

BENEFICIOS ECONOMICOS DEL ANTEPROYECTO
DE TRATADO SOBRE EL CANAL
DE PANAMA

M E M O R A N D U M

Re.: Beneficios Económicos del Anteproyecto de Tratado sobre el Canal de Panamá.

El propósito del presente Memorándum es el de explicar sintéticamente los diversos aspectos económicos del Anteproyecto de Tratado que se titula Tratado entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América Concer-niente al Canal de Panamá que lleva fecha de 21 de junio de 1967.

El enfoque general de los efectos económicos partió de la base de que los planteamientos de la delegación panameña respecto a estos temas estaban supeditados al logro de obje-tivos de carácter político y jurídico en lo que respecta a la soberanía y jurisdicción de la República de Panamá sobre el territorio que hasta el presente se he conocido como la Zona del Canal de Panamá.

Los objetivos económicos se pueden sintetizar en la si-guiente manera:

1. Obtener del funcionamiento del Canal de Pana-má un nivel de ingresos cónsono con el poten-cial de ingresos de dicho canal y que permita a la República de Panamá financiar un acelerado proceso de desarrollo económico y social sin tener que incrementar peligrosamente el endeudamiento externo de la Nación; y
2. Lograr la apertura del área contigua a la vía canalera a toda clase de actividades económi-cas que realicen empresas panameñas bajo las leyes de la República de Panamá a fin de obtener los beneficios que deben derivarse del adecuado aprovechamiento de la posición geo-gráfica del Istmo.

Estos objetivos

Estos objetivos implican un equilibrio entre los ingresos fiscales que el Tesoro Nacional percibiría por razón del nuevo Tratado y los beneficios que llegarían al sector privado. En esta forma se evitarían distorsiones en favor del sector público o del sector privado.

A continuación se inicia la explicación sintética de los aspectos económicos, que se han agrupado bajo diversos temas principales a fin de facilitar su estudio.

I. Aspectos Laborales.

Fundados en las aspiraciones tradicionales de la República de Panamá en materia laboral, los planteamientos de la delegación panameña en el proceso negociador recién culminado, se encaminaron a eliminar las discriminaciones y las diferencias de tratamiento que han venido suscitándose por razón de nacionalidad o áreas de enganche. A este respecto, se consigna en el Anteproyecto de Tratado el principio de que el canal constituye primordialmente una fuente de empleo para los panameños, tal como se lee textualmente en el numeral (1) del Artículo VII:

"El Canal constituye primordialmente fuente de ocupación para los panameños en todas las categorías de empleo."

El principio anterior se complementa con el numeral (2) del mismo Artículo que con respecto a la igualdad de trato dice:

"Habrà completa igualdad de trato para todos los funcionarios y empleados sin distinción de nacionalidad."

Finalmente, la política laboral contempla el principio de que a igual trabajo corresponde igual remuneración, como se lee textualmente en el párrafo (c) del Artículo VII:

"... a igual

"... a igual trabajo corresponde igual remuneración, con exclusión de cualesquiera consideraciones sobre nacionalidad o lugar de contratación de los servicios."

Respecto a los niveles de salario propiamente, se recordará que simultáneamente con el proceso negociador la Cancillería interpuso gestiones ante el Gobierno de los Estados Unidos de América a fin de incrementar progresivamente los niveles de salario con que se beneficien los empleados panameños de la actual Compañía del Canal y Gobierno Civil de la Zona del Canal. Dichos incrementos se incorporaron en una ley aprobada por el Congreso de los Estados Unidos de América. Sin embargo, al crearse, mediante el ante proyecto de Tratado, la Administración Conjunta del Canal de Panamá y cesar la facultad del Congreso de los Estados Unidos de América para legislar con respecto a el Area del Canal, se perdía automáticamente el incremento de salario previamente obtenido. Por ello se incorporaron en el Ante proyecto de Tratado los nuevos niveles de salarios de manera que la Administración Conjunta se vea en la obligación de cumplir con dicha disposición. A este respecto en el literal del numeral (1) del Acuerdo Referente al Artículo XXVII, se lee textualmente:

"El salario mínimo que se pagará a los empleados transferidos al servicio de la Administración no será menor de B/. 1.15 por hora a partir del 1º de febrero de 1968, B/. 1.30 por hora a partir del 1º de febrero de 1970 y B/. 1.60 a partir del 1º de febrero de 1971."

El efecto que este incremento tendrá en el nivel total de ingresos de los trabajadores panameños de la Administración se puede apreciar en el Cuadro 1 del Anexo Estadístico

de este

de este Memorándum. No escapan a la atención del lector las diversas implicaciones del nuevo nivel de remuneraciones tanto para el fisco panameño como para la economía nacional. Por una parte el nivel de recaudación hasta ahora previsto con respecto al ingreso de empleados panameños de la actual Zona del Canal se verá incrementado, por razón de la progresividad de nuestro Impuesto sobre la Renta, en una proporción mayor que la proporción de aumento de la planilla total. En lo que toca a la economía panameña el ingreso adicional tendrá un resultado neto final por razón de su efecto multiplicador, de varias veces el incremento anual de la planilla. Evidentemente esto repercutirá de manera positiva en el nivel y tasa de crecimiento del Producto Interno Bruto de la República de Panamá y en la progresiva eliminación del desempleo.

Otra disposición laboral que tendrá un significado económico de importancia es la relativa a los ajustes que deberá hacer la Administración en el nivel de salarios a fin de compensar los incrementos en el costo de la vida por razón de la aplicación del nuevo Tratado. A este respecto el literal (a) del numeral (1) del Acuerdo Referente al Artículo XXVII, lee como sigue:

"...la Administración, a intervalos apropiados, revisará los salarios y compensaciones de los empleados transferidos al empleo de la Administración con el objeto de compensar cualquier aumento neto en el costo de la vida o la pérdida neta de tales empleados hayan sufrido debido a la celebración de este Tratado o por motivo de decisiones que en el desarrollo del mismo se tomen durante dicho período de cinco años."

Es evidente que dicha disposición tendrá un doble efecto. Por una parte los actuales empleados de la Zona del Canal no verán mermado su ingreso real por razón de los nuevos Tratados, y

Tratados, y por la otra el incremento de remuneraciones ya sea a nacionales de los Estados Unidos de América o de la República de Panamá tendrá los mismos efectos fiscales y económicos para Panamá a los que se hace referencia anteriormente con respecto al incremento del salario mínimo.

Otro aspecto que amerita mención es la obligación de la Administración de cobrar las cuotas del Seguro Social de la República de Panamá en relación con los empleados que no sean ciudadanos de los Estados Unidos de América y que no están amparados por la Ley de Jubilaciones del Servicio Civil de dicho país. El numeral (2) del Acuerdo Referente al Artículo XXVII dice a este respecto lo siguiente:

"Con respecto a los empleados referidos la Administración efectuará las retenciones de las contribuciones de los empleados y pagará las cuotas patronales correspondientes a los mismos en la forma señalada para el patrono por las leyes de la República de Panamá o de los Estados Unidos de América, según fuere el caso."

El efecto de dichas contribuciones será el fortalecimiento de la situación financiera de la Caja de Seguro Social a la vez que proveerá una mayor integración económica y social de los empleados panameños de la Administración con el resto de los trabajadores de la República de Panamá.

Finalmente, y es posible que de tanta o mayor importancia que otros aspectos laborales que hasta ahora se han mencionado, por razón de sus implicaciones económicas, sociales y políticas, el Anteproyecto de Tratado consigna el derecho a la contratación colectiva a los empleados de la Administración Conjunta del Canal de Panamá. A este respecto el literal (a) del numeral (6) del Acuerdo Referente al Artículo XXVII, reza como sigue:

"El derecho de los empleados a celebrar contratos colectivos con la Administración será reconocido con sujeción a las normas, reglamentos y limitaciones que la Administración establezca ."

II. Participación en los ingresos del Canal.

Los planteamientos de la Delegación panameña en la mesa de negociaciones con respecto a la participación de la República de Panamá en los ingresos directos provenientes del funcionamiento del Canal de Panamá, se basan en primera instancia en un estudio científico de los peajes de dicha vía interoceánica, llevado a cabo con el apoyo financiero y técnico del Fondo Especial de las Naciones Unidas por la prestigiosa firma consultora de Cambridge, ARTHUR D. LITTLE, INC. El referido estudio se titula: REVENUES VS. TOLLS FOR THE PANAMA CANAL. A su vez la Delegación norteamericana presentó como elemento de juicio para las negociaciones respecto a este tema un estudio elaborado por la entidad consultora STANFORD RESEARCH INSTITUTE y que se titula: ANALYSIS OF PANAMA CANAL TRAFFIC AND REVENUE POTENTIAL. Además, ambas delegaciones sustentaron sus respectivas posiciones y presentaron verbalmente y por medio de documentos otras informaciones y análisis complementarios respecto a los temas de peajes, ingresos y tránsito a través del Canal. Los consultores técnicos contratados respectivamente por ambos Gobiernos tomaron parte, conjuntamente con las delegaciones de ambos países, en una reunión en la que se debatieron ampliamente los diversos ángulos de tan delicado tema. A su vez la delegación panameña solicitó a Arthur D. Little, Inc. la realización de un análisis del estudio efectuado por Stanford Research Institute, análisis que se encuentra en el informe titulado A CRITICAL REVIEW OF STANFORD RESEARCH INSTITUTE REPORT "ANALYSIS OF PANAMA CANAL TRAFFIC AND REVENUE POTENTIAL".

Evidentemente el

Evidentemente el volumen de la documentación utilizada en las discusiones respecto a la participación de Panamá en el potencial de ingresos del Canal existente y la complejidad de dicho tema requerirá amplísimas explicaciones verbales posteriores que no tienen cabida en este Memorándum.

La participación directa de la República de Panamá en los ingresos del Canal depende de una fórmula consignada en el Anteproyecto de Tratado que relaciona el pago resultante con el número de toneladas de carga comercial que transita por el canal. Dicha fórmula aparece en el inciso (2) del numeral (4) del Artículo XXXIII que lee textualmente:

"Pago del costo de funcionamiento y mantenimiento del canal, inclusive un pago anual a la República de Panamá que se efectuará al final de cada año de funcionamiento del canal así: se comienza con un pago equivalente a la cantidad de 17 centavos de dólar de los Estados Unidos de América (\$0.17) por tonelada de 2240 libras ("long ton") de carga comercial que transite por el canal durante el primer año del funcionamiento del mismo bajo la dirección de la Administración; tal pago anual se incrementará anualmente durante cada uno de los cinco años siguientes en la cantidad de un centavo de dólar de los Estados Unidos de América (\$0.01) por tonelada de 2240 libras ("long ton") de carga comercial que transite el canal durante el año respectivo; transcurridos los cinco años referidos, el pago anual a la República de Panamá será de veintidós centavos de dólar de los Estados Unidos de América (\$0.22) por tonelada de 2240 libras ("long ton") de carga comercial que transite por el canal durante cada año de su funcionamiento."

