

# COMO CRUZAN LAS NAVES EL CANAL DE PANAMA

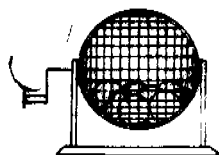
# LOTERIA

VOLUMEN II • NUMERO 16

2da. EPOCA

ORGANO DE LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA DE PANAMA

MARZO 1957



## SUMARIO

	Páginas
Editorial: Panamá y Suez .....	3
Efenérides panameñas, por J. A. S. (panameño) .....	4
Números favorecidos por la suerte de Enero a Marzo de 1957 .....	7
En el centenario del nacimiento de Don Aurelio Guardia (1857-1927), por J. A. S. (panameño) .....	8
Una visión sociológica de nuestras relaciones con los Estados Unidos, por Carlos Arosemena Arias (panameño) .....	10
La cuestión del Canal de Suez, por Alberto A. Boyd, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá. (Memoria de Relaciones Exteriores de 1956) (panameño) .....	19
¿Qué pasa con el Canal de Panamá? (Revista "Life" de Estados Unidos) ...	24
La revista "Life" no tiene razón, por Jorge Turner (panameño) .....	45
Motivos de Lotería (versos), por Gustavo Seguro (colombiano) .....	50
Panamá, base naval de la empresa peruana, por Fernando Romero (peruano) ..	51
Habla la primera Reina de los Carnavales oficiales de Panamá.—Una entrevista con Doña Manuelita Vallarino de Morrice, por Leonidas Escobar (colombiano) .....	58
Pregones de Chitré, por Melitón Castro (panameño) .....	65
Monumentos históricos y arqueológicos de Panamá.—(II).— Historia de la legislación protectora.— Legislación actual.— Organización.— Museos. Bibliografía, por Angel Rubio (panameño) .....	68
Administración de la Lotería Nacional de Beneficencia .....	2
PORTADA: Como cruzan las naves el Canal de Panamá. (Segunda página de la portada) Junta Directiva de la Lotería Nacional de Beneficencia. (Tercera página de la portada) Números favorecidos por la suerte en el año de 1956.	

*La correspondencia debe ser dirigida al Apartado 21,  
Panamá, República de Panamá.*



# ADMINISTRACION DE LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

DR. CARLOS E. MENDOZA

*Gerente*

LIC. AGUSTIN FERRARI

*Sub-Gerente*

*Jeje de Contabilidad*

HERACLIO CHANDECK

*Tesorero*

GILBERTO MEDINA

*Secretario*

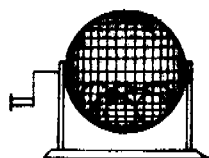
PABLO A. PINEL

*Director*  
DR. CARLOS E. MENDOZA

*Administrador*  
PABLO PINEL

*Editores*  
D. H. Turner - Juan A. Susto

# LOTERIA



ORGANO DE LA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

II EPOCA

PANAMA, R. DE P., MARZO DE 1957

No. 16

EDITORIAL

## Panamá y Suez

EN ESTA edición de marzo, además del tema nacional festivo por antonomasia, que es el Carnaval, hemos querido insertar algunas piezas de valor nacional e internacional relacionadas con los canales mundiales, en este caso Panamá y Suez. Deseamos que documentos de importancia capital para el Universo en general y el Istmo en particular, como estos, queden registrados, originales, en las páginas de una revista como "Lotería", cuya misión esencial es darles vigencia a nuestros valores positivos.

Se trata, en primer término, de la posición pristina del Gobierno panameño frente a la cuestión suscitada con motivo de la nacionalización del Canal de Suez por el soberano egipcio, presidente Nasser, según la definición Cancillería por medio de un comunicado oficial y de su informe anual a la Asamblea Nacional. Luego, de un artículo elaborado con toda meditación y publicado, primero, en "Fortune" y después, en "Life", de una misma cadena de editoras neoyorquinas; y de otro, a manera de refutación de aquél, de Jorge Turner, panameño, de la Universidad Nacional de México y asiduo colaborador de "Lotería".

