerse) dependerá no sólo el futuro de nuestro país, sino el futuro del canal y la seguridad del mismo.

Y los Estados Unidos sólo estarán seguros de una manera: con la prosperidad de Panamá, y con la neutralidad absoluta de la vía interoceánica.

(Nota : Se defiende aquí la tesis de la neutralidad de la vía interoceánica, aunque en nuestro escrito "Cuales son las aspiraciones panameñas en la Zona?", Junio 16, 1964, juzgábamos indispensable un acuerdo sobre bases militares. Creemos que las dos cosas son compatibles, al menos en los próximos años, y los cimientos pueden quedar preparados para la neutralidad completa, que en un futuro más lejano será inevitable)

VOLVERAN A EQUIVOCARSE LOS
CONSTRUCTORES DEL NUEVO CANAL?

(Artículo, Diario "Expreso",
Mayo 24, 1965)

Los ingenieros que proyectaron el actual canal por esclusas jamás previeron que sólo 60 años después la monumental obra iba a pasar a ser un armatoste inservible. Nunca sospecharon que el tamaño de los barcos aumentaría en tal forma que muchos de ellos no podrían pasar por la estrecha vía. Tampoco se imaginaron que la navegación marítima iba a tener tan gigantesco desenvolvimiento.

En nuestra vida actual, vemos cómo las carreteras que hace pocos años se inauguraron, y que nos parecieron entonces maravillosas, resulta que al poco tiempo son anticuadas, y hay que pensar en otras nuevas, más amplias, más rectas, con mejores peraltes, con mayor visibilidad. El rápido progreso va, pues, envejeciendo en forma increíblemente rápida todas las obras del hombre.

Hace apenas unos lustros se construyeron en la Vía España unas mansiones señoriales. Hoy se han destruído ya, para dar nacimiento al Chase Manhattan Bank, el Continental y otros edificios.

Ante la inminencia de un nuevo canal a nivel, se nos ocurre esta pregunta: ¿Volverán los constructores a equivocarse, y a proyectar un canal que no servirá tampoco dentro de los siguientes cuarenta años?

¿Cuáles serán las condiciones de la navegación futura? Qué características debe reunir el nuevo canal para que su duración sea la máxima posible?

En primer lugar se nos ocurre que los proyectistas deberían pensar en que los barcos del porvenir (un porvenir no muy remoto, de apenas 20 años más) no serán ni prójimos de los actuales. El barco de hoy será, comparado con el del porvenir, como el Cadillac de último modelo junto a la carreta de bueyes.

El diseño de los barcos es algo que ha variado muy poco con el tiempo, por la sencilla razón de que en la industria naval lo que ha predominado hasta ahora ha sido la tradición o la rutina. Por ejemplo, cualquier ingeniero sabe que una gran parte del combustible de un barco se gasta en vencer la resistencia del aire. Sin embargo, a pesar de existir la experiencia de los aviones, los barcos no han desarrollado en la superficie figuras aerodinámicas destinadas a disminuir la presión del aire. La parte exterior de un barco está llena de planos normales a la dirección del movimiento, de entrantes, y de objeto de todo orden que producen fricción

Aunque es verdad que la velocidad de los barcos no es muy elevada, sin embargo la presión del aire no es, en forma alguna, despreciable. Pero a medida que la velocidad del barco aumenta, la reacción negativa del aire será mayor.

Esto sugiere la idea, por consiguiente, de que el barco del futuro va a ser algo así como el fuselaje de un avión colocado sobre el agua, y patinando sobre la misma a toda velocidad.

Es así mismo probable que esos barcos tengan la forma de una gran ala curva o tunel de aire entre dos quillas. Al moverse el barco, el aire que circularía por el túnel haría el papel de un gran colchón de aire, para levantar al barco, disminuyendo la fricción con el agua.

