

7287



ANTE LA
INMINENTE
CONSTRUCCION
DEL
CANAL A NIVEL

POR
ANTONIO J. SUCRE

PANAMA, JULIO DE 1945

**EL HOSPITAL S A N T O T O M A S,
LOS HOSPITALES PROVINCIALES
de COLON, DAVID, SANTIAGO,
SONA, AGUADULCE, C H I T R E,
LAS TABLAS, BOCAS DEL TORO,
LAS PALMAS Y EL REAL**

- y -

**24 Instituciones adicionales
de Caridad y Salud Pública**

SE SOSTIENEN CON EL PRODUCTO DE LA

LOTERIA NACIONAL

DE

BENEFICENCIA



**CONTRIBUYA A LA REALIZACION DE ESTA OBRA
COMPRANDO TODAS LAS SEMANAS BILLETES DE LA**

Loteria Nacional de Beneficencia

*Al Magisterio Nacional
en la persona de Sara Sotillo*

PROLOGO

Al iniciar la publicación en el Panamá América de esta serie de artículos, lo hice con temor de que se me pudiera acusar de estar procediendo con precipitación impropia de un técnico.

Efectivamente. El Plan Claybourn, que me proponía criticar, no tiene todavía carácter oficial y puede ser considerablemente modificado y hasta desechado en su totalidad. Dicho plan, además, es de alta especialización técnica. Una crítica de sus detalles, por una parte, requeriría entrenamiento y documentaciones que no poseo. Una proposición de reformas generales preparada a la carrera, por la otra, podría pasar por alto detalles esenciales.

Creí entonces, como ahora, que cumplía con un deber patriótico al aceptar este riesgo personal en vista de las ventajas que resultarían para Panamá de una presentación oportuna de sus puntos de vista y de sus intereses.

De allí que me hubiera apresurado a promover entre los panameños la comprensión de nuestra posición actual y de las posibilidades que ofrece el porvenir y a recordar a los planificadores del Canal la conveniencia de que tengan en cuenta los intereses fundamentales de Panamá durante el curso de sus estudios.

De la manera más fervorosa invito a mis conciudadanos a estudiar las materias que aquí se presentan y, muy especialmente, a corregir los errores y a llenar los vacíos que, por tantos motivos, han de abundar en este ensayo.

ANTONIO J. SUCRE

I

INTRODUCCION

Por petición que me honra del Excelentísimo señor Presidente de la República, don Enrique A. Jiménez, he escrito los siguientes comentarios a la muy interesante ponencia "*Streamlining the Panama Canal for maximum Safety and unlimited Capacity*", de John G. Claybourn, Superintendente de la División de Dragados de la Zona del Canal, y a la discusión de la misma hecha por el Brigadier General Hans Kramer.

Espero que mi trabajo contribuya a la mejor orientación de un gobierno que estoy satisfecho y orgulloso de haber ayudado a formar.

Tanto Mr. Claybourn como Mr. Kramer consideran que el Canal de Panamá debe convertirse en un canal a nivel y que la conversión es urgente. El objeto principal del estudio es más que nada discutir los mejores métodos de excavación y de protección del Canal, durante la conversión y después, contra inundaciones y otros disturbios de origen fluvial.

Los argumentos que Mr. Claybourn presenta a favor de la conversión a nivel deben ser tomados en cuenta según sus propios méritos sin que pueda concedérseles mayor fuerza por virtud de la alta posición oficial, autoridad científica o experiencia profesional del autor.

Esto es así porque la decisión final sobre transformaciones al actual canal habrán de hacerla autoridades políticas y militares colocadas muy por encima de Mr. Claybourn en el engranaje administrativo. Dichos funcionarios proyectarán en la cambiante pantalla del panorama mundial sus observaciones sobre aspectos militares, económicos y políticos y sacarán conclusiones desde un punto de vista más elevado que el de la simple técnica.

En efecto, el Congreso de los Estados Unidos autorizó al Gobernador de la Zona para que llevara a cabo las investigaciones correspondientes y dicho funcionario se está haciendo asesorar por técnicos

de primera línea en la preparación de un plan de mejoras al actual canal, que debe presentar al Congreso a más tardar en Diciembre de 1947. Cualquiera que sea el plan acordado por estos ingenieros, entiendo que el mismo Gobernador tendrá que sentarse luego, en mesa redonda, con altos jefes del Ejército y de la Marina para la adopción del plan final.

Siendo esto así, pudiera parecer a algunos que la extensión y gravedad de las páginas que siguen no estuvieran justificadas.

Se ha acusado al Gobernador de la Zona y a otros altos funcionarios promotores del estudio de que ellos han iniciado las investigaciones con ideas preconcebidas y con la decisión anticipada de recomendar la conversión del canal en un canal a nivel.

Las más recientes informaciones de origen oficial dadas a la prensa por autoridades zoneitas repiten una y otra vez, con persistencia muy significativa, que todavía no se ha tomado ninguna decisión sobre las transformaciones que se harán al Canal.

Ahora bien, yo considero que la acusación indicada tiene un origen psicológico muy simple: los argumentos dados a favor de que se reestudie el actual sistema son tan contundentes que ellos llevan a la conclusión inevitable de que el canal por esclusas, con sus delicados mecanismos y diques dispersos para la crítica acumulación y control de aguas, es demasiado vulnerable y de que tendrá que ser reemplazado por otro de tipo más seguro.

Podría pensarse, por supuesto, en soluciones distintas a la de construir un canal a nivel. Pero un ligero examen de las más practicables nos demuestra que dichas soluciones serían menos satisfactorias que la sugerida tan elocuentemente por Mr. Claybourn en el título de su trabajo: "Acondicionamiento del Canal de Panamá para un Máximo de Seguridad y una Capacidad Ilimitada."

1o.—La duplicación de la fuerza naval de los Estados Unidos, por ejemplo, haría menos crítica la necesidad del paso por el Canal en caso de guerra. Pero tal solución sería más costosa en cuanto a la primera inversión, y, sobre todo, en cuanto a mantenimiento. La inversión, por otra parte, estaría expuesta a mayores riesgos que la inversión en un canal de tipo indestructible.

2o.—La construcción de un segundo Canal de esclusas por Panamá o por cualquier otro sitio del Istmo Americano haría menos crítico el mantenimiento del actual en operación. Pero tal solución obligaría a duplicar las defensas, con la consiguiente duplicación del riesgo para el personal y para la inversión, sin mejorar suficientemente la garantía, ya que siendo los dos canales igualmente vulnerables y teniendo que estar situados necesariamente cercanos el uno del otro, la posibilidad de que los dos sean afectados no es mucho menor que la de que sólo lo sea uno de ellos. Tal solución, por otra parte, introduce en

los estudios la consideración de muchos factores indeterminados de orden político y científico.

3o.—El control internacional de la bomba atómica, propuesto por los mismos Estados Unidos, o un acuerdo que prohíba su uso en futuras guerras similar al realizado sobre gases asfixiantes, no constituirían tampoco garantía suficiente: una simple bomba de 10 toneladas y aún menor, o un cohete similar al V-2, al dar en uno de los tantos blancos fáciles que ofrece el actual canal, vaciaría el Lago Gatún e inutilizaría el Canal durante por lo menos un año, mientras se llenara nuevamente el lago.

4o.—La mejor de las soluciones, el desarme y la paz internacionales, parece imposible que pudiera negociarse y consagrarse en un período de tiempo menor que el que los estrategias militares y políticos que han de decidir sobre el mantenimiento o transformación del actual sistema, consideran que tienen a su disposición para planear y realizar la transformación sin exponerse al peligro de que los Estados Unidos sean sorprendidos por otra agresión sin encontrarse adecuadamente preparados.

5o.—El actual Canal representa un capital total invertido de algo más de 500 millones de dólares (La primera inversión fue de menos de 400 millones de dólares). El promedio de rendimiento de la inversión es bastante inferior a 3 por ciento anual, aunque se agreguen, para fines de cómputo, los fletes que dejan de pagar los barcos del Gobierno norteamericano. La conversión del canal a nivel subiría el monto de la inversión a unos dos mil quinientos millones bajándose el rendimiento tal vez a 1 por ciento de interés anual, ya que la conversión de por sí no influiría en aumentar las entradas y sólo podría afectar el costo de operación y mantenimiento.

Podría, por lo tanto, anticiparse una seria resistencia de parte de los contribuyentes norteamericanos a la erogación adicional de cerca de dos mil millones de dólares.

Ahora bien: tal suma es apenas igual al promedio de las erogaciones directas, por semana, que hiciera los Estados Unidos para el sostenimiento de la reciente guerra mundial. Piénsese, además, en las erogaciones que se han venido haciendo después de la terminación del conflicto, y que continuarán haciéndose, para pago de pensiones, desmovilizaciones, ocupación de territorios extranjeros y en obras de salvamento y auxilio para regiones devastadas. Piénsese también en los enormes trastornos a la economía nacional de los Estados Unidos causados por la guerra que acaba de terminar, trastornos que nunca serán debidamente evaluados, ni menos todavía, cancelados con Cheques del Tesoro, pero que habrán de ser cubiertos por los contribuyentes de todas maneras en forma de privaciones materiales y de altos pre-

cios. Piénsese en las pérdidas de vida. Piénsese en todo esto y se verá cómo la cuantía de la inversión monetaria y la escasez del rendimiento financiero directo serán relegados al lugar relativamente secundario que les corresponde en la lista de factores que se tendrán en cuenta para la decisión final.

Y surgirán, en primer lugar, con la debida prominencia, otros factores más decisivos, a saber:

a) Importancia para la industria y el comercio norteamericano de una vía de comunicación que cada vez se hace más esencial para el desenvolvimiento de sus recursos económicos, y

b) Valor estratégico de un canal indestructible en un mundo en el cual ese equilibrio de ambiciones en tensión que es la paz, parece mejor asegurado cuando el que tiene más es también el más fuerte y el menos agresivo.

Por todas estas razones considero que el Canal de Panamá será convertido en un Canal a Nivel y que la transformación se iniciará muy pronto, digamos dentro de los próximos dos años.

A este respecto, deseo llamar la atención del Gobierno sobre el hecho de que debemos esperar que durante algún tiempo continúen funcionarios de los Estados Unidos insistiendo en la posibilidad de construir un segundo canal en otro país, especialmente en Nicaragua. Esta actitud podría ser motivada por el deseo de desviar la atención del mundo, y especialmente de los Soviets y de los grupos antiamericanistas y comunistas de la América Latina, hacia otro lugar, mientras llevan a cabo negociaciones con nuestro Gobierno. Otra razón posible sería la de reforzar la posición de sus negociadores impresionando al pueblo panameño, cuya prosperidad actual depende fundamentalmente de la operación del Canal. Lo cierto es que podemos tener plena confianza en que el canal a nivel no habrá de hacerse sino por Panamá y en que la conversión habrá de iniciarse muy pronto.