Estas publicaciones cobran actualidad, además, debido al Seminario convocado para fecha próxima por la Universidad nuestra, con asistencia de americanos y europeos de renombre mundial, para discutir ampliamente el tema de los canales o comunicaciones de interés no sólo para países determinados, sino, en este mundo interdependiente, para todo el consorcio de Pueblos libres de la tierra.

El juicio valorativo de los documentos que publicamos debe suspenderse por ahora, hasta que, después de conocidos, se puedan apreciar los criterios exteriorizados en la Encuesta universitaria aludida.

# Efemérides | Panameñas

Por J. A. S.

## MARZO

### Día 1º

- 1904.—El Ministro de Relaciones Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos, Ingeniero Mariscal, comunicó a su colega de Panamá, que su Gobierno había reconocido oficialmente la nueva República.

### Día 2

- 1940.—Murió en esta ciudad el poeta Ricardo Miró. "Ubicado dentro del movimiento que siguió al gran triunfo de Darío, Miró, ha sido fiel a su propio temperamento e ideal estético, haciendo una poesía íntima y sencilla, fiel al paisaje de su tierra. Ha sido, por eso, uno de los más eficaces voceros de la nacionalidad. Se le considera el más alto exponente de la poesía panameña".

### Día 3

- 1925.—Se firmó en San Blas un Tratado de Paz, entre los doctores Carlos L. López, Secretario de Gobierno y Justicia y Horacio F. Alfaro, Secretario de Relaciones Exteriores, y once Sáhilas o Caciques de San Blas. Por dicho documento los Jefes indígenas convinieron en someterse absolutamente al Gobierno de la República. Ellos habían proclamado la emancipación del Archipiélago de San Blas de la República de Panamá y proclamado la "República de Tulé", el 12 de Febrero de 1925.

### Día 4

- 1904.—El Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Honduras, don Mariano Vásquez, comunicó a su colega de Panamá que su Gobierno había reconocido oficialmente la nueva República.

### Día 5

- 1923.—Llegó a esta ciudad el poeta colombiano doctor Guillermo Valencia (1873-1943), de paso para Chile al 5º Congreso Panamericano. El gobierno, el municipio y el pueblo panameño le dispensó una cordial y entusiasta bienvenida.

### Día 6

- 1916.—El Mayor General George Washington Goethals, en banquete que se le ofreció en el Hotel Tivoli, declaró que él construyó el canal de Panamá con elementos civiles, no con el ejército americano.

### Día 7

1927. Murió en esta ciudad don Ricardo Arias. Fue don Ricardo Arias miembro de la Junta Revolucionaria de 1903 y Ministro de Relaciones Exteriores (1907-1908).

### Día 8

- 1923.—Llegó a esta capital la Presidenta de la Sociedad Internacional de Sufragistas, Mrs. Carrie Chapman Catt.

### *Día 9*

- 1901.—Regresó a esta ciudad en el vapor "Taboga", procedente de David, el General Esteban Huertas, a donde fue en comisión oficial. El General Huertas fue nuestro prócer auténtico de nuestra separación de Colombia.

### *Día 10*

- 1922.—En jira oficial salieron para las provincias de Coclé, Herrera y Los Santos, el Presidente de la República, Dr. Belisario Porras; Mr. R. K. West, Ingeniero Jefe de la Junta Central de Caminos y una lujosa comitiva, con el fin de inaugurar los caminos nacionales.

### *Día 11*

- 1904.—La Convención Nacional de Panamá, por la ley 6ª, prohibió la inmigración de chinos, turcos y sirios al territorio de la República, y fijó las condiciones necesarias para que los extranjeros de estas nacionalidades, residentes en el Istmo, continuasen habitándolo siempre que así lo desearan.