La cuantía de dichos beneficios depende por tanto del incremento que se registre en el volumen de tránsito que se registre en el canal. Para estimar dichas cifras se requiere adoptar ciertos supuestos en cuanto al comportamiento que seguirá el tránsito en el futuro y la forma más lógica de hacerlo consiste en un examen de la experiencia registrada en el pasado. Los diversos estudios señalan diferentes tasas

de crecimiento

en los distintos períodos del pasado que se han analizado. Estas cifras son las siguientes:

1. Estudio del período 1947-1963: 3.6% anual; y
2. Estudio del período 1954-1963: 3.8% anual.

Si suponemos conservadoramente que en el futuro el tránsito aumentará a una tasa de 3.5% anual, inferior al promedio de las tasas registradas en los dos (2) períodos estudiados, tendríamos que para los 30 años comprendidos entre 1970 y 1999 el volumen total de ingresos que recibirá el Tesoro Nacional alcanzará la suma de B/ 1.052.000.000 (MIL CINCUENTA Y DOS MILLONES DE BALBOAS).

Otro aspecto importante, aunque de más difícil cuantificación, es el de la distribución de las ganancias resultantes del funcionamiento del canal en partes iguales entre los Gobiernos de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América. Esta disposición aparece en el numeral (5) del Artículo XXXIII y lee como sigue:

"Después de que los pagos referidos en el numeral (4) de este Artículo hayan sido hechos de los fondos recibidos en concepto de cobro de peajes, el remanente de las entradas percibidas por la Administración se distribuirá en partes iguales entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América."

En esta explicación de los beneficios económicos se parte de la premisa de que no resulta prudente hacer proyecciones firmes con respecto a los ingresos que pueda derivar la República de Panamá de la participación en las ganancias que podrían resultar del funcionamiento del canal. Se puede, sin embargo, establecer un límite máximo superior basado en lo que ha sido tradicionalmente la política de los Estados Unidos de América. En efecto, durante las negociaciones se

mencionó, por

mencionó, por parte de los delegados norteamericanos, el hecho supuesto de que la deuda de la Compañía del Canal con el Gobierno de los Estados Unidos de América por la construcción de dicha vía interoceánica todavía se encuentra pendiente. Aunque el tratado dispone, como se verá más adelante, que la Administración asuma el canal sin ninguna responsabilidad por dicha deuda, los delegados norteamericanos anunciaron que su gobierno podría utilizar los ingresos que obtenga del funcionamiento del canal para amortizar dicha deuda.

Con base en dicha política norteamericana se pueden estimar los ingresos que tendrían que obtenerse en concepto de utilidades para lograr en el período 1970-1999 la amortización de la supuesta deuda fundada con base en los ingresos totales que obtenga el gobierno norteamericano en concepto de participación y ganancias. Para ello hemos estimado la suma anual de B/ 28.300.000.00 (VEINTIOCHO MILLONES TRESCIENTOS MIL BALBOAS) que habría que pagar para amortizar una deuda de B/ 490.000.000 (CUATROCIENTOS NOVENTA MILLONES DE BALBOAS) al 4% de interés anual durante 30 años. De dicha suma se ha descontado el producto de la participación directa de los Estados Unidos en los ingresos del canal (B/ 0.08 el primer año, B/ 0.09 el segundo año y B/ 0.10 a partir del tercer año), lo que resultaría en un ingreso total remanente de B/ 367.000.000 (TRESCIENTOS SESENTA Y SIETE MILLONES DE BALBOAS) que deberían obtener en concepto de utilidades. Como la República de Panamá obtendría las mismas utilidades que los Estados Unidos de América, a la participación de Panamá antes mencionada habría que adicionar una suma igual, o sea B/ 367.000.000 (TRESCIENTOS

SESENTA Y SIETE MILLONES DE BALBOAS) durante el período de la vigencia del Tratado.

Conviene dejar en claro que dicha suma sólo se obtendrá si los Estados Unidos de América optan por utilizar su mayoría en la Junta Directiva de la Administración para crear las ganancias suficientes para pagar la llamada deuda fundada. También es necesario aclarar que estos cálculos y supuestos se refieren exclusivamente a la política que el Gobierno de los Estados Unidos de América seguirá con respecto al uso a que destinará los fondos que obtenga del funcionamiento del canal de acuerdo con las fórmulas previstas en el Tratado, ya que en ninguna parte del Tratado se consigna la obligación de amortizar la llamada deuda fundada.

Las fórmulas anteriormente expuestas indican que la contabilidad de la Administración será de extrema importancia para la República de Panamá. A este respecto se han consignado principios en el Anteproyecto de Tratado tendientes a salvaguardar los intereses panameños mediante la fiscalización de los libros de la Administración. El numeral (1) del Artículo XXX lee como sigue:

"La Administración llevará sus registros y libros de contabilidad de acuerdo con principios contables que sean de aceptación general y que sean aprobados por el Contralor General de la República de Panamá y por el Contralor General de los Estados Unidos de América."

Y el numeral (2) del Artículo XXX establece:

"Con posterioridad a la fecha en que la Administración asuma la totalidad de las responsabilidades y funciones que se le señalan en este Tratado, la Administración, dentro de los 120 días siguientes al vencimiento de cada año fiscal, entregará al Presidente de la República de Panamá y al Presidente de los Estados Unidos de América, la rela-

ción de los ingresos y las fuentes y la utilización de fondos de la Administración correspondientes a dicho año fiscal y el balance de situación de la Administración correspondiente al último día de tal año fiscal. Tales cuadros y balances de situación señalarán en forma lógicamente detallada los resultados de las transacciones y el estado financiero de la Administración y estarán acompañados del concepto emitido por una firma independiente de contadores públicos seleccionados por la Administración con la aprobación de la República de Panamá y los Estados Unidos de América".

Finalmente conviene señalar que al asumir la Administración el manejo del Canal de Panamá lo hace sin asumir responsabilidad alguna por la llamada deuda fundada del Canal de Panamá con el Tesoro de los Estados Unidos de América. Sobre este particular el numeral (3) del Artículo III lee como sigue:

"A partir de la fecha en que asuma la totalidad de las responsabilidades y funciones que se le señalan en este Tratado, la Administración asumirá todo el activo, pasivo y compromisos de la Compañía del Canal de Panamá y del Gobierno de la Zona del Canal, según aparezcan en los últimos balances generales de la Compañía del Canal de Panamá y del Gobierno de la Zona del Canal. La parte no recuperada de la inversión de los Estados Unidos de América en el Canal de Panamá no quedará incluida en el pasivo asumido por la Administración de acuerdo con las disposiciones de este numeral".

III. Cobro de Impuestos.

Las disposiciones del anteproyecto de Tratado en materia fiscal estipulan el pago del Impuesto sobre la Renta por parte de los norteamericanos empleados por la Administración, el pago de los impuestos de importación sobre todos los bienes que se importen para la reventa en el "Area", el pago de impuestos de importación sobre las ventas que la Administración haga de bienes usados por la misma, el pago de los impuestos que establezcan las leyes fiscales de la República de Panamá por la Administración cuando ésta continúe con el manejo de ciertas actividades comerciales que la empresa privada panameña no quiera asumir, y el pago de las contribuciones del Seguro Social de los empleados panameños de la Administración.

Respecto a los impuestos directos el literal (a) del numeral (1) del Artículo XXVIII establece:

"Los jueces de los tribunales del Area del Canal y los funcionarios, empleados y contratistas de la Administración y los empleados de tales contratistas no estarán exentos del pago de tales impuestos, tasas y otras cargas excepto en los casos en que así se especifique en este Tratado."

Respecto a los impuestos sobre los bienes que se importen para la reventa en el Area, el Tratado establece en el numeral (2) del Artículo XXVIII lo siguiente:

"Los referidos privilegios de importación libre de derechos de aduana no se extenderán a los miembros de la Junta Directiva, los jueces de los Tribunales del Area del Canal y a los funcionarios y empleados de la Administración, excepto según se dispone en el numeral (9) del Artículo IV de este Tratado, o al personal de los contratistas de la Administración o a otros residentes del Area del Canal. Los privilegios para importar con exoneración de los derechos de aduana no se extenderán a ningún artículo importado por la Administración para fines de re-

reventa excepto que se trate de importaciones hechas con el objeto de efectuar reventas a la República de Panamá o a los Estados Unidos de América, y sus agencias."

En este panorama global de los ingresos fiscales que surgen de las disposiciones del anteproyecto de Tratado, los impuestos de importación y sobre la renta son los de más fácil y directa cuantificación en estos momentos. Sobre dichos impuestos se ha hecho un estimado basado en datos proporcionados por la Compañía del Canal de Panamá y tomando en cuenta informaciones proporcionadas por la Dirección de Estadística y Censo de la Contraloría General de la República y basándose también en cálculos efectuados por el Ministerio de Hacienda y Tesoro. Dichas informaciones y cálculos llegan a la conclusión de que los ingresos adicionales que obtendrá el Tesoro Nacional en concepto de Impuesto sobre la Renta que pagan los nacionales de los Estados Unidos de América empleados por la Administración y de impuestos de importación sobre bienes que se importen para la reventa en el Area del Canal sumarán en el año de 1970 siete millones de balboas (B/7,000.000). Si se asume, con base en la experiencia del pasado, que dichos ingresos fiscales se incrementarán en el futuro a una tasa de crecimiento de 3.0% anual, la recaudación adicional total del Tesoro Nacional por razón de dichos impuestos sumará en el período 1970-1999 un total de trescientos veintitres millones seiscientos mil balboas (B/323.600.000).

Las ventas que efectúe la Administración o subcontratistas de bienes usados por los mismos estarán sujetas al pago de los derechos de aduana y otras cargas que graven dichos bienes en la República de Panamá. El numeral (3)

del Artículo

del Artículo XXVIII establece:

"...el adquiriente estará obligado a pagar a la República de Panamá los derechos de aduana y otras cargas que graven la importación del bien adquirido y si los derechos de importación u otras cargas son fijados ad-valorem los mismos se determinarán a base dél valor del bien objeto de la venta en el momento en que ésta se efectúe."