Concedido que el actual canal resulta demasiado vulnerable ante los modernos artefactos de guerra y que el Canal es esencial para la existencia misma de la gran nación americana, tendremos que llegar a la conclusión de que los Estados Unidos no escatimarán esfuerzos para reemplazar el sistema actual por otro que sea más fácil de defender, como lo es el tipo de Canal a nivel. La óptima solución contemplada costaría algo menos de dos mil millones de dólares (B.2.000.000.000). Como dije antes, tal suma es apenas igual al promedio de costo, para los Estados Unidos, de una semana de la última guerra. Estos hechos han de ser grabados de manera indeleble y ocupar puesto preminente en la mente de los negociadores panameños, que deben en todo momento pensar en el máximo de ventajas que puedan sacar para Panamá de una posición que es extremadamente favorable. Yo creo que ha llegado el instante en que los panameños comencemos a

ver las cosas en grande. Debemos ir a las negociaciones sin lastrar nuestras aspiraciones con la menor dosis de timidez o de complejo de inferioridad.

A fin de prepararnos mejor para estas negociaciones, debemos comenzar por comprender con toda claridad las aspiraciones y proyectos de la otra parte. Voy a permitirme, por lo tanto, resumir el contenido de este trabajo técnico que representa, en realidad, la mayor aproximación que conocemos al punto de vista oficial norteamericano.

Es posible que este plan sea revisado y sopesado cuidadosamente, junto con otros, por la Comisión Técnica que en el próximo año a más tardar adoptará el plan definitivo. No obstante que este plan carece todavía de respaldo oficial, la posibilidad de que sea tomado como base para la conversión, justifica que sea aprovechado, hasta tanto aparezcan otros proyectos, para una disquisición como la que sigue, inspirada en el afán patriótico de despertar a tiempo la conciencia de los panameños hacia el problema más vital que confronta la República. Un ex-Embajador de nuestro país ante la Casa Blanca, declaró con ocasión de la presentación de sus credenciales, que no existían problemas entre los Estados Unidos y Panamá. Yo considero, en cambio, que el problema fundamental de Panamá es el de sus relaciones con la gran nación norteamericana, problema que está muy lejos de haber sido resuelto satisfactoriamente en el pasado y que se desenvolverá en graves y complejos interrogantes muy pronto.



II

EL PLAN CLAYBOURN

El Canal a nivel propuesto por Mr. Claybourn seguiría, salvo ligeras rectificaciones, la misma ruta que el actual, cuya longitud es como de cincuenta millas. El nuevo canal tendría un ancho de 500 pies, que progresivamente sería aumentado a 1,000 pies.

La profundidad a lo largo del actual Canal varía entre 42 y medio pies en la entrada norte y 50 pies en la del Pacífico. El nuevo canal tendría una profundidad general de 55 pies.

En Agosto de 1939 el Congreso de los Estados Unidos autorizó la construcción de las Terceras Esclusas, que requerían la remoción total de unas 80 millones de yardas cúbicas de material (contra 242 millones removidos durante la construcción del Canal, entre 1904 y 1914).

Los trabajos de las Terceras Esclusas comenzaron el 1o. de Julio de 1940 con la excavación bajo agua (wet excavation) encomendada a la División de Dragados, que al suspender trabajos el 30 de Junio de 1945 había extraído unos 18 millones de yardas cúbicas, o sea, 75.5% de su tarea en el Canal propio. La excavación en seco (dry excavation) fue contratada con particulares, y, entre el 19 de Febrero de 1941 y el 28 de Agosto de 1943, se realizó un 51% del proyecto sobre el Canal propiamente dicho, con la remoción de unas 20 millones de yardas cúbicas.

Después de suspendidos los trabajos se han estado considerando varias posibles reformas al proyecto original y hay una proposición que completamente lo elimina, resolviéndose el problema de conversión a nivel sin necesidad de que se construyan las terceras esclusas.

El cambio más importante sugerido al proyecto es el de agrupar las tres esclusas de la vertiente del Pacífico, en Miraflores. Igual cosa se haría con las actuales esclusas. Según este plan, el tramo más angosto del Canal (300 pies de ancho, en el Corte de Gaillard) sería ensanchado previamente a 500 pies y se extendería el nivel del Lago Garín sobre un nuevo lago de unas 300 hectáreas inmediatamente antes del Lago Miraflores.

Pasemos ahora a analizar los distintos métodos que se recomiendan para la conversión del actual Canal de esclusas, en Canal a nivel. Con la nobleza y sinceridad del hombre de ciencia, Mr. Claybourn acepta que los estudios y proyectos de la Compañía Francesa han tenido una influencia decisiva tanto en la construcción del actual Canal como en su plan de conversión.

Un método, de excavaciones sucesivas o "step down plan", consiste en dragar a un lado del Canal hasta una profundidad de 30 pies bajo el nivel actual y en un ancho de 250 pies, el tramo comprendido

entre las esclusas de Gatún y las de Pedro Miguel, sin interrumpir el tránsito. Una vez profundizada esta sección, se dirige por ella el tránsito de vapores mientras se cava otra sección contigua de modo que el tramo entre los puntos terminales dichos tenga una profundidad general de unos 75 pies bajo el nivel del Lago Gatún y un ancho de 500 pies. Terminado esto, se removerían el par de esclusas de Pedro Miguel y el par superior de esclusas de Gatún, con lo cual bajaría el nivel del Lago Gatún aproximadamente 30 pies para colocarse a la altura del Lago Miraflores.

Luego se profundizaría el tramo entre Miraflores y Gatún otros 30 pies siguiendo el mismo procedimiento. Una vez profundizado y ensanchado todo el tramo, se removerían en ambos extremos un par de esclusas más, bajándose así el nivel de ambos lagos 30 pies más.

Por último, se excavaría nuevamente el fondo, mediante el mismo procedimiento, otros 30 pies, terminado lo cual se removerían las últimas esclusas, quedando el Canal convertido en un canal a nivel, de 500 pies de ancho.

Mister Claybourn indica en un párrafo muy general (el 103, páginas 39 y 40) que simultáneamente con dichas excavaciones y remoción de esclusas se realizarán "durante los períodos apropiados", otras construcciones, como muros de retén, represas, canales de dispersión, etc., que tendrían por objeto evitar en lo posible la afluencia de aguas fluviales al Canal.

Estas obras de control son las recomendadas para la conversión en el plan original francés, con modificaciones sugeridas por Mr. Claybourn como una medida precautoria contra el enorme acarreo del río Chagrés, que en el año "record" de 1879, precipitó por el sitio de Gamboa, durante 48 horas, un promedio de 65.500 pies cúbicos de agua por segundo. Estas obras de control serán consideradas más adelante.

El costo total del sistema indicado sería aproximadamente de 1.310.400.000 dólares incluyendo la construcción de las Terceras Esclusas, que se evalúan separadamente en 200.000.000 de dólares.

El costo del ensanche posterior desde 500 pies a 1.000 pies de ancho, se estima en 600.000.000 de dólares adicionales. Nótese que las anchuras indicadas se refieren al fondo del Canal.

Se necesitarían por lo menos doce años para construir el canal a nivel, en la forma dicha, con un ancho de 500 pies. El ensanche posterior hasta 1.000 pies se haría en un tiempo determinado por circunstancias posteriores, entre las cuales figuraría la conveniencia de mantener ocupados equipos y personal que deben conservarse en disponibilidad para remover obstrucciones causadas por posibles derrumbamientos o acarrees.

Otra forma de excavación es el "Deep dredging plan", según el cual cada tramo sería excavado, también sin estorbar el tránsito de vapores, hasta su profundidad final, sin afectar el nivel existente de las aguas. Al terminarse las excavaciones se removerían las esclusas de un solo golpe. Este método exige el diseño y construcción de enormes dragas de gran potencia capaces de excavar hasta una profundidad de 135 pies (parágrafo 133, página 54) y se considera que economizaría algún tiempo, además de unos 200.000.000 de dólares; puesto que con tal método la construcción de las Terceras Esclusas se considera innecesaria.

Entiendo que se estudia también un plan según el cual se sigue la ruta entre Colón y el Lago Gatún y luego se continúa aproximadamente en la misma dirección Norte a Sur pasando entre la Chorrera y Arraiján. No conozco detalle alguno de este plan, pero se me ha explicado, sin señalármeme ninguna otra ventaja, que permitiría avanzar el trabajo considerablemente sin causar interferencia alguna con el funcionamiento del sistema actual. No creo justificado distraer el tiempo del lector con elucubraciones sobre las consecuencias para la ciudad de Panamá y para el pueblo de La Chorrera, de este desplazamiento del terminal del Pacífico, ni sobre sus efectos en la economía nacional y dejo, por lo tanto, la discusión de este plan para en caso de que llegue a convertirse en un proyecto beligerante.

En caso de que se efectuaran estas excavaciones sin tomar ninguna precaución colateral, toda el agua que se acumula hoy en los lagos de Gatún, Miraflores y Madden se vaciaría sobre el nuevo canal. Dichos lagos acumulan la reserva de agua para alimentar las esclusas y al hacerlo impiden disturbios o inundaciones que en el Canal podrían producir las crecidas repentinas de los ríos que afluyen a ellas. El lago Madden tiene el propósito adicional de producir energía hidroeléctrica.

El problema fundamental con respecto a estos ríos, una vez terminada la excavación, consistiría en impedir hasta donde sea posible, que sus aguas entren al Canal o lo perjudiquen.

Al disecarse el lago Gatún se intenta construir, según se indica en el mapa de la página 78, un depósito (el Reservoir de Trinidad) que recoja las aguas de los ríos Ciricito, Cirí Grande, Paja, Trinidad, etc., depósito que sería aislado con respecto al canal por un gran muro de retén de casi ocho millas de largo. Dicho depósito desaguaría al mar por medio del terminal del río Chagres, cuya boca queda como a seis millas al Oeste del Canal en el Atlántico.

Las aguas traídas al actual lago Gatún por el río Chagres serían represadas por un gran dique de retén en Gamboa, cuya cresta tendría una elevación de 180 pies sobre el nivel medio del mar y que forzaría la formación de otro depósito (el Reservoir de Gamboa) entre

Gamboa y la represa Madden, depósito que inundaría gran parte de Chilibre e inutilizaría partes de la carretera transistmica.

Las aguas de este depósito tendrían salida en una dirección aproximadamente paralela a la del canal hacia otro depósito (Reservoir de Gatún) y luego irían al Océano Atlántico en la Bahía de Las Minas, situada como a seis millas al Este de la entrada del Canal.

Como una precaución adicional se construiría un túnel por tierras altas cercanas a la carretera transistmica, al Norte del río Chagres, que ayudaría a desalojar la acumulación excesiva y peligrosa de agua en el Reservoir de Gamboa, vertiendo el exceso en un afluente del río Gatún.

Para evitar la afluencia de agua de estos ríos y depósitos al nuevo canal, se construiría una segunda muralla china en la parte oriental del canal, desde Gamboa hasta el Atlántico, que tendría como quince millas de largo. Sobre este muro o calzada correría la línea del ferrocarril interoceánico.

El problema de defender el canal contra excesos de agua en la vertiente del Pacífico, por menos complicado, es resuelto con mayor facilidad.