### *Día 12*

- 1932.—Falleció en esta ciudad el farmacéutico y poeta, don Demetrio Fábrega. "Frente al desenfreno corriente en nuestros de letras, señálase Fábrega por su sobriedad... Fue el único poeta de su generación que se acercó a la nueva poesía con actitud simpática e inteligente".

### *Día 13*

- 1899.—La Comisión creada por el gobierno departamental del Istmo, compuesta por los señores Gabriel Obarrio, David H. Brandon, Federico Boyd y el Dr. Pablo Arosemena, rindió INFORME sobre las condiciones que podían ser más adecuados para la construcción de un acueducto destinado a proveer de agua potable a la ciudad de Panamá.

### *Día 14*

- 1902.—Llegó a esta ciudad el General colombiano Francisco de Paula Castro, con el resto de las tropas escapadas del desastre militar, durante el sitio de la población de Aguadulce.

### *Día 15*

- 1920.—Un gran incendio destruyó el aserrio "El Valle", cerca de Bella Vista, en la ciudad de Panamá.

### *Día 16*

- 1870.—Se organizó en esta capital la "Junta Istmeña Auxiliar de los Independientes de Cuba", para ayudar a los cubanos en su empeño de emancipar la Isla, de España. Sesionó todos los sábados.

### *Día 17*

- 1910.—Se firmó en Washington, D. C., la Convención de Arbitraje para el arreglo de la controversia de límites entre Panamá y Costa Rica. Por Panamá firmó el Dr. Belisario Porras y por Costa Rica el Licenciado Luis Anderson. Fue aprobada por Panamá, por la Ley 1ª de 2 de Septiembre de 1910.

### *Día 18*

- 1891.—El Prefecto de la Provincia de Panamá, dictó el Decreto número 6, prohibiendo la mendicidad en la ciudad de Panamá, va que estaría al servicio público, al día siguiente el "Asilo de Bolívar".



*Día 19*

- 1901.—El Presidente de la República de El Salvador, don Pedro José Escalón, por medio de Decreto, reconoció la nueva República de Panamá.

*Día 20*

1890. La Gobernación del Departamento de Panamá aprobó el Contrato celebrado entre el Sub-Secretario de Gobierno, don Tomás Arias, y la señorita Mary McCord, norteamericana, para regentar ésta el Colegio de "La Esperanza", para señoritas.

*Día 21*

- 1923.—A bordo del barco insignia "Maryland" anclado en la bahía de Panamá, presenciaron el Dr. Belisario Porras, Presidente de la República y el Secretario de Marina de los Estados Unidos, Mr. Denby, el bombardeo del acorazado "IOWA".

*Día 22*

- 1904.—El Presidente de la República, Dr. Manuel Amador Guerrero, dictó Decreto sobre la visita oficial a Bocas del Toro, que debían hacer los Secretarios de Estado, para que se informaran sobre la situación de aquella población, después del incendio.

*Día 23*

- 1901.—La Convención Nacional de Panamá, por medio de la Ley 13, declaró libres de pago de impuestos los artículos que se introdujeran para uso de las imprentas, y del impuesto y derechos postales los libros e impresos.

*Día 24*

1922. Llegó a esta ciudad el Dr. Richard Strong, Presidente del Instituto Gorgas, de Panamá.

*Día 25*

1905. Salió el primer número de la "RESEÑA ESCOLAR", revista mensual, órgano de la Secretaría de Instrucción Pública.

*Día 26*

- 1886.—Por Resolución del Gobernador Civil y Militar del Departamento Nacional de Panamá, General Ramón Santo Domingo Vila, suspendió el "Star & Herald", de esta ciudad, por 60 días.

*Día 27*

1908. Fueron recibidos por el Gobierno el Teatro Nacional y el Palacio de Gobierno. El 15 de Febrero de 1906 se colocó la primera piedra de ambos edificios.