También está previsto en el Tratado que si después del período de cinco años en que la Administración maneje las actividades comerciales actualmente existentes en la Zona del Canal, no logra transferir alguna de esas actividades a la empresa privada panameña, las mismas estarán sujetas a todos los impuestos que se causen según la legislación fiscal de la República de Panamá. Sobre esta materia el literal (b) del numeral (2) del Artículo XV establece lo siguiente:

"en caso de que alguna de las actividades referidas continúe bajo el manejo de la Administración, ésta, con respecto a tal actividad y después de vencido el período de cinco años a que se refiere el numeral (1) de este Artículo, pagará a las autoridades correspondientes de la República de Panamá las cantidades equivalentes a los impuestos, tasas y otras cargas por los cuales la Administración sería responsable si su situación fuese la de una empresa comercial privada establecida en la República de Panamá; la Administración manejará tal actividad con sujeción a las leyes fiscales de la República de Panamá".

Existen, por otra parte, ingresos fiscales adicionales que percibirá la República de Panamá por razón de las estipulaciones del anteproyecto de Tratado. Sin embargo, la falta de información estadística completa en unos casos y el hecho de que en estos casos no existe experiencia comparable en el pasado, impide en estos momentos, hacer una cuantificación razonable del monto de dichos ingresos fiscales. A continuación se enumeran las disposiciones del anteproyecto de Tratado que resultarán en in-

crementos

incrementos adicionales de recaudación fiscal:

1. Apertura del Area del Canal a actividades económicas que realicen empresas habilitadas para ejercer tales actividades en la República de Panamá y sujetas a la legislación de la misma tal como se establece en los numerales (1) y (3) del Artículo XVIII;
2. Ingresos fiscales que surgirán por razón de las actividades que en el plazo de 5 años tendrá que discontinuar la Administración y transferir a la empresa privada panameña tal como se establece en los numerales (1) y (2) del Artículo XV; y
3. Impuestos sobre inmuebles que se cobrarán sobre las tierras e instalaciones cuyo uso revertirá a la República de Panamá según establece el Anexo I del anteproyecto de Tratado, y que sean vendidas por el Tesoro Nacional a intereses privados sujetos al pago de impuestos.

IV. Aprovechamiento de la posición geográfica.

Uno de los principales objetivos de la delegación panameña fue el de lograr la apertura de aquella parte de la Zona del Canal actual que se destinase al manejo del Canal de Panamá, a la actividad económica panameña a fin de que nuestra empresa privada pueda realizar las inversiones, aprovechar las instalaciones existentes y el tránsito de naves y bienes por el canal. Esto permitirá que la actividad económica panameña logre los beneficios que surgen del ahorro en tiempo y costo que la posición geográfica del Istmo hace posible. Las disposiciones del anteproyecto de Tratado que se refieren al aprovechamiento de la posición geográfica abren el camino para crear en relación con el canal un sector exportador de bienes y servicios que signifique un sustancial mejoramiento de la Balanza de Pagos del país y redunde en un mayor nivel de empleo y un más acelerado ritmo de crecimiento económico.

Bajo este acápite es necesario hacer referencia al Artículo XVIII del Tratado que en su numeral (1) establece:

"Con el objeto de incrementar el desarrollo económico de la República de Panamá, la Administración tendrá el derecho y la facultad de autorizar el establecimiento de empresas comerciales privadas de toda clase en el Area del Canal y de adoptar, expedir y hacer cumplir los reglamentos relativos a su establecimiento, funcionamiento y terminación."

Además, esas actividades cuya localización en el Area del Canal podrá autorizar la Administración

estarán sujetas

estarán sujetas a las leyes de la República de Panamá tal como se desprende del numeral (3) del referido

Artículo XVIII:

"Las empresas privadas autorizadas por la Administración para desarrollar actividades comerciales en el Area del Canal de acuerdo con lo estipulado en este Tratado quedarán sujetas a las leyes de la República de Panamá o a los reglamentos de la Administración de acuerdo con las estipulaciones de los Artículos XXIV y XXV de este Tratado."

Adelantándose a una serie de decisiones que habrá de tomar la Junta Directiva de la Administración durante el período de vigencia del Tratado, una vez este llegue a ratificarse, dicho anteproyecto dispone que la Administración interpondrá sus mejores esfuerzos para que un área de 51 hectáreas aproximadamente, ubicada en Diablo Heights y adyacente al Canal, se destine de inmediato a fines de desarrollo industrial por empresas panameñas. Esta disposición, que viene a ser una muestra del tipo de decisiones que podrá ir adoptando la Administración, aparece en el numeral (2) del Artículo XVIII y reza así:

"La Administración se esmerará en facilitar el desarrollo del área de Diablo Heights que se describe en el numeral (4) del Anexo (1) de este Tratado con el objeto de que allí se establezcan industrias privadas, siempre que ello armonice con el cumplimiento de las responsabilidades señaladas a la Administración en el Area del Canal."

En atención a la apertura del Area del Canal a la actividad económica panameña, las disposiciones sobre este particular se completan con la discontinua-

ción por parte de la Administración de una serie de actividades económicas que hasta el momento se han estado desarrollando a través de la Compañía del Canal de Panamá. A este respecto el numeral (1) del Artículo XV del anteproyecto de Tratado establece lo siguiente:

"Con sujeción al entendimiento de que las siguientes facilidades y servicios serán ejercidos preferentemente por la empresa privada y de que en el Área del Canal se continuarán desarrollando las mismas, en lugares convenientes a los residentes en dicha área y en conformidad con normas aprobadas por la Junta Directiva, la Administración, dentro del término de cinco años que se contarán a partir de la fecha en que la Administración asuma la totalidad de sus responsabilidades y funciones, discontinuará el manejo de tiendas de víveres, almacenes, plantas para la fabricación de productos lácteos, panaderías, reposterías, cafeterías y restaurantes; teatros, boliches y otras facilidades recreativas cuyo uso esté sujeto a pago de entrada; tiendas de utensilios ópticos; hoteles, lavanderías, plantas de lavado a vapor, imprentas, servicios de reparación de automóviles, servicios de reconstrucción de llantas y estaciones de expendio de gasolina manejados para el uso público; y, según sea acordado por la Administración de acuerdo con las disposiciones del Artículo XVI de este Tratado, cualesquiera otras facilidades o servicios similares."

En lo que toca a los servicios que se prestan a las naves en tránsito, aunque la Administración conserve la facultad de prestar directamente dichos servicios el Tratado prevee que los mismos, como cuestión de política, sean prestados por la empresa privada. El numeral (2) del Artículo IX que se refiere a este tema dice:

"La Administración seguirá la política de procurar, cuando ello sea factible, que los servicios a que se refiere el numeral

(1) de este Artículo sean prestados por la empresa privada."

Pero aún en el caso de que la Administración en algún momento haga uso de la facultad que le otorgue el Artículo IX, todas las ventas de bienes importados que se hagan a las naves en tránsito estarán sujetas al pago de los derechos de importación y otras cargas que establezcan las leyes fiscales de la República tal como lo dispone la tercera frase del numeral (2) del Artículo XXVIII citada anteriormente. Esta disposición es de especial importancia en lo que respecta a la venta de combustible y lubricantes que constituyen en la actualidad el principal renglón de venta a las naves y que implican beneficios fiscales y económicos a la República de Panamá por razón de la refinería existente.

Dentro del cuadro del aprovechamiento de la posición geográfica debe ubicarse además, la disposición del anteproyecto de Tratado que se relaciona a las compras que debe hacer la Administración en el desempeño de sus funciones. Sobre este particular aparece en el texto del anteproyecto en la última frase completa del numeral (2) del Artículo XXVIII la siguiente disposición:

"La Administración y sus contratistas obtendrán bienes cultivados, extraídos de minas, producidos, fabricados o ensamblados en la República de Panamá, o bienes de origen de los Estados Unidos de América que puedan obtenerse en la República de Panamá, cuando la calidad de los mismos sea satisfactoria a la Administración y el costo de tales bienes a la Administración no sea mayor que el de obtenerlos en los Estados Unidos de América."

Esta disposición

Esta disposición implica que la Administración preferirá la compra de productos panameños si su calidad es satisfactoria y si su precio es inferior al de bienes estadounidenses similares. El mismo principio se aplicará a los bienes de origen norteamericano que estén disponibles en la República de Panamá.

Por otra parte, para evaluar la disposición citada conviene recordar que con base en el Memorandum de Entendimientos Acordados de 25 de enero de 1955 las compras de bienes para ser usados en la Zona del Canal estarán exentos de las disposiciones de la ley de los Estados Unidos de América denominada "Buy American Act" en lo que se refiere a productos panameños. Dicha ley favorece en cuanto sea posible la compra de productos estadounidenses pero le dá una amplia facultad discrecional a los funcionarios administrativos. En dichas circunstancias los bienes panameños podrían quedar sujetos a la competencia de terceros países. Es evidente pues que el nuevo principio mejora notablemente la posición competitiva de los productos panameños.

Asimismo, hay que leer conjuntamente con la cita anterior la frase que antecede a la ya citada en el mismo numeral (2) del Artículo XXVIII. Ello implica que importaciones para la reventa estarán sujetas a las mismas protecciones arancelarias y fiscales que la República de Panamá otorga a su producción interna. En esas circunstancias, si durante el plazo inicial de 5 años la Administración opta por importar bienes objeto de aranceles proteccionistas sólo podrá hacerlo cu-

briendo el monto

briendo el monto de dicho arancel. Es de esperarse entonces que la diferencia de precios entre los bienes de producción nacional e importados favorece en la misma medida que lo hace con respecto al resto del consumo nacional a los productos de origen panameño. Además, cuando un producto dado esté sujeto a cuotas o prohibiciones absolutas de importación, tales disposiciones también se aplicarían a las importaciones por parte de la Administración.

En síntesis, teniendo a la vista que la mayoría de la producción panameña ocurre en el campo de los bienes finales de consumo, se llega a la conclusión de que las disposiciones a que se ha venido haciendo referencia otorga adecuada protección a la producción panameña en el mercado del Area del Canal.

En lo que toca al sector transporte, es necesario referirse al numeral (1) del Artículo XI, que dispone lo siguiente:

"La Administración tendrá el derecho y la facultad de mantener y manejar el Ferrocarril de Panamá para los fines de la Administración, de la República de Panamá y de los Estados Unidos de América y sus agencias. La Administración también tendrá el derecho y la facultad de manejar el Ferrocarril de Panamá como medio de transporte público, pero deberá descontinuar tal actividad dentro de los dos años siguientes a la fecha en que reciba una solicitud en tal sentido de parte del Gobierno de la República de Panamá."

Dicha disposición consulta el hecho de que la carretera Transístmica no soportaría por cuestiones de resistencia física y de incidencia de tránsito, el transporte a través de la misma toda la carga que se reciba

a través

a través del puerto de Cristóbal. La citada disposición permite contar con tiempo suficiente para planear las medidas que sean del caso en cuanto a contar con un sistema eficiente de transporte de carga entre los puertos del Atlántico y los centros de consumo en el sector pacífico.