La creación del depósito de Gamboa recomendado en este proyecto, anula el uso de la represa Madden para la producción de energía eléctrica debido a la formación de un depósito de agua neutralizante al otro lado de dicha presa, y, por lo tanto, la producción de energía eléctrica tendría que hacerse en el futuro por medio de maquinaria Diesel o de vapor o mediante el aprovechamiento de caídas de agua en otros ríos, distintos de los mencionados.

Supongo que este sistema de control de aguas fluviales, que tiene muchas probabilidades de adoptarse y cuyos lineamientos generales acabo de esbozar, es un plan seguro y económico desde el punto de vista de los constructores. Pero dicho plan, indudablemente, no es el más conveniente para Panamá o para el mundo.

UN PLAN MEJOR DESDE EL PUNTO DE VISTA PANAMEÑO

Un sistema preferible para Panamá, para el mundo y posiblemente para los mismos Estados Unidos, sería aproximadamente como sigue:

A.—Disponer de las aguas de los ríos Ciricito, Cirí Grande y Trinidad, que actualmente alimentan al lago Gatún, mediante amplio dragado hasta el Atlántico del Río Chagres y del Trinidad de modo que hasta un punto de este último en que se aproxima al Canal sean navegables y que se impida la acumulación de agua al lado de éste. En esta forma se eliminaría el depósito de Trinidad, quedando liberada y accesible una región ahora inundada que podría ser muy valiosa para Panamá. Con unos diez años para preparar la explotación, sería difícil encontrar en ninguna otra parte un lote de diez mil hectáreas de terreno más adecuado para pastoreo de ganado u otro fin agrícola, que el de estas tierras abonadas y limpiadas durante cincuenta años por el lago Gatún.

B.—Dragar ampliamente el río Chagres, entre Gamboa y la represa Madden, convirtiéndolo en un brazo del Canal con un ancho en la desembocadura de más de una milla, de modo que sea navegable y que el impacto de su caudal sea moderado. En tal forma la caída de Madden podría ser aumentada considerablemente. Podrían también instalarse el resto de las turbinas planeadas para dicha represa y regularizarse el caudal mediante un uso bien balanceado de toda su capacidad hidroeléctrica.

Domesticadas y dosificadas las aguas mediante su paso por las turbinas, su impacto sobre la gran masa de agua de este brazo del canal a nivel sería tal vez insignificante. Nótese que el Canal actual, no obstante su marcada estrechez, absorbe hoy una cantidad de agua aún mayor que la que suministrarían la represa Madden y los pocos y pequeños afluentes que se agregan al río Chagres en este tramo, sin que se afecte apreciablemente su navegabilidad, no obstante que dicho volumen de agua es absorbido hoy a golpes, al vaciarse cada esclusa, y no de manera continua y uniforme, como se haría al descargarla por turbinas. La necesidad de desalojar excesos de agua del Lago Gatún es, por otro parte, poco frecuente, según entiendo.

Este plan requeriría la precaución de mantener el nivel del lago Madden considerablemente más bajo que la altura de la cresta de la represa y esto podría lograrse mediante un túnel o canal que saliera directamente del lago Madden hacia el río Gatún y que mantuviera las aguas del lago bajo un nivel, por ejemplo, de 235 pies sobre el del mar. Este desagüe substituiría al "Diversion Tunnel" propuesto por Mr. Claybourn en el parágrafo 112, página 45, para prevenir derrames del Depósito de Gamboa sobre el dique del mismo nombre.

El control adicional de las aguas de la cuenca del Chagres sería asegurado mediante la construcción de otro lago aguas arriba del Madden, si fuere necesario. Las aguas así acumuladas se utilizarían para abastecer al futuro acueducto de la ciudad de Panamá y para irrigación dentro de un plan de desarrollo agrícola e industrial que podrían acordar los dos gobiernos tomando como base la mayor producción y menor consumo de energía eléctrica por el Canal y la conveniencia mutua de una mayor producción en la vecindad de éste. Como quiera que para evitar peligro de inundaciones este sistema exige mantener el nivel del lago Madden demasiado bajo para que pueda garantizar la demanda de agua para las turbinas durante los veranos, este segundo lago suministraría la reserva de agua necesaria.

* * *

El Canal es una vía de tránsito poco adecuada para el estacionamiento. La canalización del río Chagres bajo el nivel del mar haría que sus aguas afluyeran suavemente al canal y permitiría tener en su propio centro una gran ensenada utilizable para refugio de barcos de guerra y de comercio y con márgenes adecuadas para instalaciones portuarias de todo género. Panamá podría tener en este estuario un puerto interno (el más importante de la República) con zona libre de comercio, varias fábricas de cemento y un abatoir adyacentes.

Este puerto sería tal vez una respuesta constructiva a las inteligentes preguntas que en su libro "La Evolución Portuaria en Panamá", hace el Profesor de Geografía de la Universidad, doctor Angel Rubio.

La canalización sugerida del río Chagres constituiría al mismo tiempo una admirable vía de comunicación hacia tierras con un presente forestal y mineral y con un futuro industrial y agrícola. La explotación de estas tierras se estimularía con el aumento en más de 100% de la capacidad generadora de la represa Madden.

Actualmente el lago Gatún, en el cual el Canal adquiere su mayor anchura, tiene la función secundaria, pero importante, de servir de refugio (harbor) para barcos comerciales, dragas, diques flotantes, barcos de guerra, lanchas, remolcadores, etc.

Estas funciones importantes para la operación, mantenimiento y vigilancia del Canal, y que habría que establecer de nuevo al hacerse el canal a nivel, podrían ser satisfechas con la creación del brazo obtenido mediante la canalización del Chagres entre Gamboa y la represa Madden.

C.—Sería necesario también, dentro de este plan, ensanchar, rectificar y profundizar otros ríos de pequeño caudal, como se indica en el esquema adjunto.

La viabilidad de tal solución al problema de control de aguas sólo pueden establecerla especialistas en la materia. Previamente tendrían que consultar una gran cantidad de datos concernientes a topografía e hidrografía de la región, fenómenos con motivo de la mezcla de agua de distintas densidades, arrastre de materiales en suspensión, etc. Estos datos deben estar ya en poder de los técnicos correspondientes, aunque, por supuesto, no aparecen en el trabajo que ahora estudio.

Habrá que tener muy en cuenta, especialmente, la topografía de la región. Ella determinará el costo de escalar adecuadamente las escarpadas riberas para los fines de estabilidad y de utilización portuaria que aquí recomiendo.

Con humildad, que de ninguna manera podría dejar de adoptar en este caso, debo confesar que estas sugerencias plantean problemas que corresponderá resolver a personas de mayor preparación.

¿Cuál sería el efecto sobre los puertos de Balboa y Cristóbal de la creación de un puerto intermedio en Gamboa que posiblemente tendería a substituirlos en muchas de sus funciones? ¿Cuál sería el efecto sobre el ferrocarril que une a Panamá y Colón, de la interrupción de sus líneas por un brazo de canal demasiado ancho tal vez para el tendido económico de un puente? ¿Se justificaría el mantenimiento de un ferrocarril que parece sostenerse más por efecto de privilegios contractuales que por razones económicas en caso de que hubiera que desplazar considerablemente sus líneas o que complementarlo con "ferriboats"?

Estas y otras cuestiones tendrán que ser investigadas en caso de que mis proposiciones, motivadas por un propósito patriótico, merezcan adecuada consideración.

Estas sugerencias deben ser consideradas tan sólo, por lo tanto, como hechas por persona ignorante en tales especializaciones que ha querido aplicar un poco de imaginación y algo de sentido común a la búsqueda de soluciones menos negativas que las de represar, crear obstáculos, inundar sin provecho directo positivo y hasta inutilizar obras tan valiosas como la de Madden, el puente sobre el Chagres y tramos de la carretera transístmica.

Los Estados Unidos se prepara a mejorar considerablemente su posición en el Istmo mediante el ensanche, profundización y simplificación de la vía interoceánica que, con todo y sus actuales defectos y limitaciones, ha sido factor tan decisivo en su prosperidad comercial y pujanzas política y militar. Yo considero que es un deber de su Gobierno dedicar la más seria atención a la búsqueda de soluciones que sean lo más ventajosas posible, dentro de un margen razonable de costo, para su buen vecino, entusiasta aliado e imprescindible socio, la República de Panamá. La solución recomendada en el plan Clay-

bourne (y ojalá que ella no sea la única técnica y económicamente realizable) empeora la posición de Panamá con respecto a su situación actual mientras que, en cambio, para los Estados Unidos, satisface todas las aspiraciones de amplitud, seguridad y economía de operación a que pudiera aspirar.

Una solución como la contemplada no estaría en realidad de acuerdo con el artículo 1o. del Tratado celebrado entre los Estados Unidos y Panamá en 1936, según el cual se establece que los Gobiernos contratantes abrigan el propósito de asegurar el goce pleno y perpetuo de los beneficios de todo orden que el canal debe proporcionar a las dos naciones que hicieron posible su construcción. Menos aún lo estaría con el artículo 2º del mismo Tratado, que reconoce que la República de Panamá tiene derecho a beneficiarse de las ventajas comerciales inherentes a su posición geográfica.

El nuevo tratado, cuya discusión tendrá que iniciarse, a mi entender, tan pronto como el plan de transformaciones haya sido acordado, deberá apoyarse en estos mismos principios fundamentales y desarrollarlos en cláusulas concretas que garanticen una situación de hecho y de derecho que por sí asegure la prosperidad económica de Panamá. Compensaciones de carácter monetario, por cuantiosas que ellas pudieran ser, y por atractivas que ellas resultasen ante los ojos de las generaciones panameñas que hubieren de aprovecharlas, no es lo que debe buscarse. Lo que tanto los Estados Unidos como Panamá debieran buscar es la creación de oportunidades de acción económica para el pueblo panameño que sean tan estables como el Canal mismo que se ha de construir. Yo estoy seguro de que algunas de las modificaciones que he sugerido al plan Claybourn resistirán el análisis de los técnicos si ellos, como lo espero, admiten en sus cálculos factores de índole política, moral y social que son tan válidos y tangibles como el número de toneladas de tierra y el índice de dureza o suavidad de las rocas. Si tal es el caso, me daré por satisfecho con el esfuerzo que he realizado para que la conversión a nivel produzca el máximo de beneficio posible a Panamá.

La obra del Canal a nivel será una obra de carácter definitivo y permanente que llenará de prestigio y consagrará para la historia a los funcionarios encargados de su planeamiento y ejecución y ello tal vez en mayor grado que como lo hiciera la feliz realización de su precursora, el Canal actual. Ojalá que esos funcionarios sientan el deseo de que la posteridad los elogie no tan sólo por su preparación técnica o por su capacidad organizadora y ejecutiva, sino también por el espíritu de justicia y por el alto sentido de americanismo que los hubiera impulsado a dar tanto valor a intereses vitales de Panamá como a secundarios intereses de orden económico de su propio país.