*Día 28*

- 1923.—Se inauguró el servicio telefónico y telegráfico con la Isla de Taboga, y se permitió el tránsito de autos hacia La Chorrera, a través de las esclusas de Pedro Miguel.

*Día 29*

- 1900.—Por Resolución expedida en Punta Burica, el Dr. Belisario Porras, asumió la Jefatura Civil y Militar del Istmo de Panamá, y nombró Secretarios: de Gobierno, a Dr. Carlos Antonio Mendoza, y de Hacienda, al Dr. Eusebio Antonio Morales.

*Día 30*

1882.—Por Acuerdo Nº 2 de la Municipalidad del Distrito de Panamá se gravaron las ruinas y solares de la ciudad de Panamá (3 centavos metro, mensuales, en el Barrio de San Felipe y un centavo en el Barrio de Santa Ana).

*Día 31*

1920.—El Príncipe de Gales, quien llegó el día anterior a Panamá a bordo del "Renown" visitó al Presidente de la República, don Ernesto Tisdell Lefevre.

## **Números favorecidos en la Lotería en los meses de Enero y Marzo de 1957**

<i>Fecha</i>	<i>Sorteo Nº</i>	<i>Primero</i>	<i>Segundo</i>	<i>Tercero</i>
Enero 6 .....	1974	8992	2291	3279
Enero 13 .....	1975	5329	4167	7077
Enero 20 .....	1976	1617	2492	2312
Enero 27 .....	1977	3528	6895	3649
Febrero 3 .....	1978	5276	3631	1935
Febrero 10 .....	1979	0158	0632	5085
Febrero 17 .....	1980	3061	3245	0908
Febrero 24 .....	1981	0141	2249	6692
Marzo 3 .....	1982	1357	8743	8141
Marzo 10 .....	1983	3085	3265	3893

# En el Centenario del Nacimiento de Don Aurelio Guardia

Por J. A. S.

1857.—Nació en la población de San Carlos, el 28 de Marzo.

1876.—Obtuvo el grado de Maestro, en la Escuela Normal de Instructores de Panamá.

1877-1880.—Sirvió en las escuelas públicas de San Carlos y de Antón.



Don Aurelio Guardia (1857-1927)

1912-1915.—Magistrado de la Corte Suprema de Justicia.

1915-1918.—Secretario de Hacienda y Tesoro.

1885 y 1888.—Diputado por la Provincia de Coclé, a las Asambleas de esos años.

1888.—Administrador de Hacienda en la Provincia de Coclé.

1892-1894.—Representante por el Departamento de Coclé al Congreso Colombiano.

—Prefecto y Fiscal en Coclé.

—Juez de Circuito en Colón.

1904.—Diputado por la Provincia de Colón a la Convención Nacional Constituyente.

1906.—Juez Superior de la República.

1910-1912.—Secretario de Hacienda y Tesoro.

Con motivo de su fallecimiento el Poder Ejecutivo dictó el siguiente decreto:

**DECRETO NUMERO 34 DE 1927**

(de 24 de Febrero)

*Sobre honores a la memoria del Dr. Aurelio Guardia.*

**EL PRESIDENTE DE LA REPUBLICA,**

en uso de sus facultades legales, y

**CONSIDERANDO:**

Que en las primeras horas de la mañana de hoy dejó de existir en esta ciudad el doctor Aurelio Guardia, quien venía ejerciendo importante puesto en la Administración pública;

Que el Dr. Guardia dedicó gran parte de su vida al servicio del Estado, figurando lucidamente como representante al Congreso de Colombia; como miembro de la Convención Nacional Constituyente; como Juez Superior de la República; como Procurador General de la Nación; como Magistrado de la Corte Suprema de Justicia, y como Secretario de Estado en distintos Gobiernos:

Que la vida pública y privada del doctor Guardia es un ejemplo de probidad, patriotismo y laboriosidad digno de ser tenido en cuenta para las futuras generaciones;

Que es deber de los pueblos cultos y agradecidos honrar la memoria de los hombres ilustres,

**DECRETA:**

Artículo 1º—Se lamenta el fallecimiento del doctor Aurelio Guardia como un suceso infausto para la República, que pierde en él a un eminente ciudadano y a un patriota digno, y se recomienda a la posteridad sus virtudes cívicas como dignas de ser imitadas.