V. Desarrollo Hidrológico.

El Artículo XXXI del anteproyecto de Tratado contempla una serie de disposiciones sobre diversos aspectos del desarrollo del sistema hidrológico del Canal de Panamá. Las disposiciones de este artículo son el resultado de recomendaciones presentadas a la delegación panameña por técnicos panameños al servicio de diversas dependencias estatales. El enfoque general consistió en integrar en un conjunto armónico una serie de normas que permitiese a la República de Panamá aprovechar eficientemente los recursos hidrológicos del Area del Canal y procurar al mismo tiempo dar una solución adecuada al problema energético cuya importancia para el desarrollo acelerado del país es a todas luces extraordinario.

En cuanto a la generación de energía eléctrica el literal (b) del numeral (1) del Artículo XXXI dispone lo siguiente:

"Para la generación de energía eléctrica. En relación con la demanda de energía eléctrica que exceda la capacidad de producción de las plantas existentes en el Area del Canal en la fecha en que la Administración asuma la totalidad de las responsabilidades y funciones que se le señalan en este Tratado, la Administración comprará preferiblemente a la República de Panamá la energía eléctrica que necesite, siempre que la República de Panamá ofrezca tal energía eléctrica en condiciones técnicas y económicas que sean aceptables a la Administración".

La incorporación de dichos principios en el anteproyecto de Tratado se debió a una recomendación del Instituto de Recursos Hidráulicos y Electrificación de la República de Panamá. Dicha disposición permitiría al Instituto de Recursos Hidráulicos y Electrificación venderle energía en en globo a la Administración Conjunta, y en dicha forma mejorar su propia situación financiera y permitir el abarataamiento del costo de la energía que se venda a otros consumidores. Con relación a este punto ya se está iniciando una...

experiencia

experiencia provechosa en el caso de la planta térmica del IRHE en la Bahía de Las Minas.

Como un aspecto interesante del problema hidrológico conviene mencionar que todas las informaciones que resulten de aforos y mediciones que realice la Administración Conjunta serán puestas a la disposición de la República de Panamá a fin de que las agencias respectivas de la misma puedan realizar estudios relativos al aprovechamiento de los recursos hidrológicos.

Este artículo contempla además, en términos generales, el uso ordenado de las aguas tanto por la Administración, para propósitos del funcionamiento del Canal, como por la República de Panamá para los fines que ésta estime conveniente. El numeral (4) del Artículo XXXI dispone:

"Las estipulaciones de este Artículo no restringirán el derecho de la República de Panamá de aprovechar las referidas aguas, salvo en la medida que dicho aprovechamiento perturbe o impida el funcionamiento y mantenimiento del Canal de Panamá."

Más específicamente se refiere el mismo numeral al uso de las aguas para el abastecimiento urbano de diversas poblaciones de la República de Panamá. La redacción de este principio fué consultada con el Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales y contempla expresamente el proyecto de dicha institución para una nueva fuente de abastecimiento de agua potable para la ciudad de Panamá. La disposición en cuestión aparece en la segunda frase del numeral (4) del Artículo XXXI y lee como sigue:

"La Administración prestará su cooperación y ayudará a la República de Panamá a obtener de los mencionados recursos, a costo de la República de Panamá pero libre de cargas por parte de la Administración, excepto con referencia a servicios prestados por ésta las dotaciones de agua que requiera la

población

población de las áreas metropolitanas de las ciudades de Panamá y Colón y de otras poblaciones situadas en la vecindad de dichas áreas."

Por otra parte, el numeral (5) del Artículo XXXI previene el desarrollo de las aguas de los ríos Indio, Chagres, Pequeñí, Agua Clara, Boquerón, Gatún, Agua Sucia, Cirí, Trinidad y otros para entre otros propósitos proveer generación de energía eléctrica y permitir mayor disponibilidad de agua para los usos del Canal. Uno de los principales efectos de esta medida sería el de permitir la prolongación de la vida útil del Canal de Panamá, posponiendo así la necesidad de construir un Canal a Nivel del Mar por un número de años. Por otra parte, desde el punto de vista de generación de electricidad, estudios muy preliminares de los mencionados río indican un potencial de generación de aproximadamente 30,000 kilowatts. Dadas las peculiaridades de la generación hidroeléctrica si parte del costo de dicho desarrollo se carga a los propósitos de control de agua para fines del Canal, ésto permitirá un precio de venta a consumidores sumamente barato con las consecuentes implicaciones en lo que toca al desarrollo industrial y económico - social en general.

El Artículo XXXI termina en el numeral (6) estableciendo las bases para un programa cooperativo entre la Administración y las agencias correspondientes de la República de Panamá para el estudio de proyectos adicionales que permitan el desarrollo integral de los recursos hidrológicos.

VI. Devolución de tierras.

El numeral (1) del Anexo I del anteproyecto de Tratado establece los linderos que delimitarán el Area del Canal. Disposiciones paralelas del anteproyecto de Tratado sobre la defensa del Canal de Panamá y de su Neutralidad señalan a su vez las diversas áreas que se destinarán a la defensa de la vía interoceánica. El resultado de estas divisiones de límites es la reversión del uso de una serie de áreas hasta el presente dentro de la Zona del Canal a la República de Panamá. En el ANEXO CARTOGRAFICO de este Memorandum se podrán apreciar los aspectos generales y detalles importantes de las áreas cuyo uso revertiría a la República.

Independientemente del valor comercial inmediato de las áreas cuyo uso revertiría a la República, es de primordial importancia evaluar su significado económico real, principalmente en lo que toca a las ciudades de Panamá y Colón. Las áreas que revertirían en las inmediaciones de dichos centros urbanos permitirían desarrollar lógica y ordenadamente las inversiones y servicios públicos de electricidad, teléfonos, acueducto, alcantarillados y transporte, entre otros. En vez de su forma lineal y extendida actual, dichos servicios podrían desarrollarse radialmente disminuyendo en magnitud substancial los costos unitarios de inversión y funcionamiento y reduciendo el enorme despilfarro de hombres-tiempo que produce nuestro transporte urbano.

Conviene en

Conviene en primer término destacar las áreas cuyo uso revierte a la República en las inmediaciones de la ciudad de Colón. Los planteamientos de la delegación panameña se orientaron en el PLAN DE COLON elaborado en diciembre de 1966 por el Instituto de Vivienda y Urbanismo. El área devuelta representa un total de 925 hectáreas, o sea, 4 veces el área actual de la ciudad de Colón y su extensión coincide en una gran medida con las recomendaciones contenidas en el Plan de Colón. El área devuelta permitiría la expansión comercial de la ciudad atlántica superando el estrangulamiento urbano que actualmente se observa. También se contempla por recomendaciones de EL PLAN la expansión de la Zona Libre de Colón en tierras contiguas a su ubicación actual y apropiadas para los fines de la misma. Asimismo existen áreas suficientes y adecuadas para propósitos de desarrollo industrial y de ubicación de otras actividades económicas que permitirán solventar el agudo problema de desempleo de la ciudad de Colón y superar el estancamiento económico de que padece dicho centro urbano desde hace un número considerable de años. En el Mapa No. 3 anexo se observa en mayor detalle la delimitación y extensión del área que revierte en el sector atlántico.

En cuanto al desarrollo urbano de la ciudad de Panamá, el área devuelta implica adicionar al perímetro urbano una extensión de aproximadamente 880 hectáreas que equivalen al área ocupada por la ciudad actualmente desde los extremos oeste del Chorrillo y este de

Las Bóvedas hasta la altura de la Urbanización de El Cangrejo. En este caso también el área que se adicionaría es de gran importancia para la expansión de la vivienda urbana y la ubicación de nuevas actividades económicas. La extensión y ubicación de dichas áreas se podrá observar en el Mapa No. 2, anexo.

De singular importancia como área de desarrollo urbano son las 404 hectáreas que se adicionan al área de la población de Arraiján. Su proximidad al centro de la ciudad de Panamá en términos de tiempo de recorrido permitirá el desarrollo de urbanizaciones satélites que alivien la presión urbana existente en la capital.

Conviene finalmente hacer referencia al hecho de que tanto este anteproyecto de Tratado como el anteproyecto de Tratado sobre Defensa del Canal de Panamá y de su Neutralidad, establecen mecanismos para que en un futuro a través de la Administración o del Comité Conjunto, según el caso, reviertan áreas adicionales al uso de la República de Panamá. Es interesante notar que dicho mecanismo funcionaría en forma muy expedita ya que sólo requeriría la aprobación de los representantes de ambos países en dichos organismos. Específicamente el Artículo XVII en su numeral (1) del literal (a) dispone que la Administración estará facultada para:

"Renunciar a favor de la República de Panamá al uso de la tierra que determine que no sea necesaria para el desarrollo de las responsabilidades y funciones que se le señalan en este Tratado."

El anteproyecto de Tratado sobre la Defensa del Canal de Panamá y de su Neutralidad dispone en el literal (a) del numeral (5) del Artículo II lo siguiente:

"Los Estados Unidos de América podrán, en cualquier momento, notificar a la República de Panamá por medio del Comité Conjunto que el uso de cualquier parte de las Areas de Defensa u otro derecho concedido por la República de Panamá ya no es requerido para fines de Defensa del Canal. Cuando ésto ocurriere, dicho uso ó derecho revertirá a la República de Panamá, libre de costo, en la fecha que determine el Comité Conjunto."

VII. Obras e instalaciones.

Dentro de las áreas a que se hace referencia arriba, cuyo uso revertiría a la República de Panamá, se encuentran un número importante de instalaciones de diverso orden y naturaleza construídas o localizadas en dichas áreas por agencias de los Estados Unidos de América. Dichas obras e instalaciones revertirán, con posterioridad a la ratificación del anteproyecto de Tratado y de acuerdo con un calendario predeterminado, a la plena propiedad y uso por parte de la República de Panamá. En las mismas se encuentran las instalaciones portuarias de Cristóbal, numerosas unidades de vivienda, edificios de escuelas, almacenes y centros de diversiones, hangares y estructuras para depósito y almacenaje, cercas, carreteras, líneas eléctricas, talleres de reparación, línea de conducción de acueducto incluido el Hospital de Coco Solo.

La evaluación de las numerosas instalaciones y obras que revierten requerirán un minucioso análisis por parte de técnicos panameños en diversas disciplinas, conjuntamente con recomendaciones en cuanto a su uso. Como un aparte conviene mencionar aquí que tanto en lo que respecta a obras e instalaciones como a las áreas cuyo uso revertirá a la República de Panamá sería altamente beneficioso que se constituyese aún antes de la presentación de los Tratados a la consideración de la Asamblea Nacional Legislativa una comisión de trabajo que evalúe las obras y áreas que

revertirían

revertirían y proponga planes y proyectos para su mejor uso a la vez que prepare la legislación que se requiera para llevar a cabo tales planes y proyectos.