Citaré a este propósito palabras del brillante escritor panameño Miguel Amado: "Si en América pregonamos, como es cierto, la

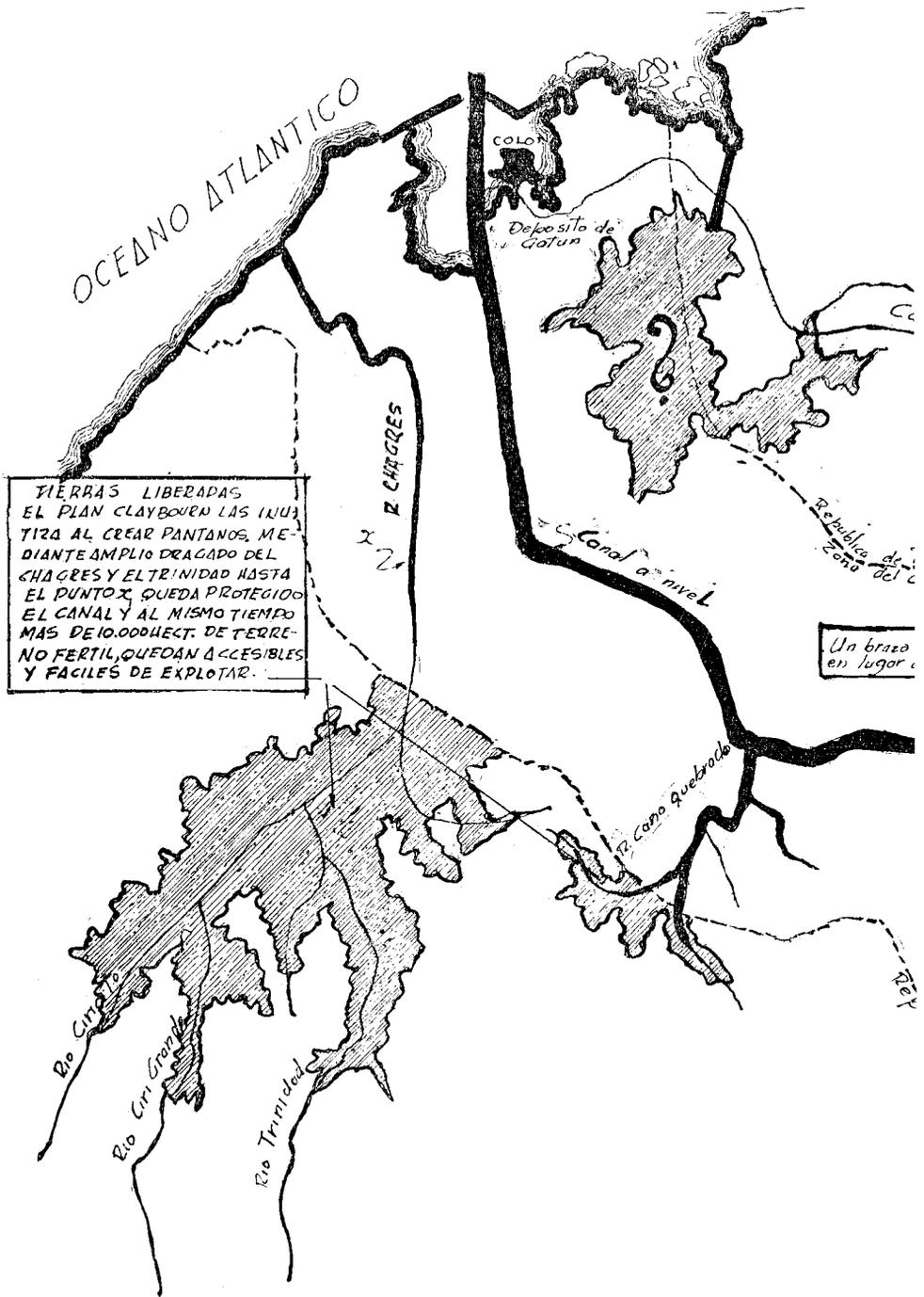
unidad fundamental de nuestros problemas; si la solidaridad es principio reconocido y proclamado en el sistema continental, a la etapa de nuestra evolución que se distingue por una serie de frágiles economías nacionales, disimuladamente tributarias de una economía superior, tarde o temprano ha de suceder una etapa de economía integrada, la *continentalización de disposiciones económicas*, que hoy son indispensables para que trescientos millones de americanos, en la práctica no menos que en la teoría, disfruten de los beneficios de la civilización efectiva y vivan en este Continente protegidos por una doctrina común." (Origen y Sentido de la Doctrina Monroe, Miguel Amado).

* * *

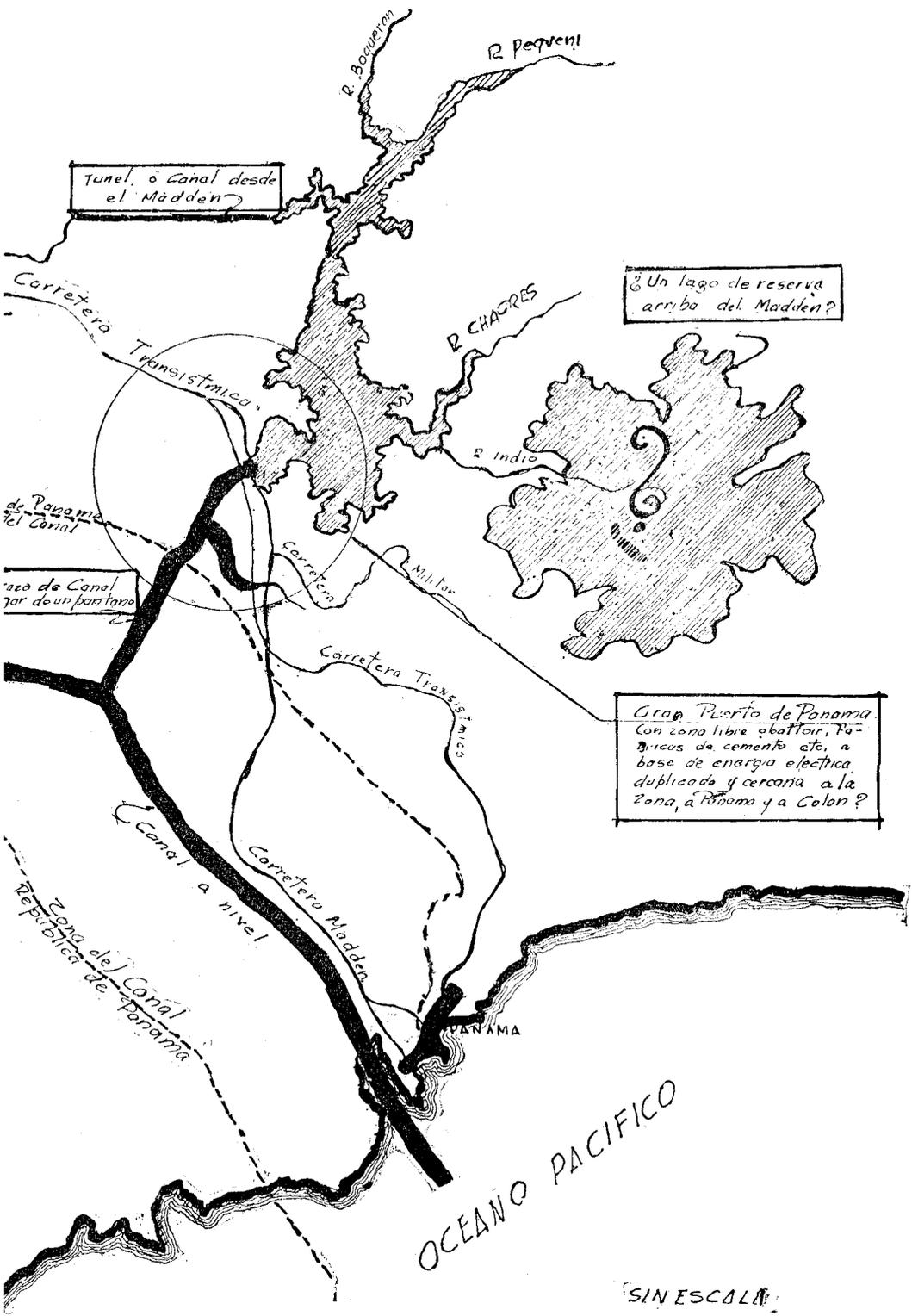
Antes de terminar este capítulo quiero proponer, en última instancia, una variante de menor alcance al Plan Claybourn. Es posible que se nos dijera que mi sugestión de que se construya un brazo del Canal que llegue hasta Madden es inaceptable por demasiado costosa o porque es imprescindible represar las aguas del Río Chagres a fin de impedir su entrada al Canal. Es posible también que continúe una situación como la actual en que Panamá no tiene facilidades portuarias bajo su control en la vecindad misma de las ciudades terminales.

Yo sugiero que en tal caso el dique cerca de Gamboa propuesto por Mr. Claybourn fuese construído en parte más angosta del Chagres, a mayor distancia del Canal propiamente dicho. El método general de control de aguas continuaría igual, pero esta pequeña modificación permitiría construir una ensenada y facilidades portuarias para Panamá al lado mismo del Canal.

Este puerto central (pero dentro de la Zona y sin energía eléctrica barata disponible) o el puerto en Madden, propuesto anteriormente, serían alternativas beneficiosas para Panamá. Yo propongo desde ahora que el puerto panameño que en cualquiera de estos dos lugares pudiera construirse, sea bautizado por nosotros con el nombre de Puerto Mehaffey.