Artículo 2º—En señal de duelo por la muerte del Dr. Guardia se mantendrá a media asta el pabellón nacional por tres días en las oficinas públicas.

Artículo 3º—Un piquete de la Policía Nacional en traje de parada y una representación del Poder Ejecutivo asistirán a los funerales del Dr. Guardia, que serán pagados por la Nación.

Artículo 4º—Copia de este Decreto con nota de estilo se remitirá a los deudos del Dr. Guardia.

Publiquese en la Gaceta Oficial en columnas enlutadas.

Dado en la ciudad de Panamá, a los veinticuatro días del mes de Febrero de mil novecientos veintisiete.

**R. CHIARI.**

El Secretario de Gobierno y Justicia,

*Carlos L. López.*



# Una Visión Sociológica de nuestras Relaciones con los Estados Unidos

Por CARLOS AROSEMENA ARIAS

*El Dr. Arosemena, egresado de las Universidades de Harvard y Madrid, ha sido Secretario del Ministerio de Relaciones Exteriores y Consejero Ejecutivo del Consejo Nacional de Relaciones Exteriores de Panamá, cargos que renunció para dedicarse al ejercicio de su profesión de abogado.*

Me parece que hay mucho de verdad en el hecho que nosotros en Panamá hemos perdido la visión de conjunto de nuestras relaciones con los Estados Unidos. En los últimos años nos hemos enfrascado de tal manera en las relaciones contractuales entre nuestros dos países que hemos descuidado un poco las relaciones políticas o interestatales. Esto es natural y lógico y en ningún sentido reproable.

Las injusticias contenidas en algunas de las cláusulas de los tratados vigentes; las torcidas interpretaciones que se han dado a otras y el hecho escueto y aterrador de la existencia del Tratado Hay-Bunau Varilla, documento que el Dr. Roberto Arias caracterizó recientemente como el pecado original de nuestras relaciones con los Estados Unidos, constituyen motivo suficiente para que dediquemos a ellos —los tratados— atención especial y hasta diría preferente. Pero este hecho, verdadero, molesto, no justifica el descuido de que somos culpables de una distinta e importantísima faceta de nuestras relaciones con los Estados Unidos. Y menos se justifica ese descuido hoy, firmado como fué hace ya más de dos años el Tratado Remón-Eisenhower, toda vez que la firma de ese Tratado significa un compás de espera de quizás veinte años en el desarrollo de las relaciones documentales entre Panamá y el gran país norteamericano.

Cuál es este aspecto de nuestras relaciones que nosotros hemos descuidado? Es la relación política normal entre dos Estados, las relaciones interestatales corrientes. Estados Unidos es un país con determinada política exterior con intereses vitales perfectamente identificables que trata de salvaguardar con el concurso de su numeroso, activo y excelente servicio exterior. Igualmente, Panamá tiene determinantes económicas que deberían reflejarse en sus relaciones exteriores de manera que estas respondan a imperativos de índole nacional y no al capricho, a intereses par-

ticularistas o a lisa y llana ignorancia. En otras palabras, Panamá, en su política exterior, debía salvaguardar sus intereses nacionales lo mismo que lo hacen los otros Estados del orbe.

Esto, me dirán Uds., es una verdad de perogrullo, esto lo sabe hasta un niño de pecho. Efectivamente, señores, esto es elemental y es lo que Panamá hace respecto a todos los países salvo los Estados Unidos.