De este modo, y moviéndose los barcos con mo-

tores "jet", o con motores de turbina que arrojen poderosos chorros de agua, la navegación marítima se transformaría en algo totalmente distinto a lo que ahora estamos viendo.

En el futuro, pues, los barcos se deslizarán sobre el mar como inmensos patines, a velocidades fantásticas. Esta clase de barcos exigirán un canal que reúna las características siguientes:

- 1- Que sea lo suficientemente recto como para que los nuevos barcos puedan pasar "volando", sin obstáculo alguno.
- 2- Que sea lo suficientemente ancho como para que dos barcos patinando en sentido contrario, no puedan molestarse.

Si estas dos condiciones no se tienen en cuenta, un canal que se construyese en 1980, pongamos por caso, es probable que tenga que rectificarse 20 años después.

La ruta Sasardí Mortí no tiene más que dos obstáculos importantes, en materia de ingeniería: La cuenca superior del Río Tuira y la desembocadura en el golfo San Miguel. En el primer caso, el río puede desviarse por un canal adicional o por un sifón y un canal de desvío. En el segundo punto, la solución es gastar un poco más y hacer que el canal desemboque directamente en el Pacífico, con lo que se evitan los problemas de aterramientos por arrastre de sedimentos.

(se repiten luego los argumentos ya expuestos sobre los inconvenientes de las rutas por Nicaragua y el Atrato)

EN EL PUNTO CRUCIAL DE NUESTRAS
NEGOCIACIONES CON ESTADOS UNIDOS

(Estrella de Panama,
de 1965)

El 24 de Septiembre de 1965, los Presidentes Robles y Johnson hicieron pública una declaración conjunta sobre los puntos acordados hasta la fecha entre ambas naciones.

En resumen, se deduce de este comunicado conjunto que se ha dado un gran paso hacia adelante para la solución justa y equitativa de nuestros problemas con Norteamérica, el que podemos compendiar así:

Viejo Canal : Quedará abrogado el Tratado de 1903. Se firmará otro en el que se hará un amplio reconocimiento de la soberanía panameña sobre la Zona actual. El nuevo convenio será a plazo fijo, y su expiración ocurrirá bien " en fecha determinada o en la fecha de apertura del canal a nivel, cualquiera que sea lo que ocurra antes". Se INTEGRARA poco a poco el territorio de la Zona a la República de Panamá.

En pocas palabras : se logran los dos objetivos más importantes, y que son aquellos por los que los panameños hemos venido luchando desde nuestra independencia: la abrogación del Tratado de 1903 y la eliminación de la cláusula de perpetuidad. Ahora, además, conseguimos la integración del territorio de la Zona a la República de Panama.

Bases militares: Las defensas navales y militares serán objeto de un Convenio aparte, sobre bases.

Nuevo Canal a Nivel : Se estudiará la construcción del canal a nivel por un sitio del territorio nacional (no especificado en la declaración conjunta). Al mismo tiempo, pues, que se concierda un nuevo Tratado para el viejo canal, " se con-

tinúan las negociaciones con respecto a métodos y condiciones de financiamiento, construcción y administración , de un nuevo canal."

Examinadas las cosas minuciosa y objetivamente, creemos con toda honradez y sinceridad que se ha conseguido con esta declaración conjunta algo realmente extraordinario para nuestro país. Que todo es ahora muy promisor. Y que tomando la declaración conjunta como lo que es: como un conjunto de bases para la negociación, los panameños deberíamos todos sentirnos patrióticamente regocijados, porque ahora tenemos derecho para mirar hacia el futuro con optimismo.