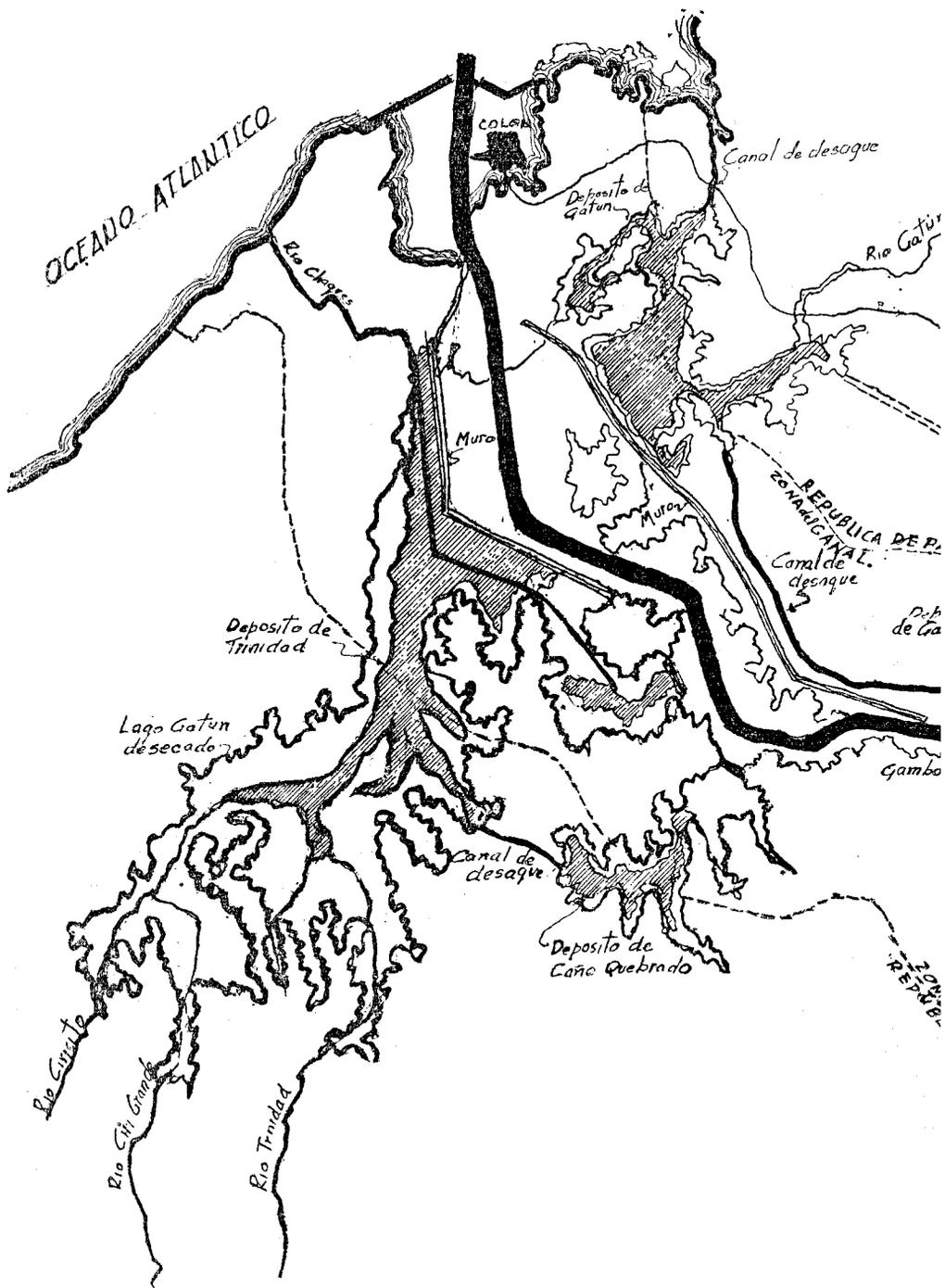


ESQUEMA de un PLAN mejor desde el punto de vista panameño (Vease Cap. III)

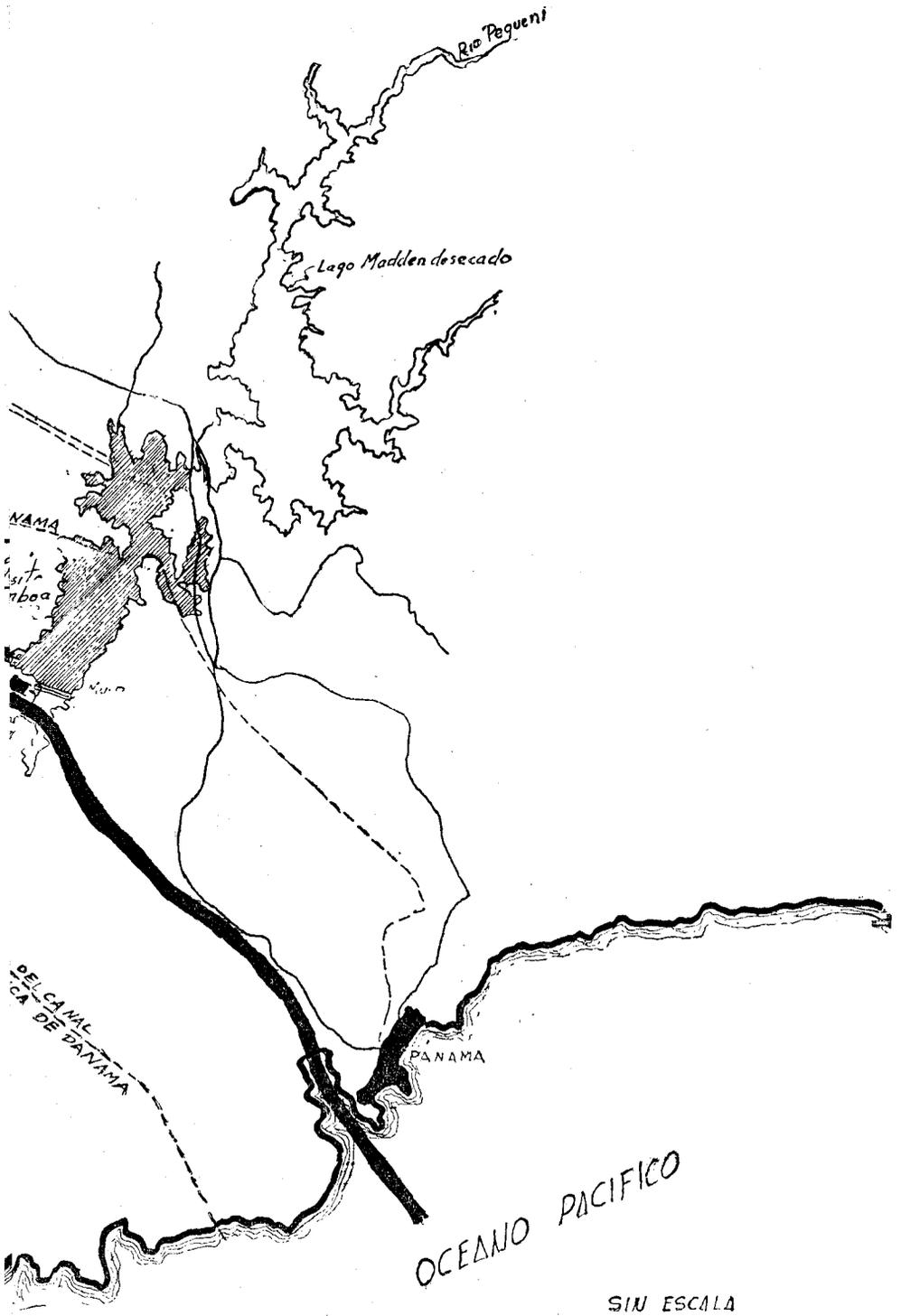


Gran Puerto de Panama.
 Con zona libre exterior, Pa-
 bricos de cemento etc. a
 base de energia electrica
 duplicada y cercana a la
 Zona, a Panama y a Colon?

SIN ESCALA



ESQUEMA del PLAN CLAYBOURN
para conversion a nivel.



Rio Pequeni

Lago Madilen desecado

NAMA

DEL CAMINO
PANAMA

PANAMA

OCEANO PACIFICO

SIN ESCALA

Cortesía de

SERVICIO LEWIS, S. A.

LIBROS Y UTILES DE INGENIERIA

Avenida Central 124 y Calle "J", No. 18

Panamá.

Cortesía de

EL CORTE INGLES, S. A.

Fabricantes de vestidos para Caballeros.

PANAMA

COLON

IV

NUEVAS DEMANDAS DE JURISDICCION Y USO

Paso ahora a describir algunas de las posibles concesiones que podrían solicitar los Estados Unidos para la ejecución de la obra proyectada y para su posterior mantenimiento y protección. Consideraré también las compensaciones que Panamá debería exigir antes de otorgarlas.

En mi opinión, tales compensaciones podrían ser considerablemente revisadas en caso de que el plan de conversión que finalmente se adopte tenga más en cuenta que el Plan Claybourn los intereses de Panamá y favorezca, en lugar de perjudicar, su futuro desarrollo.

Las siguientes peticiones, entre otras, pueden anticiparse, dentro del plan de operaciones presentado por Mr. Claybourn.

1o.—El área necesaria para la formación del depósito de Gamboa, que inundaría una extensión como de 7,500 hectáreas. Actualmente una porción de estas tierras está bajo el control de facto del gobierno de los Estados Unidos (contorno de nivel de 100 pies hasta la represa Madden y área entre la quebrada Moja Pollo y el río Chagres).

Es de notar que hasta ahora el Gobierno de los Estados Unidos ha solicitado siempre jurisdicción sobre zonas alrededor de lagos, ríos y otros depósitos, a fin de impedir el acceso a los mismos. En el caso del Reservoir Gamboa se persiste en dicha práctica. No obstante que el plan señala un nivel máximo de las aguas de 170 pies, y un dique en Gamboa con una elevación de cresta de 180 pies, la intención parece ser la de solicitar jurisdicción hasta el contorno de nivel de 200 pies.

El Estado Panameño no debe seguir permitiendo tal práctica: antes bien, debe insistir en mantener el libre acceso a tales depósitos de agua y a las tierras circundantes para fines de transporte, irrigación, recreación, acueductos, agricultura, pesca o cualquier otra actividad que no afecte la construcción, operación, mantenimiento o defensa del Canal mismo.

La cesión de esta área y la construcción de este depósito causaría la migración forzosa de centenares de familias de Chilibre, las Huacas y Nuevo San Juan. Este último es un pueblecito muy simpático formado por los habitantes de San Juan de Pequení, que tuvieron que emigrar con motivo de la formación del lago Madden y que apenas si comienzan a participar de las ventajas de comunicación por automóvil con las ciudades terminales gracias a la construcción de un camino que fue terminado por nuestro Gobierno hace tan sólo un par de meses.

El proyecto mencionado afectaría también la carretera transístmica, que tendría que ser desviada hacia la represa Madden. Según el

parágrafo 122, página 40, la misma represa Madden sería despojada de sus sistemas de control de aguas y convertida en un puente sin restricciones al paso de la corriente. De tal información debe deducirse que el nivel del lago Madden descendería dejando libre la mayor parte de las tierras inundadas (unas 5,600 hectáreas).

La aseveración del parágrafo 122 mencionado parece contradecir el mapa de la página 78, en el cual el lago Madden aparece como una de las obras retenidas.

Otro aspecto de las compensaciones debe ser el de ajustar los pagos a dueños y poseedores particulares, cuyos intereses debe proteger paternalmente el Estado.

El plan de conversión no parece requerir la concesión de otras áreas fuera de la indicada para el Reservoir de Gamboa y, antes bien, parece que una gran extensión de tierras actualmente ocupadas fuera de la Zona del Canal propiamente dicha (las del lago Gatún) dejarían de ser necesarias y habrían de pasar, por lo tanto, a poder de la República.

Se requerirían, en cambio, dos servidumbres para canales de desagüe entre el Reservoir de Gamboa y el Atlántico. Sus detalles deben ser estudiados en lo que ellos pudieran afectar a Panamá.

2o.—Los Estados Unidos probablemente solicitarán ciertas áreas para bases aéreas y navales fuera de la Zona del Canal. Es doloroso que todavía no pueda prescindirse de considerar, en primer término, las cuestiones militares en relación con una obra como el Canal de Panamá, tan importante para la economía mundial y tan indispensable para el intercambio de productos del mundo entero.

No hay que olvidar, sin embargo, que la conversión a nivel tiene el propósito fundamental de suministrar *defensa pasiva* contra el bombardero, el cohete, la bomba atómica y otros artefactos modernos de destrucción. El Canal por esclusas, mediante ensanche progresivos, la construcción de nuevas esclusas y la creación de lagos adicionales para acumulación de agua, podría satisfacer indefinitivamente todas las demandas del comercio marítimo sin necesidad de erogaciones tan fuertes como las que exigirá la conversión del Canal en un canal a nivel.