Por el momento se cuenta con información proveniente de los libros de contabilidad de la Compañía del Canal y del Gobierno Civil de la Zona del Canal que incluye el costo original de las obras e instalaciones y su valor actual en los libros. Con respecto a las obras e instalaciones localizadas en áreas hasta el momento bajo el control de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América sólo ha sido posible obtener el costo original y en algunos casos el costo de reposición. De todas maneras el valor en los libros representa cifras arbitrarias para propósito de contabilidad, mientras que a la República de Panamá le debe interesar el costo de la reposición de dichas obras e instalaciones con miras al uso que se propone dar a las mismas. A fin de proporcionar al lector de este Memorandum una idea general se presenta en el Cuadro No. 2 un resumen del costo original y valor en los libros de las principales instalaciones bajo el nombre de las áreas en donde se encuentran ubicadas.

A continuación se presentan algunas descripciones del tipo de instalaciones que se devolverán de acuerdo con las áreas:

1. Muelles de Cristóbal. Incluye todos los muelles y muro de retén de los mismos así como la totalidad del equipo e instalaciones que se utiliza para

su administración

su administración y manejo. En el área existen además, otros edificios e instalaciones. Es importante anotar que la estructura de cuatro de los muelles está totalmente depreciada en los libros, o sea, que aparece en los mismos sin valor alguno. Su costo original fué de B/10.6 millones y ciertos conocedores de dicha instalación a quienes se ha consultado informan que duplicar la misma en estos momentos costaría aproximadamente B/15 millones. En cuanto a los ingresos de los muelles la información con que se cuenta revela la necesidad de realizar un estudio detallado a fin de considerar detenidamente la mejor forma de manejar los costos de mantenimiento y depreciación y para tomar en cuenta al mismo tiempo la forma en que la República de Panamá organizará el manejo de dicho complejo portuario.

2. En el área contigua a los muelles y conocida como Camp Bierd existen 112 unidades de vivienda además de calles, aceras e instalaciones para servicios públicos y otros edificios.
3. En el área de France Field se devuelven 84 unidades de vivienda cuyo costo original fue de un millón ochocientos mil balboas, amén de otros edificios e instalaciones.
4. El área de Coco Solo cuenta con 4 hangares, un almacén de depósito, un taller de labores y áreas abiertas para almacenaje.
5. En el área de Coco Solito existen estructuras e instalaciones similares a la de Coco Solo.
6. El área de Rainbow City cuenta con 602 unidades de vivienda, un almacén de venta al por menor, un centro de diversiones y restaurante, un teatro y un centro escolar con 48 aulas y 18 salones auxiliares, piscina, gimnasio y campo de deporte.
7. El área del Hospital de Coco Solo cuenta con 12 edificios y demás instalaciones de electricidad, acueducto, alcantarillado y calles.
8. En el área de Curundú se encuentran carreteras, cercas y líneas eléctricas y un edificio para almacenaje.

Por otra parte, el Canje de Notas relativo a las escuelas establece en su tercer párrafo lo siguiente:

"Aunque la Administración goza de facultad de continuar prestando servicios educativos a los dependientes de los ciudadanos panameños que residan en el Area del Canal, la Administración, cuando sea así solicitado por el Gobierno de la República de Panamá, traspasará al sistema escolar público de la República de Panamá, libre de costo, sus facilidades escolares destinadas al uso de tales dependientes; tal traspaso se efectuará con sujeción al entendimiento de que servicios educativos equivalentes se continuarán prestando a las mismas personas en las facilidades escolares que sean así traspasadas."

Esto implica que a opción de la República de Panamá y cuando ésta lo juzgue conveniente dichas escuelas revertirán al sistema educativo panameño.

En relación con las áreas e instalaciones que revertirán en el sector atlántico conviene hacer referencia además, a un Canje de Notas anexo al anteproyecto de Tratado sobre la Defensa del Canal de Panamá y de su Neutralidad, por medio del cual se permite el uso comercial de la pista del nuevo France Field conjuntamente con ciertos usos que la aviación militar de los Estados Unidos de América continuará haciendo de dicha instalación

Otro Canje de Notas anexo al anteproyecto de Tratado relativo al Canal existente prevee el aporte de hasta 6 millones de dólares del Gobierno de los Estados Unidos de América que contribuirá al financiamiento de una autopista que una al Puente de las Américas con la población de La Chorrera para resolver así los pro-

blemas de congestionamiento de tránsito que ya se están registrando en la carretera existente y que se prevee aumentarán rápidamente en el futuro inmediato. El trazado de la Autopista se puede apreciar en el Mapa anexo. A este respecto el referido Canje de Notas lee textualmente:

"...Me permito informar a Vuestra Excelencia que el Gobierno de los Estados Unidos de América tomará las medidas del caso para lograr que se expidan las leyes necesarias que autoricen al Gobierno de los Estados Unidos de América para gastar una suma de dinero equivalente a las dos terceras partes de la cantidad que habrá de invertirse en la construcción de una carretera moderna de cuatro vías que se extenderá desde la entrada oeste del Puente sobre el Canal de Panamá a la ciudad de La Chorrera,"

El numeral (7) del Anexo I prevee por otra parte que la Administración permitirá el cruce del tránsito vehicular en el Atlántico a la altura de las esclusas de Gatún y podrá establecer instalaciones adicionales o alternativas para tal propósito.

En el campo de obras e instalaciones adicionales con las que los Estados Unidos de América colaborarán interponiendo para ello sus mejores esfuerzos, conviene mencionar también las disposiciones del Canje de Notas relativo a un puerto en el sector del Pacífico y que lee textualmente:

"a este respecto, tengo el honor de expresar que los Estados Unidos de América en cooperación con la República de Panamá y la Administración Conjunta del Canal de Panamá se esmerarán a fin de que la República de Panamá utilice un área localizada en la vecindad de la ciudad de Panamá para la construcción de un puerto pesquero y de cabotaje, y demás instalaciones respectivas; además, los Estados Unidos de América ayudarán a la República

de Panamá en lo referente a la construcción del referido puerto e instalaciones."

Finalmente al anteproyecto de Tratado prevee que todas las obras e instalaciones existentes en el Area del Canal y el Canal propiamente, revertirán a la República de Panamá libre de costo al finalizar la vigencia del anteproyecto de Tratado. Efectivamente el numeral (3) del Artículo XXXVIII dispone lo siguiente:

"Al terminar la vigencia de este Tratado, todos los derechos de los Estados Unidos de América y de la Administración sobre bienes inmuebles situados dentro del Area del Canal serán derechos exclusivos de la República de Panamá libre de costo, pero ello no afectará en forma alguna los derechos de los Estados Unidos de América estipulados en el numeral (1) del Anexo I del Tratado concerniente al Canal a Nivel del Mar que una los Océanos Atlántico y Pacífico firmado en esta fecha. La República de Panamá conviene en liberal a los Estados Unidos de América con respecto a cualquier reclamo relativo a tales bienes inmuebles que pueda ser presentado por terceras personas, incluyendo los reclamos relativos al traspaso de tales derechos sobre bienes inmuebles a la República de Panamá."

Y el numeral (1) del Artículo XXIX:

"Al terminar este Tratado: a) el Canal de Panamá pasará al manejo exclusivo de la República de Panamá y todas sus obras y servicios destinados a la explotación del mismo y todos los bienes de la Administración serán de propiedad de la República de Panamá; y b) todos los derechos sobre bienes otorgados a la Administración de acuerdo con las disposiciones de este Tratado serán derechos exclusivos de la República de Panamá. Las disposiciones de este numeral no implican el pago de retribución alguna por parte de la República de Panamá."

VIII. Asuntos Monetarios

El Canje de Notas anexo al anteproyecto de Tratado que se refiere a los asuntos monetarios dispone lo siguiente:

"El Convenio Monetario de 1904 celebrado entre la República de Panamá y los Estados Unidos de América, así como los Convenios reformatorios del mismo, quedan por este medio abrogados."

Es evidente que esta disposición elimina toda posible duda que pudiera existir en cuanto a limitaciones que pudiese tener la República de Panamá por razón de convenios internacionales para establecer y manejar a su arbitrio un sistema monetario propio. Esto no quiere decir que la República de Panamá esté obligada a iniciar inmediatamente la creación de un sistema monetario autónomo, pero sí que queda en libertad para tomar esa decisión libremente. En cuanto a la tasa de cambio entre el Balboa y el Dólar, es claro que la misma se determina de acuerdo con el valor de las respectivas monedas según los gobiernos de ambos países la han definido ante el Fondo Monetario Internacional de acuerdo con el Tratado de Bretton Woods del cual ambos países son signatarios. Quedaría vigente pues la tasa de un Balboa por un Dólar.

21 de julio de 1967.

ANEXO ESTADISTICO

CUADRO 1

Efecto del Incremento Progresivo del Salario Mínimo a los
Empleados del Canal de Panamá

(millones de Balboas)

<u>A ñ o</u>	<u>Salarios</u> <u>Originales</u>	<u>Nuevos</u> <u>Salarios</u>	<u>Aumento</u> <u>Neto</u>
1967	37.1	39.4	2.3
1968	39.0	40.8	1.8
1969	40.9	42.4	1.5
1970	42.8	44.2	1.4
1971	44.7	46.2	1.5
1972	46.6	48.3	<u>1.7</u>
			10.2