No abrigamos la menor duda de que en la actualidad los Estados Unidos están animados de la mejor buena fe, y que ahora sienten el deseo de mostrarnos su amistad. Pero para los que no crean en este tipo de manifestaciones sentimentales - actitud muy justificable si se recuerdan nuestros 60 años de dolorosas experiencias- vamos a demostrar que los Estados Unidos sí actuarán en una línea de conducta que nos será sumamente favorable, PORQUE ELLOS ESTAN TAN INTERESADOS COMO NOSOTROS. Es decir, nosotros no éramos los únicos que teníamos problemas con el canal. Ellos también los tenían, y bien grandes; problemas irresolubles que no sabían cómo abordar. Vamos a enumerarlos:

El problema de la defensa . Las actuales defensas del Canal son lo más ilógico, por no decir lo más disparatado, desde el punto de vista estratégico. Estamos convencidos de que la situación de esas defensas ha producido muchos desvelos a los hombres del Pentágono. Sucede que todas las bases navales y militares están casi juntas, constreñidas a un territorio reducido. Con una sola bomba atómica desaparecería el canal, la población civil y todas las bases militares y navales de un sólo golpe.

Por supuesto, hace muchos años los Estados Unidos habrían descentralizado esas defensas. Sin embargo, ¿ cómo pedirle a Panamá territorios pa-

ra esas bases, sin ofrecerle algo trascendental en compensación ? ¿ Cómo promover el asunto sin revolver el avispero del nacionalismo panameño, capaz de provocar situaciones como la de la evacuación de los 24 sitios de defensa en 1948?

Pero hé aquí que surge el 9 de Enero. Nuestro país pone las cartas sobre la mesa y ya no hay más remedio que negociar. Y una puerta se abre para los Estados Unidos : ahora lo de las bases militares ya tiene arreglo!

El problema de los Zonians . Hay muchísimos norteamericanos a los que no les gusta que entre ellos mismos existan "vacas sagradas". Pero los políticos de Washington se veían continuamente compelidos a actuar hasta en contra de sus convicciones, debido a la presión que a través del Congreso hacían los Zonians. Los sucesos del 9 de Enero les han dado una excusa para sacudirse esas presiones.

Por otro lado, la defensa de esa población civil compuesta por los Zonians también era un problema del Pentágono. Por su gusto, éste habría eliminado a dicha población civil y traspasado la administración del Canal al Ejército. Pero, ¿cómo eliminar a los Zonians sin buscarse un dolor de cabeza?.

Tocar algo relacionado con los Zonians era un "tabú", antes del 9 de Enero.

El nuevo canal a nivel . Desde que estalló la bomba atómica de Hiroshima, los militares norteamericanos saben que el canal con esclusas no vale nada en una guerra. Por otro lado, el canal no sólo ya no servía para dar paso a los supertrasatlánticos y portaaviones, sino que en un futuro no lejano no podría resistir el extraordinario aumento del tránsito. Poco a poco en la mente de los técnicos y políticos norteamericanos se tuvo que ir formando la idea de que era indispensable pensar en un nuevo canal, a nivel, quizá por otro sitio distinto al del emplazamiento actual. Pero, ¿cómo tratar con Panamá sobre ese

otro canal con Panamá, sabiendo lo molestos que estaban los panameños, por causa de sus amargas experiencias pasadas?

Vacilan sobre cómo traer esto al tapete, y entonces intentan distraer nuestra atención haciendo publicaciones sobre otras posibles rutas por otros países, a sabiendas de que no se podía hacer un canal por otro sitio que por nuestro país.

Los sucesos del 9 de Enero vinieron a darle a los Estados Unidos la oportunidad de acabar con esas reservas y entrar, por fin, a discutir un problema impostergable.

Zonas de conflicto . Hace tiempo que los Estados Unidos tienen catalogado al Istmo de Panamá como zona de fricciones, a la que había que mirar con cuidado. Los políticos norteamericanos observaban, con preocupación, crecer más y más la ola del nacionalismo panameño. Pero, ¿cómo promover un entendimiento con Panamá sin soltar tantos privilegios adquiridos tan graciosamente en 1903 ? ¿ Qué hacer que agradara a los panameños y no disgustara a los Zonians?