Las mejoras necesarias podrían irse agregando con toda comodidad y, como bien dice Mr. Claybourn, hasta la posible insuficiencia de los depósitos de agua podría ser contrarrestada mediante un sistema de bombeo.

El Canal a nivel satisface ampliamente el propósito expresado de suministrar *defensa pasiva*. Sus diques monumentales de tierra y sus muelles serían objetivos cuyo costo de destrucción resultaría desproporcionado con respecto a la cuantía o duración de los daños que pudiera causárseles. Cada una de las obras de retén o de control ac-

tual, en cambio, es un punto vulnerable que necesariamente constituye un incentivo al ataque (y un elemento de peligro para las comunidades vecinas.)

El Canal debe ser protegido, además, (y ello mientras continúen resolviéndose la mayor parte de los conflictos internacionales por la fuerza, ya sea potencial o aplicada) con un sistema de *defensa activa*.

Podemos descontar la posibilidad de captura o de bloqueo del Canal de Panamá, ya que es difícil imaginar que a los Estados Unidos pudiera enfrentársele un enemigo que tuviera sobre él marcada superioridad aérea y naval y que pudiera, además, establecerse en bases aéreas y navales próximas al Canal. Queda, sin embargo, la posibilidad de ataques navales a sus entradas y de ataques aéreos a barcos e instalaciones dentro del Canal mismo. El ataque podría hacerse por medio de barcos de guerra y de aviones de bombardeo y dentro de un plan de "pega y huye". Aceptando de antemano que puedan corregirme personas que sigan más cuidadosa y asiduamente que yo las noticias de guerra, me permito sugerir dos métodos principales de defensa contra tales ataques.

El más obvio, aunque tal vez menos efectivo, consistiría en el uso de baterías antiaéreas y aviones de caza que requerirían bases próximas al Canal. A mi entender, los Estados Unidos están bien asegurados ya en tal sentido dada la amplitud de la Zona y la circunstancia de que casi cualquier espacio plano puede prepararse rápidamente, en caso de emergencia, para los fines de tal tipo de defensa. Yo no veo, por lo tanto, necesidad de concesiones para tal objeto a través de un período de paz que, de acuerdo con todos los antecedentes históricos, ha de durar por lo menos una década, mientras las grandes potencias recuperan sus energías y reorganizan sus recursos económicos y humanos.

Otro método de defensa consistiría en el empleo de bombarderos y aviones de reconocimiento de largo alcance y torpederos de gran velocidad.

Este aspecto de la *defensa activa* del nuevo canal requeriría el establecimiento de grandes bases, probablemente en el Darién, Chiriquí, Río Hato y las Islas de las Perlas, en el Pacífico, y en uno que otro punto en el Atlántico y la construcción de grandes bases para submarinos similares a la que, según entiendo, se ha comenzado ya en Kobbe, dentro de la Zona del Canal.

Por estas razones yo considero que los Estados Unidos necesitarán solicitar de Panamá concesiones sobre ciertas áreas para construcción de bases navales y aéreas fuera de la Zona del Canal.

Yo creo que cada una de estas concesiones debe ser estudiada cuidadosa y separadamente. Las negociaciones deben conducirse a base de una recíproca comprensión de los intereses en juego.

Panamá no puede prescindir de considerar el enorme significado que para los Estados Unidos y para ella misma tienen la seguridad de las inversiones y de la posición de la gran nación norteaña en nuestro país

Tampoco puede Panamá olvidar que, dentro de la mentalidad nacionalista que hoy prevalece, cada concesión territorial o de simple jurisdicción afecta su prestigio internacional en cierto grado y crea problemas internos al suministrar a demagogos inescrupulosos el aguardiente espiritual necesario para embriagar al pueblo mientras ellos mismos se llenan los bolsillos con "los repugnantes dólares" del "odioso yanqui".

Los Estados Unidos, a su vez, no pueden prescindir de considerar que la prosperidad de Panamá, en el orden interior tanto como en el exterior, en el fondo tanto como en la forma, en lo material tanto como en lo espiritual, deben ser subproductos lógicos y deseables de una empresa que inevitablemente acarrea la convivencia íntima de grandes porciones de los dos pueblos.

Tampoco puede olvidar los Estados Unidos que la felicidad y prosperidad futuras del pueblo panameño y su capacitación para mayor producción y consumo, contribuirían grandemente, no sólo al prestigio internacional de los Estados Unidos, sino también a su propia prosperidad y comodidad.

Será difícil que los Estados Unidos gane la confianza del mundo, y especialmente la confianza de la América Latina, si no resulta evidente para todos que Panamá obtiene beneficios adecuados de su asociación con los Estados Unidos y de sus sacrificios materiales y morales a favor del mejoramiento y seguridad del Canal. Por tanto, es en Panamá, precisamente, donde se está poniendo a prueba, para el resto del Continente, las consecuencias de una estrecha colaboración con los Estados Unidos.

En todos los círculos sociales y políticos de Panamá ha arraigado la creencia de que es precisamente la Vieja Burocracia Zoneña la que se ha venido oponiendo sistemáticamente a que nuestra nación obtuviera una mayor participación en los beneficios inherentes a la construcción y operación del Canal Interoceánico en su territorio. Tal actitud se atribuye al deseo egoísta de la mayor parte de los miembros de una de las burocracias más privilegiadas del mundo, de mantener y hasta incrementar las funciones gubernamentales, en abierta oposición a la tradición norteamericana de permitir el libre juego de la iniciativa privada y en abierta oposición también a la aspiración de los panameños de expansionarse económicamente. La motivación de tal actitud creen encontrarla algunos panameños en el deseo de asegurar la continuidad de sus empleos y la perpetuación de sus privilegios, obtenidos, no según un sistema de méritos sino, en la mayor parte de los casos, a base de simple antigüedad.

Durante los últimos años los panameños y residentes norteamericanos más inteligentes han creído notar un viraje de opinión y de actitud entre los más juiciosos y representativos elementos de esa misma Vieja Guardia. Según algunos, ellos han comenzado a sentir que la política de persistente oposición al desarrollo comercial e industrial de Panamá amenaza volverse contra ellos mismos al herir como un bumerang a sus propios hijos, quienes no encuentran suficientes oportunidades en la Zona del Canal y tienen que enfrentarse a la realidad de que su campo natural de acción económica, la República de Panamá, no se ha desarrollado suficientemente, debido a la política obstruccionista de sus padres durante los últimos cuarenta años. Tales jóvenes se encuentran, al mismo tiempo, con que sus magníficas escuelas y todas las avanzadas instituciones que fueron puestas a su servicio para convertirlos en ejemplares de gran perfección mental y física, no los prepararon, en realidad, para la lucha en un pueblo en proceso incipiente de desarrollo, cuyo idioma y psicología no se les enseñó a comprender.

Lo que es peor, los jóvenes de esa nueva generación de norteamericanos, que se sentirían como extraños en el país de sus padres, si resolvieran abandonarlos en busca de independencia económica, y que, dentro del régimen zoneita, no encuentran ocupaciones adecuadas a su preparación y hábitos, tropiezan con el fenómeno ilógico de que la *República de Panamá está siendo agitada por un absurdo sentimiento de repulsión al extranjero, no obstante su lamentable carencia de población y de recursos financieros y técnicos.*

Debemos, pues, exigirnos a nosotros mismos y exigir a los Estados Unidos, que tanto las concesiones como las compensaciones correspondientes sean discutidas a base de una recíproca comprensión de los distintos intereses en juego, como dije antes.

COMPENSACIONES QUE DEBEMOS REQUERIR

En mi opinión, como compensación por las concesiones y perjuicios causados por la construcción del depósito de Gamboa, Panamá debiera solicitar la construcción y entrega de los nuevos tramos de carretera transístmica que sea necesario restablecer y la construcción y entrega de una carretera de concreto de unas cuarenta millas que, partiendo de la carretera transístmica en una dirección aproximadamente Noreste, pasara entre los ríos Gatún y Pequení, siguiera luego hacia las cabeceras de este último y tomando entonces la dirección general del antiguo ferrocarril de la Compañía de Manganeso, llegara a un punto en la Costa Atlántica situado entre Portobelo y Nombre de Dios. Tal carretera abriría tierras altas y fértiles a los desplazados de que se ha hecho mención y suministraría puntos de partida para futuras carreteras a Chepo, a Darién y a la frontera con Colombia.

* * *

Tócame ahora expresar mi opinión sobre demandas que debiera hacer Panamá como compensación por las concesiones de uso y de jurisdicción en el Interior. No lo haré sin repetir mi observación anterior sobre el hecho innegable de que cada una de esas concesiones y la presencia misma de ejércitos extranjeros en nuestro país, afectan nuestro prestigio en el exterior y crean serios problemas internos.

1o.—Los Estados Unidos debiera contribuir con la mayor parte del costo de la carretera Panameficana que debe ser trazada, en cuanto ello sea posible, por tierras altas, pasando, por ejemplo, más al norte de Campana, Sorá y el Valle, en el tramo entre La Chorrera y Penonomé.

2o.—La carretera Panamericana debe incluir un corredor en la Zona, con puente sobre el Canal de tipo fijo (a tal fin las esclusas de Miraflores podrían adaptarse para estribos). Las líneas de servidumbre de dicho tramo de carretera a través de la Zona deberían estar alambradas de modo que sólo se permita acceso a la misma, dentro de la Zona, en uno o dos puntos, y que se simplifique de esa manera el problema de control de tránsito para los respectivos gobiernos.

Un túnel bajo el Canal sería mucho más costoso que un puente, tanto en primera inversión como en operación y mantenimiento. Si la Marina de Guerra norteamericana se opusiera a la construcción de un puente sobre el Canal que al ser destruído podría obstruir el tránsito, por supuesto que el Gobierno de los Estados Unidos optará por la construcción del túnel. Entiendo que para Panamá resultaría más satisfactoria la solución de un puente que, en tiempo de paz, podría fácilmente quedar bajo control de la policía de Panamá.

3o.—Panamá debe asegurar el relleno de la Bahía de Panamá y rellenos adicionales en la ciudad de Colón. Simultáneamente debe asegurar también la terminación y mejora de sus sistemas de desagüe.

4o.—Panamá debe solicitar la devolución de ciertas áreas de moderada extensión en la vecindad de las ciudades de Panamá y Colón, que han crecido de manera anormal debido a la imprevisión de los Padres de la Patria. Sería, por ejemplo, de indiscutible provecho construir un terminal de transporte en el Parque Lesseps y áreas vecinas adonde convergirían la mayor parte de las rutas entre las distintas secciones de la ciudad, el aeropuerto, las poblaciones vecinas de la Zona del Canal, el Interior, Chilibre y Colón. Sería también altamente conveniente dedicar unas cuantas hectáreas en las faldas del Ancón, frente al Instituto Nacional, a la construcción de la Universidad, que quedaría así enclavada en el centro mismo de nuestra Capital. La rectificación de la línea divisoria entre Panamá y la Zona de modo que ciertas áreas del barrio de Ancón pasaran a poder de Panamá para estos fines, y el traspaso de mayor extensión de costas en Colón, ilustran y justifican este punto.