Este descuido, si pudiéramos llamarlo así, se debe en gran parte a que las energías mentales de nuestros internacionalistas han sido ocupadas desenmarañando las hebras de una fraseología que no significaba gran cosa cuando fué escrita, que fué honrada más en la violación de su contenido que en el cumplimiento del mismo y que ahora es un obstáculo al logro de soluciones sensatas de los problemas.

La realidad que esos tratados representan es sencilla: la existencia del Canal de Panamá. Esa gran obra de ingeniería concebida por el genio francés, que fue hecha posible por la eficiencia del pueblo norteamericano y construída en gran parte por el músculo de nuestro pueblo, impone a nuestro país dos grandes deberes: primero, el deber de participar activamente en la vida internacional, especialmente a través del comercio, y, segundo, el deber de mantener una estrecha alianza con los Estados Unidos ya que ambos países tienen gran interés conjunto y vital en la defensa del Canal de Panamá. Para los fines de construcción, sanciamiento, funcionamiento, mantenimiento y protección del Canal de Panamá, le fueron concedidos determinados derechos jurisdiccionales a los Estados Unidos y ello explica la presencia del gran país nortño en nuestro medio. Este gran hecho socio-político significa que Panamá y los Estados Unidos son aliados, que existen entre ambos países estrechas y especialísimas relaciones que condicionan la vida diaria interestatal de los dos pueblos.

Qué condiciones especiales tiene, pues, esta alianza que existe entre los dos países vital y directamente interesados en la obra canalera. Primeramente, la alianza es peculiar porque existe aún en presencia de algunos abusos y muchas arbitrariedades por una de las partes. Segundo, existe a pesar de una enorme disparidad de poder entre los partícipes de la alianza sin que esto, paradójicamente, signifique que hay serias vejaciones por parte del socio más poderoso. Y, finalmente, la existencia misma y ciertamente el contenido de la alianza son afectados por diferencias profundas en el desarrollo político y cultural de ambos países y estas diferencias político-culturales crean factores de disgregación que tienden a destruir esta alianza.

Habiendo sentado, entonces, que entre los Estados Unidos y Panamá existe una alianza, alianza dicho sea de paso reconocida por los tratados

vigentes -- véase el Artículo X del Tratado de 1936 -- debemos analizar aquellos factores que tienden a separar o a destruir esta alianza.

Básicamente, en mi opinión, son tres:

1) Las diferencias en la experiencia emocional de los Estados Unidos y Panamá en los últimos veinte años;

2) La mayor importancia que tienen Europa y Asia en los esquemas de acción norteamericanos comparadas a Latinoamérica como grupo o Panamá individualmente, y

3) Lo que yo he llamado la decadencia del altruismo norteamericano. Quiero advertir que esta frase no debe interpretarse en un sentido peyorativo sino como lo que realmente es: el nombre o la descripción de lo que en mi concepto es una realidad sociológica norteamericana.

Primeramente, es innegable que los Estados Unidos han tenido en los últimos años una experiencia emocional muy diferente a la de Panamá. Echemos una vista de pájaro a la historia política de los Estados Unidos en los últimos 30 años. 1926: año de ley seca, de prohibición, de prosperidad económica creciente, de aislamiento en política exterior, salvo respecto a Latinoamérica donde propugnaban el más abierto intervencionismo. Tres años más tarde, el Martes Negro: el crash de la Bolsa de Nueva York, hecho económico que sumió al mundo en una profunda crisis económica. Otro trienio y emerge a la cabeza del pueblo norteamericano ese gran caudillo que fue Franklin Delano Roosevelt. Los años 1929-1932, para los estudiosos de la vida política de los Estados Unidos, son de especialísimo interés ya que durante ese período de enorme necesidad recordemos que en un momento hubo 32 millones de desocupados -- esa gran democracia casi se vió abocada a la adopción de soluciones de hecho o extra-constitucionales. Tengamos presente, a este respecto, solo la famosa "Marcha a Washington" de los desocupados dispersada por tropas bajo el mando personal del entonces Jefe del Estado Mayor del Ejército, General Douglas McArthur.