Los sucesos del 9 de Enero también vinieron a prestarle a los Estados Unidos la oportunidad de sacudirse este peso de encima, trasladando el canal a un sitio donde no puedan surgir conflictos, al no existir población civil de ninguna clase: ni norteamericana ni panameña.

Aspecto económico . Resulta un extraordinario negocio clausurar una vieja vía acuática, que tiene un altísimo costo de operación y mantenimiento-, y construir una nueva vía con unos gastos de operación y mantenimiento ínfimos, y que en 40 años quedará pagada con exceso.

El 9 de Enero, por consiguiente, también favoreció a los Estados Unidos en este asunto, ya que adelantó en 10 ó 15 años la solución de un problema de tan vital importancia para esa Nación.

Resumiendo : vemos que son muchas (y muy importantes) las razones de interés de los Estados Unidos en estas negociaciones. Nosotros, si no estuviésemos convencidos de que ELLOS TIENEN TANTO INTERES COMO NOSOTROS en que todos los problemas se resuelvan satisfactoriamente, también participaríamos de las dudas y de las zozobras que algunos sienten. Pero estas negociaciones no se están haciendo solamente porque Panamá las necesita, sino porque también los Estados Unidos LAS NECESITAN CON SUMA URGENCIA .

Aclarada la tesis de que los Estados Unidos tienen tanto interés como nosotros en arreglar cuanto antes todos los problemas concernientes al viejo canal y al futuro canal a nivel que se construya, examinemos ahora las posibilidades que en el futuro próximo se nos han de presentar.

Es un hecho que los Estados Unidos harán un nuevo canal a nivel, y que éste estará en el Darién. Como consecuencia de la construcción de esta nueva vía interoceánica, puede pasar:

1-Que los Estados Unidos abandonen la Zona .

Al parecer, en los actuales momentos el pensamiento de Washington es que una vez construido el nuevo canal a nivel, la Zona sería devuelta a Panamá.

En efecto, en la declaración conjunta se habla de una gradual integración de la Zona al territorio de la República, y de que el Tratado sobre la actual Zona expiraría bien en un plazo fijo, bien cuando entrara en operación el nuevo canal a nivel (cualquiera que sea lo que ocurra antes).

2- Que la Zona sea objeto de una negociación futura .

Antes de terminarse el nuevo canal a nivel, es posible que los Estados Unidos se vengán a dar cuenta de que en un futuro más o menos lejano serían necesarios DOS CANALES a nivel. Y quizá propongan

a Panamá negociar la construcción de ese otro canal a nivel, en el emplazamiento del actual, dentro de un plazo fijo. (Vease nuestro escrito "Un nuevo Canal por el Darién?", de Dic 21 de 1945).

Lo que encarece más la construcción del canal a nivel por su emplazamiento actual, es que al mismo tiempo que se construye, se tiene que dar paso a los barcos. Pero el costo de construcción disminuiría enormemente si el tránsito se interrumpiera, cosa que sólo puede hacerse si hay ya en operación otro canal.

El costo de construcción del canal a nivel por la ruta actual se calculó en alrededor de 2.000 millones de dólares. El canal por el Darién, con bombas atómicas, en 700 millones. Si los Estados Unidos se gastaran los 1.300 millones de diferencia en construir otro canal a nivel por su emplazamiento actual (es seguro que no gastarían más de esa suma), resultaría que habría dos canales por el costo de uno.

Como decimos, la contingencia de una negociación sobre la actual Zona del Canal puede presentarse antes de que entre en operación el nuevo canal a nivel. Pero también puede pasar que la evolución del asunto sea más lenta, y que sólo en un porvenir más lejano sea cuando los Estados Unidos caigan en cuenta de que será conveniente otro canal a nivel.

Por tanto, el problema es:

¿ Qué haríamos si nos devuelven la Zona?