5o.—La construcción del nuevo Canal exigirá relativamente poco trabajo muscular. No debe repetirse la introducción, con motivo de esos trabajos, de jornaleros centroamericanos o antillanos. Terminadas las obras y aún desde antes, como preparación para ellas mismas, Panamá debe desarrollar una intensa campaña de inmigración. Pero es a Panamá a quien debe corresponder planear tal programa.

6o.—Tan pronto como sea posible, los Estados Unidos y Panamá deben proyectar un incremento de la producción agrícola e industrial alrededor de la Zona y la absorción correspondiente, por la Zona, de parte de esos productos. No debe olvidarse que el transporte de materiales, equipos y personal de los Estados Unidos a Panamá impondrá una carga tremenda a la Marina Mercante norteamericana durante el período de construcción, que podría ser considerablemente aliviada mediante un rápido desarrollo de tal acuerdo.

Debe asegurarse también la otorgación de cuotas de importación a los Estados Unidos para ciertos productos que Panamá puede fácilmente elaborar. Piénsese en lo que significaría para la estabilidad y capacitación económica de nuestro Interior, por ejemplo, un acuerdo que permitiera la introducción en los Estados Unidos, libres de impuestos por 25 años, de altas cuotas de licores y alcoholes fabricados en Panamá.

7o.—Todas las licitaciones para contratos de suministro o de construcción para la Zona deben ser abiertas simultáneamente en la Zona y en los Estados Unidos, admitiéndose en ellas a firmas y agentes panameños calificados. El Gobierno de los Estados Unidos propenderá a que se reconozcan comisiones de venta a agentes locales de fábricas norteamericanas en todos los casos en que dichas fábricas vendan

para la Zona del Canal y dichos pagos estén justificados dentro de la tradición oficial y comercial norteamericanas.

8o.—Panamá debe asegurarse la máxima cooperación por parte de los Estados Unidos para la construcción, que debe comenzarse a la mayor brevedad, de un acueducto propio con capacidad inicial de unos veinte millones de galones de agua por día. Este acueducto para la ciudad de Panamá y sus alrededores y para el Aeropuerto de Tocumeca, debiera estar en funcionamiento antes de iniciarse la construcción del nuevo Canal, no sólo por razón de la actual deficiencia del sistema de agua y por el considerable incremento que tendrá el consumo, sino también por el hecho de que las actuales plantas de agua van a ser afectadas por la conversión a nivel del Canal y necesitarán importantes reformas que afectarán, en primer término, a nuestra población.

9o.—El sistema actual de pagos fijos anuales a Panamá como compensación por el uso de su territorio para el Canal, debe ser substituído por el de participación proporcional sobre las entradas. Así se tasan los pagos a Egipto por la operación del Canal de Suez. Tal sistema es el más equitativo para las dos partes. Debe también asegurarse, en convenciones claras y precisas, el máximo de ventajas para el tránsito de barcos nacionales o extranjeros que *lleven destino a sus propios puertos*. La aceptación por parte de los Estados Unidos de este sacrificio habría que equipararla a la aceptación que muy complacidamente ha venido dispensando la República de Panamá al tránsito libre de camiones militares por nuestras vías públicas no obstante las molestias varias que dicho tránsito acarrea a nuestro país.

10o.—Panamá debe recibir inmediatamente y con carácter de empréstito o de anticipo, la suma necesaria para que emprenda con prontitud, y en una escala que asegure su liquidación rápida y completa, el siguiente programa:

a) Modernización de avenidas y calles importantes de la Capital.

b) Solución del problema inquilinario en Panamá y Colón.

c) Capacitación de sus hospitales y clínicas, que están aún muy peligrosamente recargados.

d) Capacitación cultural e intelectual de su Cuerpo de Policía y modernización del mismo conforme a plan que ya tiene preparado el Ejecutivo.

e) Construcción de una gran cárcel moderna cerca de la Carretera Transísmica según lo ha propuesto el Ministro de Gobierno y Justicia.

f) Construcción de edificios escolares en las ciudades de Panamá y Colón por un valor mínimo de ocho millones de balboas.

g) Desarrollo de un programa de acción inmediata para la producción abundante y barata de pescado, carne, leche y arroz.

VI

AHORA O NUNCA: NECESIDAD DE QUE NOS ORGANICEMOS

Para enfrentarse a todos estos problemas y obtener de las negociaciones, ahora, y de las obras, más tarde, un máximo de provecho, tanto los ciudadanos como las instituciones y el Gobierno panameños deben aprestarse a revisar sus ideas y prácticas actuales.

No debe olvidarse que el nuevo Canal, una vez estabilizada la inclinación de sus riberas, requerirá gastos mucho menores para su mantenimiento; que el atractivo que las complicaciones mecánicas del actual canal ofrecen al turista, han de desaparecer; que el canal a nivel mostrará al pasajero casual, en su mayor extensión, solamente enormes paredones de roca; que el tránsito de vapores será más rápido y expedito, reduciéndose así la posibilidad de que los transeúntes visiten nuestras ciudades terminales durante el período de travesía, y que, por sobre todo, el costo de operación habrá de disminuir notablemente.

Todos estos factores y muchos otros afectarán considerablemente en el futuro las entradas que tanta preeminencia han venido teniendo en nuestra economía y que provenían de las actividades canaleras.

Hay quienes piensan que la nivelación del Canal, al hacer más fácil y rápido el tránsito, habrá de contribuir a incrementar el pasaje de barcos. Tal conclusión es incorrecta: el movimiento de barcos por el Canal seguirá dependiendo fundamentalmente de otros factores de carácter más universal, como, por ejemplo, la posición relativa de los centros de producción y de consumo ya sea de artículos manufacturados, ya de materias primas. El hecho de que la travesía del Canal pudiera reducirse, digamos, de seis a cuatro horas, no podría inducir a un transatlántico a preferir la ruta de Panamá a otra cualquiera. Pero tal circunstancia podría sí, en cambio, reducir hasta en un 50% el tiempo disponible de los pasajeros para detenerse en las ciudades terminales y, en una proporción mayor todavía, sus inversiones en el Istmo.

El influjo de dinero que ha de venir con motivo de la conversión (se gastará indudablemente más de dos mil millones de dólares contando la construcción de grandes bases navales y aéreas) tiene que ser aprovechado, por lo tanto, en establecer definitiva y firmemente nuestra economía para el futuro.

La actual y las próximas administraciones, instituciones como el Magisterio Panameño Unido, las Cámaras de Comercio, el Club Rotario y el de Los Leones, la Sociedad de Ingenieros y otras agrupaciones cívicas y profesionales tendrán que afrontar, junto con el pueblo todo, la grave responsabilidad histórica envuelta en la cir-

cunstancia de que será ahora o nunca cuando Panamá pueda adquirir independencia económica y personalidad propia mediante la acumulación del capital, los equipos y la experiencia necesaria para la supervivencia dentro de un plano elevado.

Las reformas a nuestras prácticas y modos de pensar que paso a recomendar no deben, pues, considerarse como fuera de lugar en un estudio sobre el proyecto de un canal a nivel. Ellas deben, en realidad, ser reforzadas por otras reformas paralelas, que no dudo personas más calificadas que yo sugerirán a su debido tiempo. La construcción del canal actual no dejó una mayor proporción de beneficios a nuestro país, entre otras razones, por la notoria falta de preparación de nuestro pueblo para trabajos de esta importancia.

La suma que ha de gastarse ahora será mayor que la invertida en la construcción del Canal por esclusas. Tendremos también la ventaja de que las obras de defensa que han de construirse distribuirán las oportunidades de aprovechamiento económico sobre un área más extensa de la República. Igualmente nos favorecerá la circunstancia de que nuestro pueblo está hoy más preparado en todo sentido para producir y para prestar servicios que al principio del siglo.

No tendríamos excusas, pues, si dejáramos pasar esta nueva oportunidad de afianzar firmemente nuestra economía, como dejaron pasar la suya nuestros padres.

Es una grave responsabilidad la que tenemos los hombres de hoy, en realidad, para con las generaciones futuras.

Confío en que cada uno dará de sí hasta el máximo de sus capacidades y en que las siguientes recomendaciones, en su mayor parte recogidas por mí del ambiente, merecerán los honores de una crítica constructiva, en primer y pronto término, y los de una efectiva realización, en cuanto ellas merezcan ser aprobadas.

1o.—El sistema tributario de Panamá debe ser simplificado, con mayor énfasis en la tributación directa sobre la renta y mayor aún sobre la renta fácil de ciertos tipos de explotación comercial del vicio que acarrearán más preocupaciones y molestias al Estado. Debe tenderse, por otra parte, a disminuir los gravámenes que hoy castigan al pueblo consumidor.

La más elemental justicia exige la inmediata revisión, como lo he pedido ya en proyecto que considera ahora la Asamblea Nacional, de una tarifa aduanera que grava con marcada mayor dureza el jabón de lavar que el jabón fino de tocador; la papa que el caviar, y la tela para hacer camisas, que las camisas hechas, por no citar más que unos cuantos ejemplos.

El costo de ciertas obras urbanas y otras mejoras que benefician claramente a personas privadas, al aumentar el valor de terrenos y construcciones, debe ser sobrellevado principalmente por

los más directamente beneficiados, en proporción a la plus-valía. La amortización a largo plazo de las inversiones en mejoras de interés público, por tal método, daría una enorme capacidad de iniciativa al Estado para promover la modernización de nuestras ciudades principales y evitaría la repetición de absurdos como el de que la Nación invierta medio millón de balboas de la comunidad en vías y rellenos que benefician a particulares con utilidades netas de más de un millón.

2o.—Deben mejorarse los servicios del Registro de la Propiedad haciendo más fácil la liquidación y pago de impuestos mediante el establecimiento de una Oficina de Recaudación cercana al despacho y facilitando, además, la obtención de datos de inscripción, mediante la confección de un índice alfabético y de un tarjetario. El Catastro debe ser modernizado a base de un verdadero avalúo de los bienes raíces.

Debe también mejorarse el Registro Civil mediante la confección de un índice que permita consultas e identificaciones rápidas. Debe corregirse la situación denunciada por el Ministro de Gobierno de que hay actualmente 125,000 nacimientos sin inscribir.

3o.—Distintas Comisiones Técnicas deben estudiar las posibilidades y recursos económicos del país y orientar la canalización de estos últimos con fines productivos. El Estado debe promover el desarrollo de instituciones financieras. Debe también reorientar las suyas propias con el fin de ampliar y facilitar los créditos, no sólo en las ciudades de Panamá y Colón sino también en el Interior.

Es necesario coordinar y definir claramente las funciones del Banco Nacional (el cual debiera crear sucursales en varios puntos de la ciudad de Panamá, en Colón y en varias poblaciones del Interior cuando en estas últimas los capitalistas locales estén dispuestos a suscribir el 50% del capital que se fije como básico), el Banco Agro-Pecuario e Industrial, el de Urbanización y la Caja de Ahorros.

El Gobierno debe prepararse técnicamente para cooperar en el futuro, con más eficiencia e interés que en el pasado, en el despacho desde el exterior de embarques esenciales para la industria, el comercio y la agricultura y para impedir la inflazón o alzas injustificadas de precios.