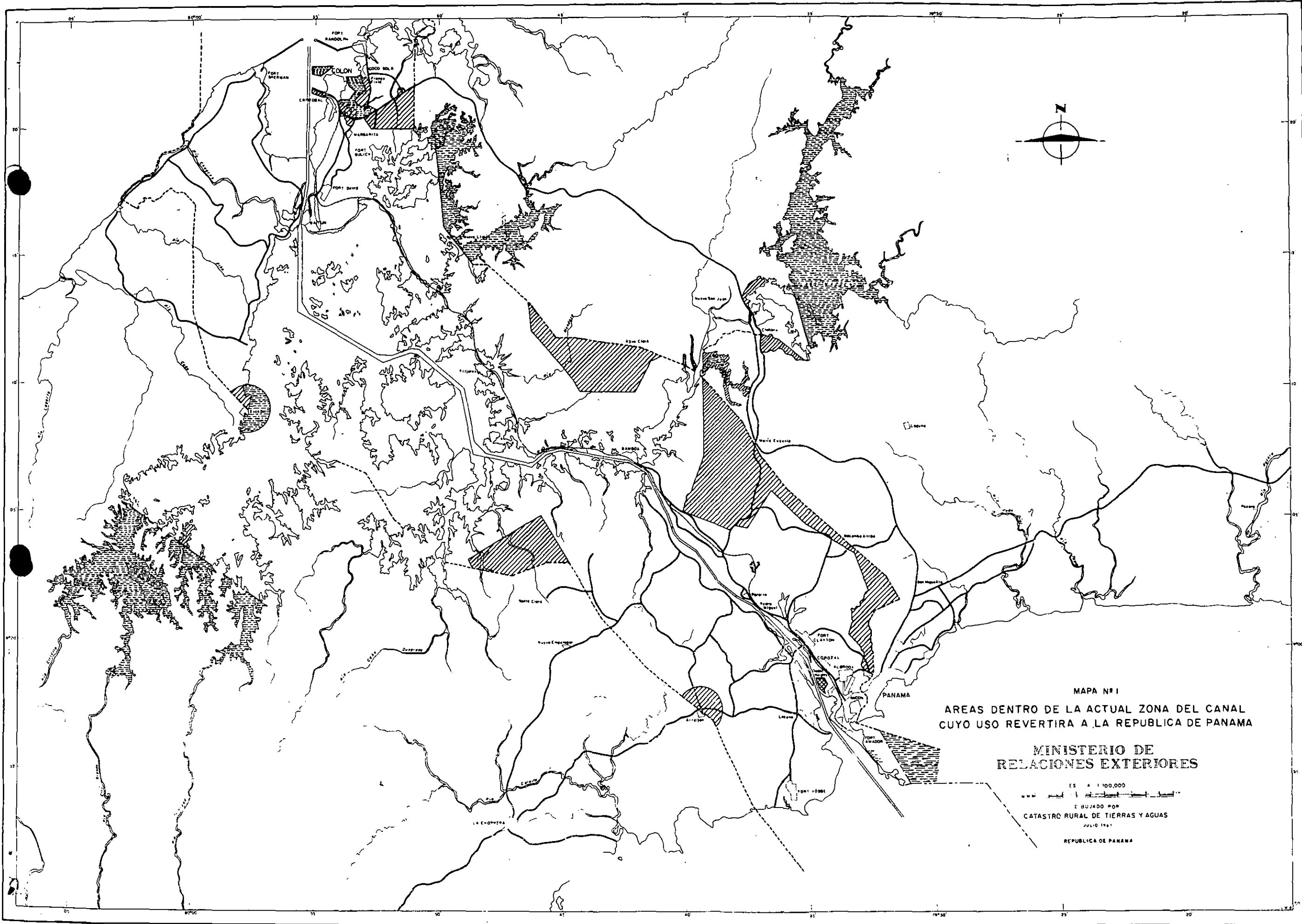
CUADRO 2

Síntesis del Valor de Obras e Instalaciones

(en Balboas)

	<u>Costo Original</u>	<u>Valor en Libros</u>
Cristóbal	15,239,000	4,103,000
Rainbow City	9,871,630	6,094,590
Hospital de Coco Solo	3,376,350	2,071,400
Curundú	537,876	----
France Field	1,900,000	----
Coco Solo	3,339,903	----
Otros	<u>4,131,200</u>	<u>1,871,700</u>
	<u>38,395,959</u>	<u>14,140,690</u>

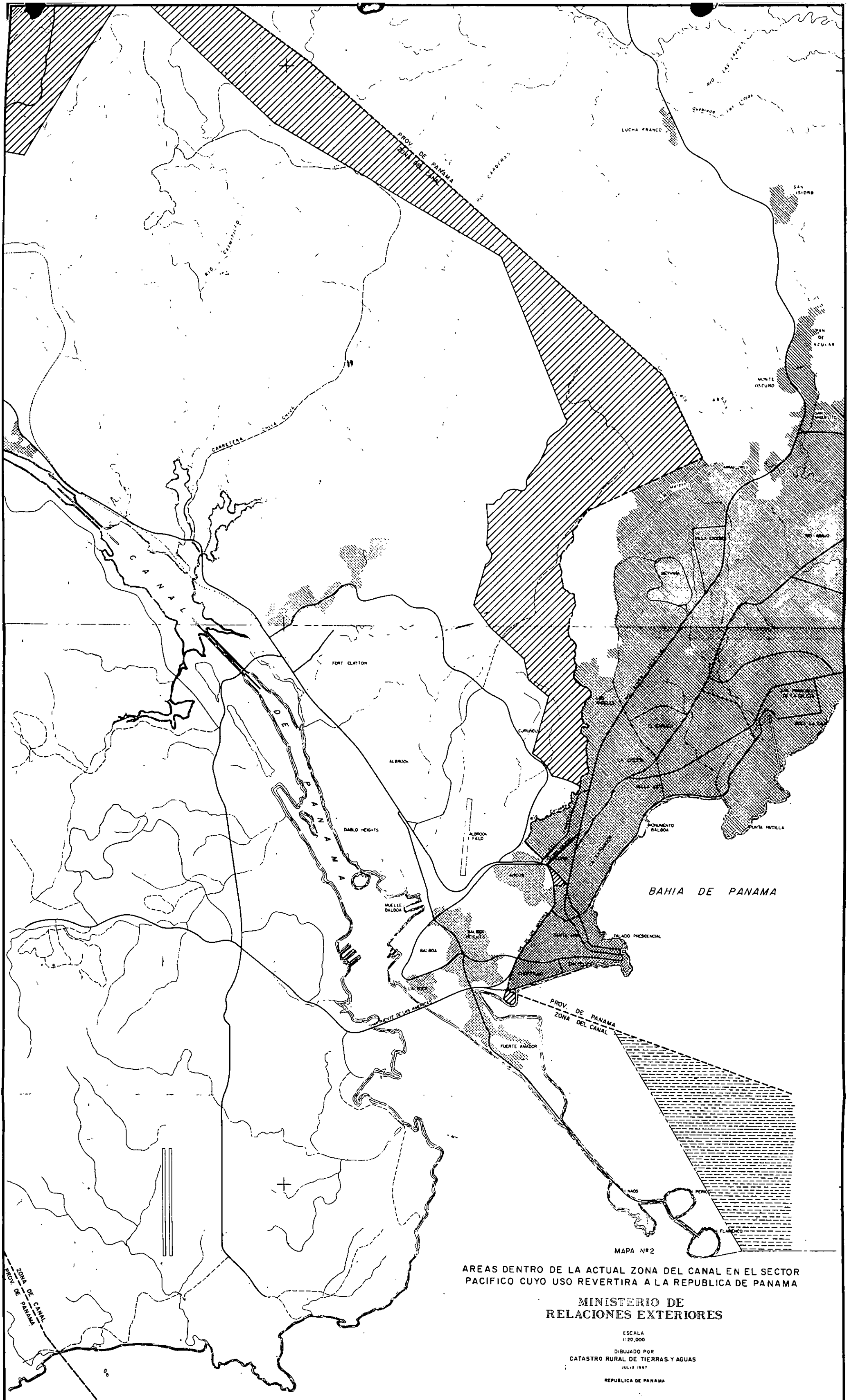
ANEXO CARTOGRAFICO



MAPA N° 1
AREAS DENTRO DE LA ACTUAL ZONA DEL CANAL
CUYO USO REVERTIRA A LA REPUBLICA DE PANAMA

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

ES A 1:100,000
ELABORADO POR
CATASTRO RURAL DE TIERRAS Y AGUAS
JULIO 1961
REPUBLICA DE PANAMA



BAHIA DE PANAMA

AREAS DENTRO DE LA ACTUAL ZONA DEL CANAL EN EL SECTOR PACIFICO CUYO USO REVERTIRA A LA REPUBLICA DE PANAMA

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

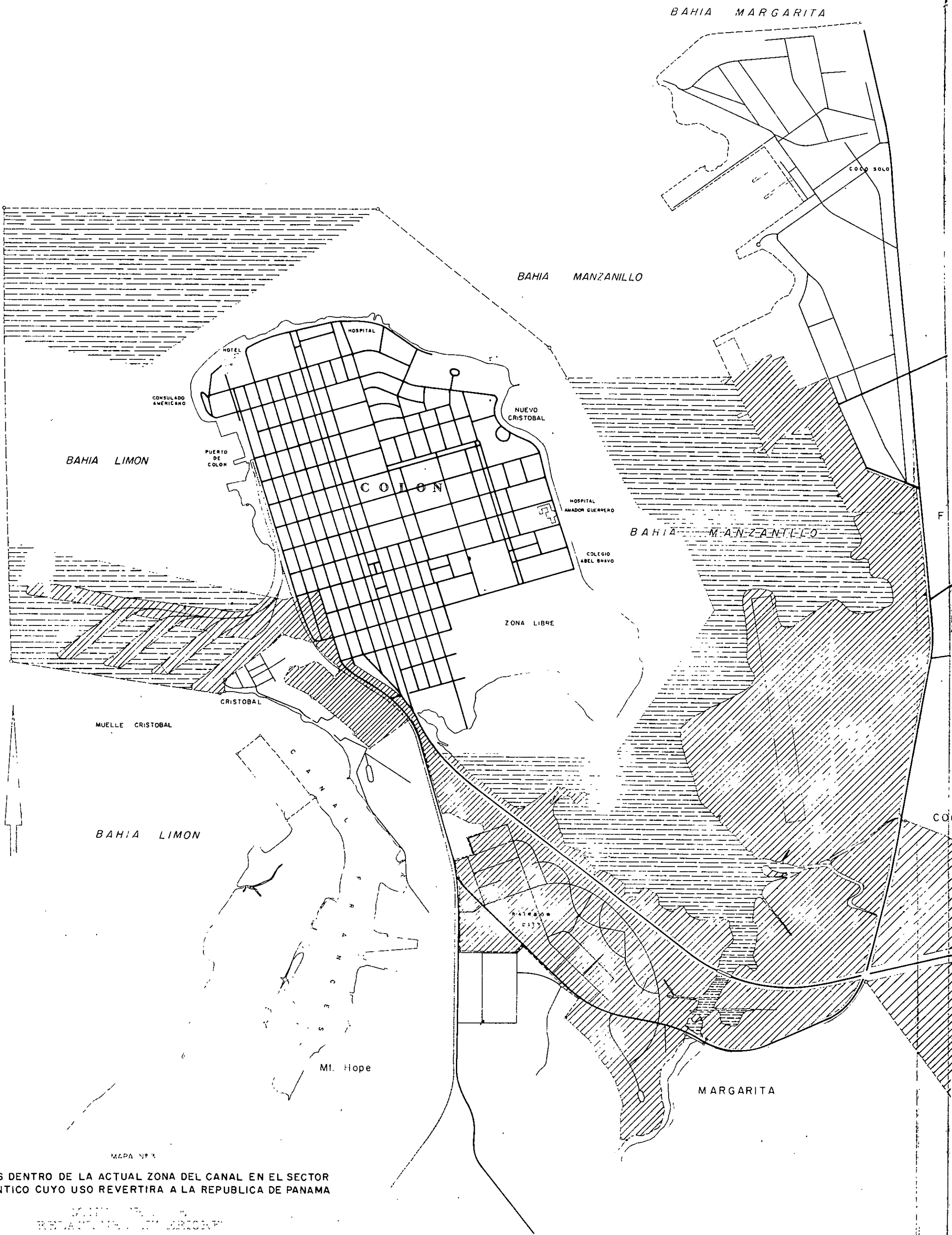
ESCALA
1:20,000
DIBUJADO POR
CATASTRO RURAL DE TIERRAS Y AGUAS
JULIO 1957
REPUBLICA DE PANAMA