Siendo por ahora la perspectiva cierta la devolución de la Zona, la que se irá integrando poco a poco a la República, tenemos, con urgencia, que desarrollar planes completos sobre lo que vamos a hacer cuando la Zona pase a formar parte de la República.

La situación sería la siguiente: 1) Los actuales empleos del viejo canal no existirían. 2) El viejo canal, sin actividad, no valdría absolutamente nada, y produciría gastos. 3) La

Zona del Canal, sin la actividad canalera y portuaria actual, estaría muerta. 4) Las propiedades de Panamá y Colón se vendrían al suelo.

Tenemos entendido que la CEPAL está haciendo un estudio, y conociendo la capacidad de sus técnicos, no dudamos ni por un momento que sus consejos serán sabios. Sin embargo, la situación es tan obvia, tan clara, que terminantemente podemos afirmar lo siguiente, sin el menor temor a equivocarnos : 1) No hay más que una salida, y es transformar la Zona en un gran complejo comercial-industrial, como una gran Zona libre.

2) Todo lo que no sea llegar con rapidez a esta solución, puede ser bueno de aquí a un siglo ó dos, pero será la muerte de la República por mucho tiempo.

Ahora bien. Si esto es así, debemos YA estar dando los primeros pasos. En nuestra opinión el primer paso a dar es transformar la Ciudad de Colón en Puerto Libre. El financiamiento de este plan no tiene problemas de ninguna clase, y puede conseguirse rápidamente con el BID, que es el banco de las naciones hispanoamericanas.

La transformación de Colón, DESDE AHORA, en Puerto Libre, iría ya resolviendo el problema de los obreros que cesarían de trabajar en la Zona, pues en cosa de pocos años la demanda de servicios y mano de obra que habría en Colón SERIA SUPERIOR A LA QUE HOY TIENE LA ZONA DEL CANAL ACTUAL.

Tendríamos así, por consiguiente, que uno de los problemas más importantes, y que es el que se relaciona con la prestación de servicios, quedaría resuelto.

Más tarde, cuando se empiece la integración del territorio de la Zona, entonces ya estaríamos listos para aumentar el área libre de Colón, digamos a toda la región del Lago Gatún, quedan-

do así un inmenso puerto interior dentro del territorio franco. Las industrias que aquí podrían desenvolverse (General Motors, Ford, General Electric, etc etc) podrían transformar el territorio en uno potencialmente mucho más rico que el actual.

Poco a poco, después, veríamos con claridad que el Istmo entero debe ser una Nación Libre, y que en eso es donde está nuestro verdadero y más glorioso porvenir.

Las rutas canaleras

En cuanto a las rutas para el canal a nivel por el Darién, en el dibujo vemos la ruta escogida, la 2-3, que es la Sasardí Mortí. Esta ruta desemboca en el golfo del Darién, y los barcos para salir al Pacífico tendrían que dar una serie de vueltas. Las líneas de puntos 1-2, serían prolongación en línea recta de la ruta escogida, a objeto de que el canal desemboque directamente en el Pacífico. De no cambiarse la ruta 2-3, en el futuro (si es que no se ve esto a tiempo) se tendrá, como aquí proponemos, que hacer la prolongación 1-2.

Más fácil es, sin embargo, hacerle un ligero cambio a la ruta Cullen (Sasardí Mortí) y que esta tenga la dirección 3-4, que nos permitimos proponer. Esto acorta un poco el canal y permite que la desembocadura quede en lugar más apropiado del Golfo de San Miguel. Los gastos de excavación en el area (1-2) serían menores si se adopta la ruta 3-4, por hacerse en terrenos más bajos (casi todos manglares)

Hacemos estas sugerencias para que las aprovechen, si así lo creen conveniente, los ingenieros panameños que nuestro Gobierno nombre para representar a Panamá en los asuntos concernientes a "financiamiento, construcción y administración " de que se habla en la Declaración conjunta Robles-Johnson.

Bruselas, Oct., 1965.