4o.—Las principales vías de comunicación de la ciudad de Panamá deben ser ampliadas y mejoradas y nuevas vías de comunicación deben ser construídas a fin de facilitar el tránsito de automóviles. La ciudad debe ser embellecida y modernizada (casi que debía decir, reconstruída) convirtiéndosela en un lugar atractivo y acogedor, de fácil acceso y recorrido.

Debe reiniciarse y acelerarse la construcción de la Carretera Panamericana, desde Costa Rica hasta Colombia. Dicha carretera debe ser de concreto y abrir tierras altas que en su mayoría pertenecen a la

Nación, y que son más fértiles y de clima más benigno, a fin de sentar las bases para un programa de inmigración y de desarrollo agrícola y de hacer al Interior más atractivo y accesible para el turista y para el residente de la Zona.

La Policía de Tránsito debe ser entrenada especialmente para que llene su cometido con la mayor cortesía y corrección. Los Agentes deben saber inglés y recibir un sueldo más adecuado.

Los Tribunales de Justicia Popular (Jueces Nocturnos, Jueces de Policía, Jueces de Tránsito y Corregidores) deben desempeñar sus funciones con más prontitud. Cada Tribunal debe estar provisto de intérpretes y los funcionarios deben ser abogados cultos, y con amplio sentido de humanidad y de justicia.

Debe modernizarse y capacitarse el sistema carcelario. El Estado Panameño ha sido condenado varias veces por tribunales internacionales a pagar indemnizaciones a extranjeros residentes por la dureza a que sus cárceles antihigiénicas y congestionadas los han sometido. Las cárceles de Panamá y Colón están funcionando a más del doble de su capacidad. La improductividad de la Colonia Penal de Coiba y de todas nuestras cárceles establece un clima de corrupción contraindicado para la regeneración moral de los detenidos y resulta, además, demasiado onerosa para el Fisco (Véase la Memoria del Ministro de Gobierno y Justicia, 1946.)

50.—Debemos organizar técnicamente nuestra burocracia. Yo no estoy tan convencido como parecen estarlo varios altos funcionarios de esta Administración de que el reajuste debe consistir en la reducción de empleos. Hay muchos servicios públicos esenciales que no están siendo prestados con la debida eficiencia. Procédase a delimitar las funciones de los despachos de modo que cada detalle del servicio público quede previsto. Escójanse los jefes con la preparación técnica, la experiencia y el carácter necesario para controlar cada grupo de funciones afines. Désele a cada uno de ellos el número de subalternos que requiera para realizar su trabajo. Exíjasele el eficiente y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las funciones asignadas. Revítese continuamente, luego, cada oficina para transplantar, podar, injertar, talar y sembrar, según sea del caso.

Yo creo que esto es lo que hay que hacerle a esa selva enmarañada, exhuberante y desconcertante que es nuestra burocracia. Y repito que yo no sé si la tala tendrá que ser mayor que la siembra. ¡Hay tanto por hacer, y tanto por rehacer y tanto por destruir en esta Panamá tan confiada y feliz!!

60.—El Cuerpo Diplomático debe ser reorganizado de modo que nos representen en el exterior, y especialmente en América, hombres inteligentes, cultos y de carácter.

Deben reemplazarse gran número de Representantes Diplomáticos que fungen hoy de Embajadores, no obstante que no tienen la menor idea de nuestros problemas y de que ni siquiera poseen muchos de ellos la capacidad de emoción social para resolverse a estudiarlos. Simultáneamente, debe organizarse una maquinaria de publicidad para la divulgación de nuestras aspiraciones y de nuestros acontecimientos y para explicar nuestras faltas aparentes o reales.

70.—Esta Administración evitó que se malgastaran millones de Lalboas en un aeropuerto absurdo en los pantanos de Tapia. El aeropuerto de Tocumen debe ser continuado con acelerado empeño. (Me siento sumamente complacido de haber motivado, en los comienzos de la actual Administración, que se revisara el proyecto de un aeropuerto en Tapia, que habría resultado tres veces más caro, e inferior, que el de Tocumen.)

80.—El Comercio local debe aprestarse para rendir un más abundante y eficiente servicio y para percibir mayores utilidades por razón de una organización más competente y de un mayor volumen de negocios y no por medio de una explotación desconsiderada y oportunista. Recuérdese que fue ese tipo de explotación lo que indudablemente contribuyó en mayor grado a la creación y crecimiento de los Comisariatos de la Zona, en ocasión anterior. Piénsese también en que, con motivo de la actual escasez de artículos de primera necesidad, ya están surgiendo voces que recomiendan, y esta vez al Gobierno de Panamá, el establecimiento de Comisariatos Oficiales.

La diferencia de precios de artículos de primera necesidad entre los Comisariatos de la Zona y las tiendas y almacenes de Panamá y Colón no pueden atribuirse solamente a la existencia de la alta tarifa aduanera que se aplica a las importaciones hechas por el comercio panameño. Del valioso informe del experto norteamericano David Lynch sobre nuestro problema arancelario, que acaba de llegar a Panamá, indico, por vía de ilustración, un renglón del cuadro No. 7, que analiza la proporción entre recargos hechos por el comercio y recargos causados por los impuestos en ciertos artículos típicos: los vestidos para caballeros tienen un recargo causado por el impuesto de 20% y un recargo usual, para utilidad bruta del expendedor, de 113%. Tal recargo es un abuso que solo puede explicarse por la impasibilidad de nuestro pueblo y la falta de competencia entre los expendedores.

90.—La Universidad debe tratar de producir *calidad* y *cantidad*. Si no puede producir inmediatamente las dos cosas, debe resolverse a producir, por lo menos, *cantidad*. Hay una tremenda y urgente necesidad en Panamá de profesionales y, especialmente, de médicos y dentistas. La Universidad debe asumir plenamente sus funciones de tal, estableciendo cursos regulares diurnos, con profesores y alumnos primordialmente consagrados a sus respectivas funciones. Deben crearse cursos completos de Medicina. Odontología, Ingeniería, Agrimensura,

Comercio y Educación. Debe asegurarse la entrega de diplomas una vez satisfechos los programas de estudios, que deben ser suscritos.

El curso de Ingeniería actual, descontados todos los factores negativos que nuestro ambiente presenta en la actualidad al estudio, por razón tan solo de su extensión y del número de horas disponibles para cubrirlo, requeriría 11 años para su terminación, según la autorizada opinión de mi amigo el profesor universitario Víctor C. Urrutia.

Para estimular la matrícula, debe otorgarse un número crecido de becas.

Las Escuelas Secundarias y Profesionales deben enseñar efectivamente el inglés. Deben entrenarse, por otra parte, maestros panameños para enseñar español. El nuevo colegio de Artes y Oficios debe ser construído a la mayor brevedad y el nuevo plan de estudios y de organización para el mismo que se ha preparado, debe ponerse en ejecución inmediatamente, con las modificaciones del caso.

10o.—Deben construirse más y mejores hospitales y clínicas.

Debe investigarse la situación privilegiada de ciertos médicos y la muy desventajosa de ciertos otros, que han producido al parecer una agudización de la escasez, no tan real como aparente, de estos profesionales, con grave perjuicio para la salud pública y para la economía de las clases media y popular.

11o.—Debemos proteger nuestra nacionalidad, que continuará siendo más y más amenazada por poderosas fuerzas desintegradoras, mediante un efectivo método de defensa: el fomento de la propia cultura. Que el Estado, las instituciones cívicas, nuestros comerciantes y nuestros industriales estimulen y premien la producción científica, literaria y artística dentro del país y se conviertan en activos agentes de nuestro engrandecimiento cultural.

12o.—Los panameños debemos aceptar que no tenemos el derecho de regatear el uso de tierras y aguas que se nos demuestre son necesarias para la construcción, operación o defensa del nuevo Canal. Ello contrariaría los intereses mismos de Panamá, los de los Estados Unidos y los del resto del mundo. La moral social moderna considera justificadamente que la propiedad privada desempeña una función social y por eso condena el estancamiento ocioso de los medios de producción cuando los acapara un individuo. El mismo criterio moral es aplicable a las naciones, que no pueden oponerse al progreso del mundo esgrimiendo tan sólo como derecho el título de propiedad sobre sus tierras.

Tanto los norteamericanos como los panameños, por otra parte, debemos ponernos de acuerdo sobre el hecho de que Panamá tiene derecho a participar en adecuada proporción de los beneficios que los sacrificios que ella se impone, proporcionan a los Estados Unidos y al resto del mundo.

Panamá debe llevar a su plena realización el principio constitucional que establece iguales oportunidades para norteamericanos y panameños en todas las actividades comerciales, industriales y agrícolas y exigir el máximum de oportunidades y de igualdad para los panameños en las obras de la Zona.

* * *

El estudio intensivo de todos los problemas aquí ligeramente esbozados debe ser encomendado a los especialistas nacionales o extranjeros más competentes que puedan contratarse. Casi todos estos problemas son de carácter preparatorio y urgente. Una vez resuelto cada uno de ellos, debe llevarse el plan correspondiente a la práctica. Las negociaciones deben ser conducidas con amplitud y rapidez. La lentitud con que parecen estarse debatiendo los secundarios problemas de la Mesa Redonda, sugiere que los grandes debates que aquí se plantean hubieran de retardar la conversión del Canal por unas cuantas décadas. O, lo que sería peor, que los convenios indispensables hubieran de ser aprobados a última hora, en términos insuficientemente debatidos y peor comprendidos, que sean tan perjudiciales para Panamá como los del Tratado de 1904.

No dejemos, pues, las cosas para *mañana!*

AGENCIAS LUMINA

• INGENIEROS ESPECIALIZADOS •

REPRESENTANTES Y DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

WORTHINGTON PUMP AND MACHINERY CORP.

INTERNATIONAL AUTOMATIC ELECTRIC CORP.

DAY-BRITE LIGHTING, INC.

MALL TOOL COMPANY

RICHARDS-WILCOX MFG. CO

% PROPORCIONEERS, INC. %

BUCKEYE TRACTION DITCHER CO.

LINK BELT SPEEDER CORPORATION

EUCLID ROAD MACHINERY CO.

CEDARAPIDS (Iowa Manufacturing Co.)

LAPLANT-CHOATE Mfg. Co., Inc.

Contamos con un taller de hojalatería completamente equipado. Confeccionamos presupuestos y ejecutamos trabajos ordenados especialmente. Garantizamos nuestros equipos y nuestras instalaciones.

Oficina Tel. 661 Apart. 846 Taller Tel. 1205L

Vía España, No. 30.

Panamá, R. P.

NADA MEJOR



Para las Señoras en estado interesante

Para las Madres durante la lactancia

Para los Niños desde sus más tiernos años

Para los Escolares

Para los Convalecientes

Para los Ancianos

Para los Trabajadores intelectuales

Para los debilitados.

LA BEBIDA
REFRESCANTE
MAS POPULAR
EN PANAMA



CERVECERIA NACIONAL, S. A.

Servicio de Inversiones, S.A.

Banqueros



DIRECTORES:

AUGUSTO G. ARANGO

EMANUEL LYONS JR.

HENRIQUE G. ARANGO

CABLE - INSECO

APARTADO 1774

TELEFONO 2014

626.9
S942