MAPA Nº 2

ZONA DE CANAL
PROV. DE PANAMA

PROV. DE PANAMA
ZONA DEL CANAL

PROV. DE PANAMA
ZONA DEL CANAL



MAPA N° 3
 AREAS DENTRO DE LA ACTUAL ZONA DEL CANAL EN EL SECTOR ATLANTICO CUYO USO REVERTIRA A LA REPUBLICA DE PANAMA

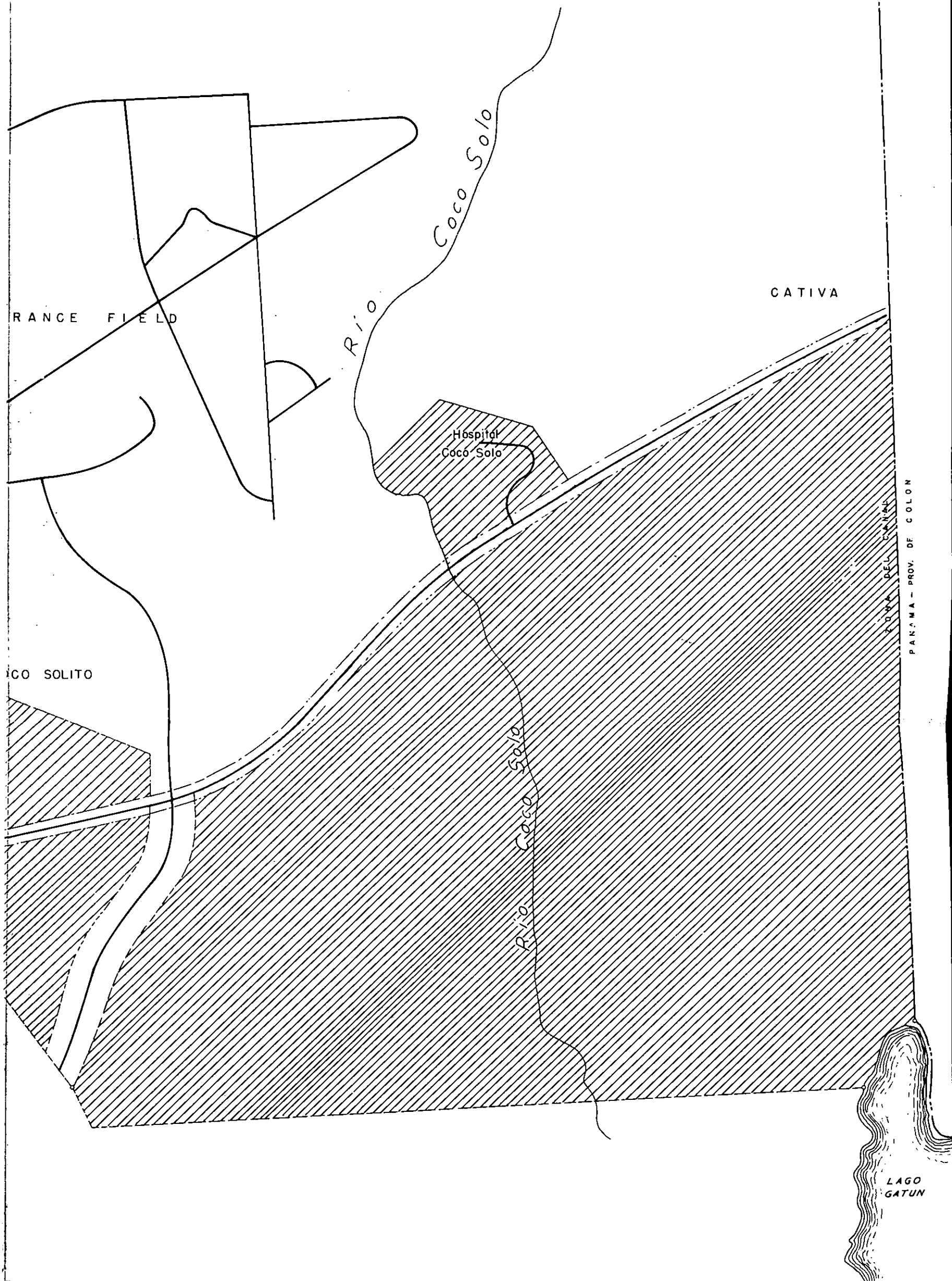
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSO

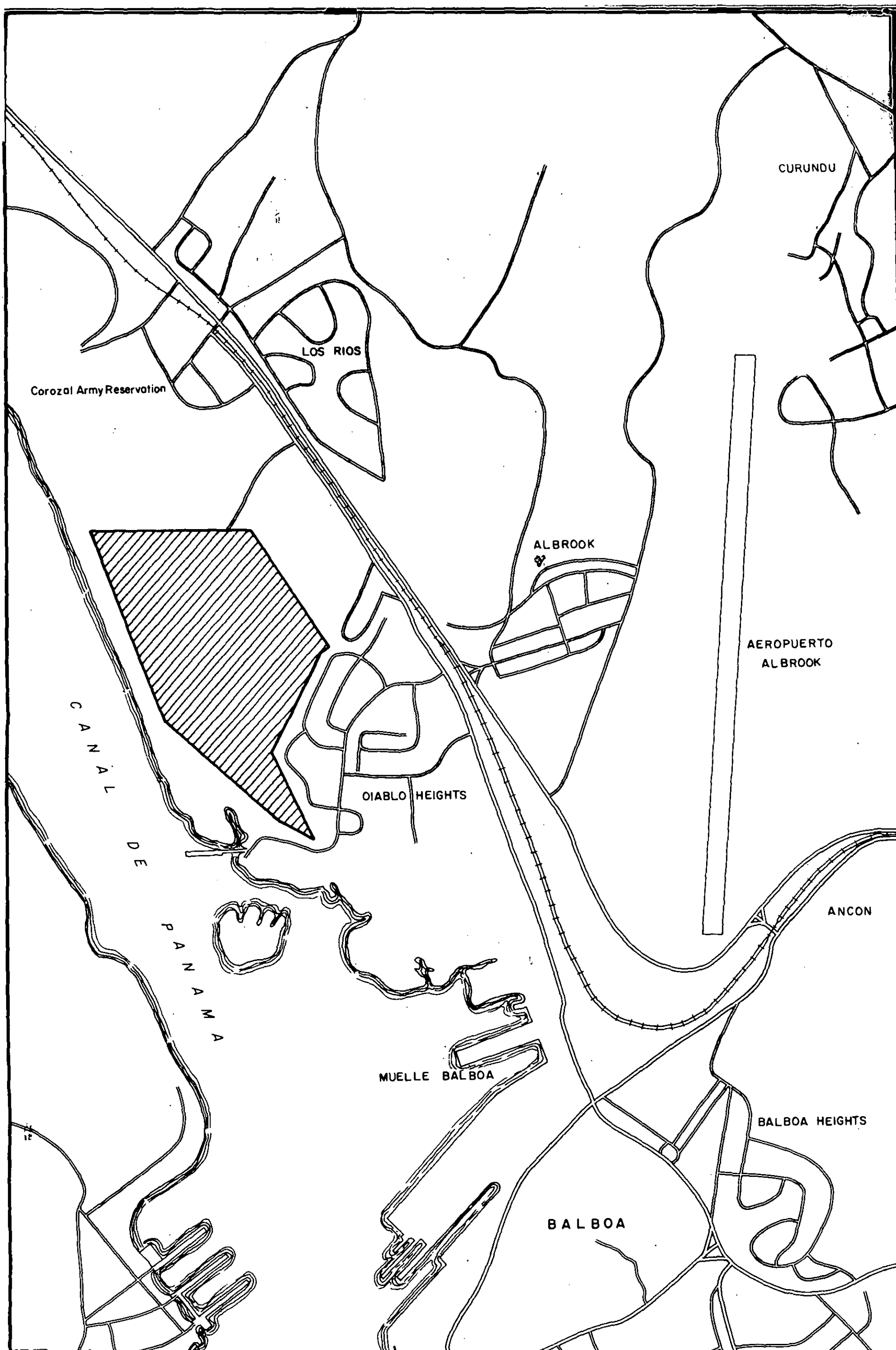
CATASTRO RURAL DE TIERRAS Y AGUAS

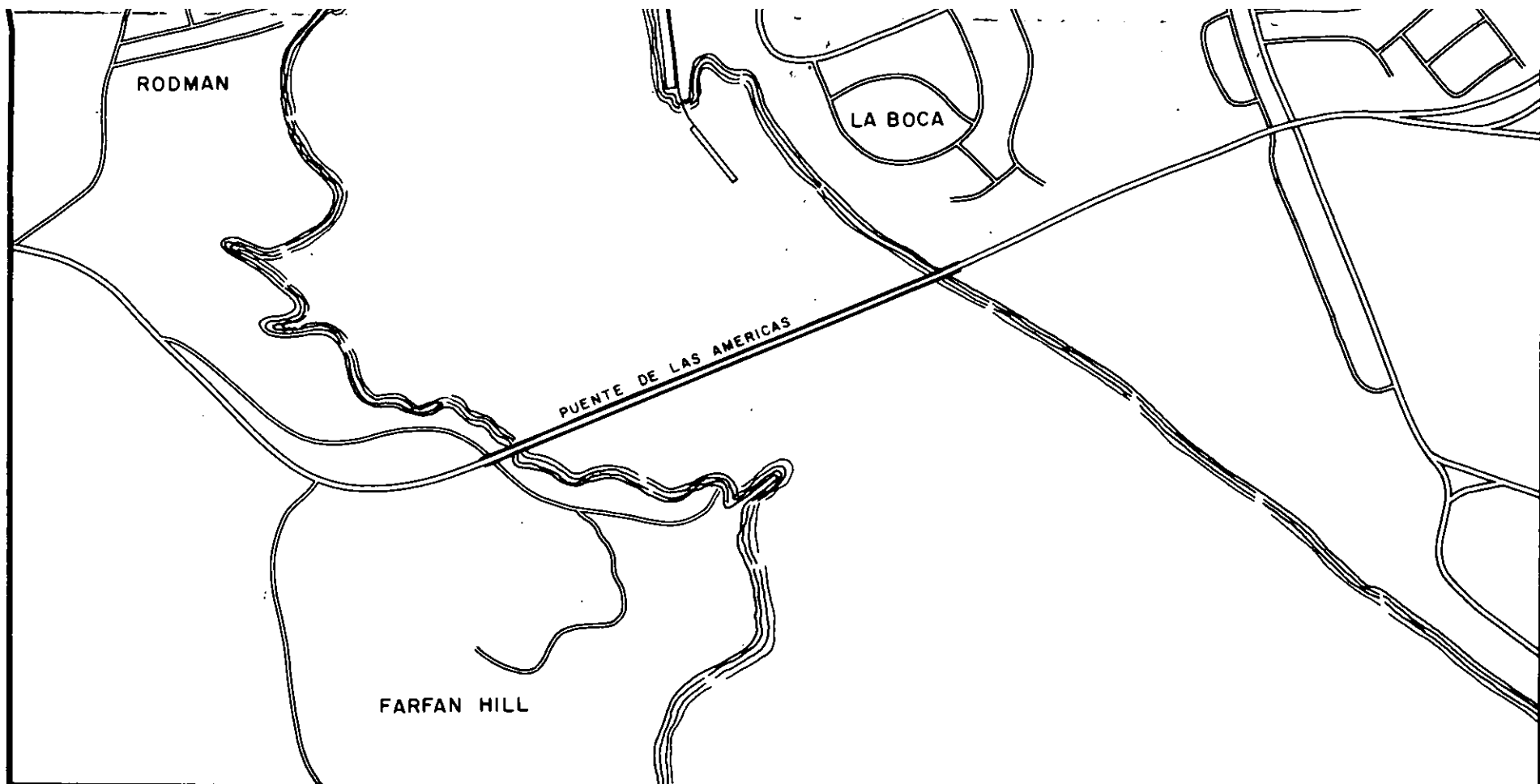
REPUBLICA DE PANAMA

N°	SECTOR	SUPERFICIE EN HECTAREAS	
		TIERRA	AGUA
1	NUEVO CRISTOBAL	28.28	103.04
2	CAMPAMENTO BIERO	8.08	0
3	RAINBOW CITY	109.06	0
4	COCO SOLO-FRANCEFIELD	129.28	210.08
5	COCO SOLITO	40.40	0
6	HOSPITAL COCO SOLO	16.16	0
7	NORTE DE F. BULCK.	383.88	0
TOTAL		925.16	313.12

AREA DE LA CIUDAD DE COLON _____ 230 Hect.
 AREA PARA EXPANSION URBANA _____ 925.16 Hect.
 PORCENTAJE DE AUMENTO EN EL AREA -
 PARA EXPANSION URBANA _____ 402.2%







MAPA N°4

TIERRAS RESERVADAS DENTRO DEL AREA DEL CANAL PARA FINES
INDUSTRIALES (UBICADOS EN ALTURA DE DIABLO)

(AREA 51.4 HECTAREAS)

MINISTERIO DE
RELACIONES EXTERIORES

ESCALA

1:10,000

DIBUJADO POR

CATASTRO RURAL DE TIERRAS Y AGUAS

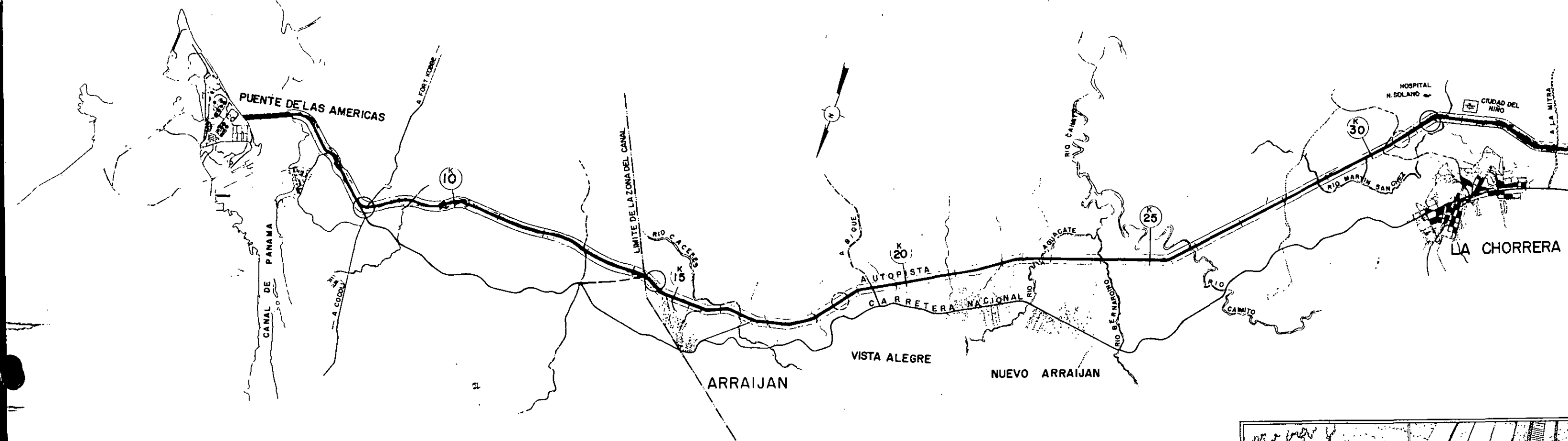
JULIO 1967

REPUBLICA DE PANAMÁ

AUTOPISTA DE CUATRO VIAS PUENTE DE LAS AMERICAS-CHORRERA

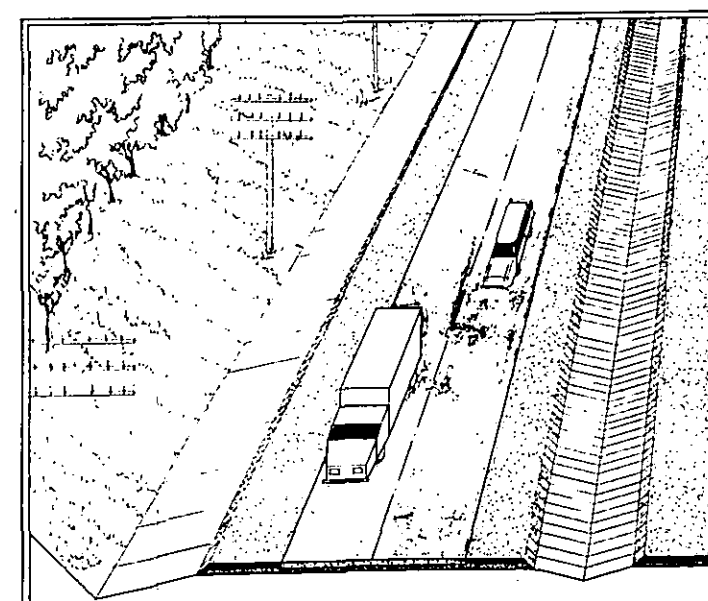
VERACRUZ

PTO. CAMITO

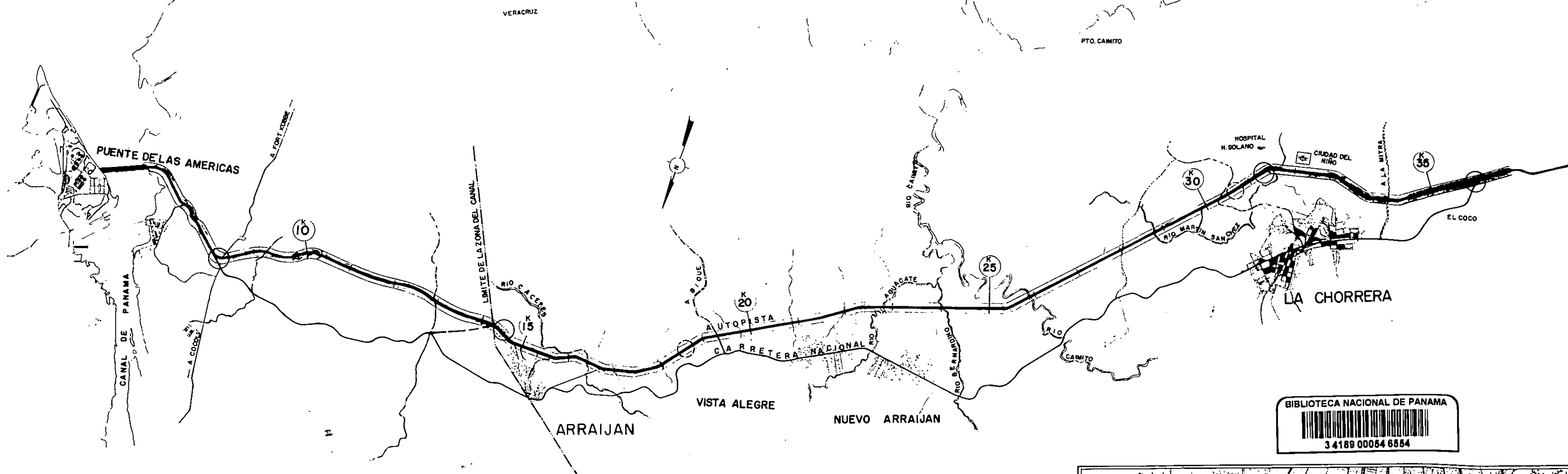


AUTOPISTA PUENTE DE LAS AMERICAS-CHORRERA
 LONGITUD: 20.2 Millas.
 VELOCIDAD DE DISEÑO: 60 M.P.H.
 TIEMPO DE RECORRIDO: 20 Minutos.

CARRETERA NACIONAL
 LONGITUD: 21.4 Millas
 VELOCIDAD DE OPERACION: 25 M.P.H.
 TIEMPO DE RECORRIDO: 50 Minutos.



AUTOPISTA DE CUATRO VIAS PUENTE DE LAS AMERICAS-CHORRERA



BIBLIOTECA NACIONAL DE PANAMA

 3 4189 00054 6554

PUENTE DE LAS AMERICAS-CHORRERA
 LONGITUD: 20.2 Millas.
 VELOCIDAD DE DISEÑO: 60 M.P.H.
 TIEMPO DE RECORRIDO: 20 Minutos.

CARRETERA NACIONAL
 LONGITUD: 21.4 Millas
 VELOCIDAD DE OPERACION: 25 M.P.H.
 TIEMPO DE RECORRIDO: 50 Minutos.