De este comienzo tan desorganizado, austero y aislamentista, cuando el gran Roosevelt pudo decir "a lo único que debemos temerle es al temor mismo", los Estados Unidos han seguido el camino de su destino hasta llegar a la posición preeminente que hoy ocupa, la posición de líder indiscutido del mundo libre, de nación que sabe lo que quiere, cree saber cómo lograr esos objetivos y está dispuesta a luchar en defensa de ellos. Entonces, la experiencia emocional de los Estados Unidos en los últimos treinta años ha sido psicológicamente embriagadora, de manera que el pueblo norteamericano es un pueblo que tiene plena confianza en sí mismo.

Por otra parte, nosotros somos una nación pobre. Parece esto paradójico para la persona que solo conoce la ciudad de Panamá pero la verdad es que, justipreciado el espectáculo que ofrece la ciudad capital, económicamente estamos todavía en pañales. Esto se debe en parte al hecho de que, por la función tránsito que ha sido la razón de ser la zona canalera, la vida comercial de las ciudades terminales es mucho más intensa de lo que justificaría la vida económica autóctona —valga la palabra— del país. Esta intensidad mercantil implica que nuestro servicio exterior cumple de manera muy deficiente su función informativa en el terreno de lo político. Le solicitamos más bien información económica. A nosotros nos interesa, por ejemplo, más saber qué medidas planea Liberia respecto a su Marina Mercante que obtener un informe completo acerca de la Aviación Belga o la reacción de Alemania a las últimas proposiciones de Rusia en el Medio Oriente. Por contraste, los Estados Unidos nos llegan con el enorme prestigio de una potencia mundial bien informada y esto influye de manera importante en el diario bregar de la alianza. Si en algunas ocasiones Panamá adopta determinadas posiciones similares a las asumidas por los Estados Unidos esto se debe no tanto a sugerencias por parte de ellos o a un exceso de cooperación como el hecho escueto de que sus representantes nos proporcionan información que de otra manera nuestra Cancillería no puede obtener.

Si añadimos a las consideraciones de que somos un país pobre y de que tenemos, en materia de política exterior, a un Gobierno mal informado, otro hecho de gran importancia el cual es de nuestra experiencia histórica, de nuestros últimos 5 o 6 lustros, ha sido totalmente distinta a la de los Estados Unidos, veremos que ciertos factores emotivos dificultan las operaciones diarias de esta alianza; alianza que constituye el hecho inmutable de nuestra política exterior.

En 1925 la ciudad de Panamá sufrió la dura experiencia del Inquilinato lo cual motivó su ocupación por tropas norteamericanas. Después tuvimos que pasar por una honda depresión económica y por el abandono de nuestra tradición constitucional que representa el 2 de Enero. En realidad, salvo el período anormal de la guerra, los últimos treinta años de la vida económica de Panamá se han caracterizado por la disminución gradual de la importancia del factor canal en nuestra economía, sin que hayan surgido otras fuentes de riqueza que compensen esta disminución.

La inestabilidad económica que hemos sufrido ha tenido como consecuencia que exista inestabilidad política. Parece mentira que el último Presidente que completó su período de mando fué el Dr. Harmodio Arias e increíble que hallamos tenido 13 presidentes en 20 años.

Nuestra vida institucional y económica durante los últimos 30 años



no ha estimulado el desarrollo de una sana psicología nacional; por eso se oye tanto la frase amarga y derrotista de que "esto no lo compone nadie".

La clara diferencia en la experiencia emocional porque han pasado los dos pueblos significa entonces que aquellos que tenemos algo que ver, por parte de Panamá, con el diario funcionamiento de la alianza nos veamos afectados de manera inconsciente por ese complejo de inferioridad nacional que es nuestra principal rémora psicológica.

Y si agregamos a este verdadero obstáculo mental el hecho que en el pasado los Estados Unidos han sido tacaños con Panamá, comprenderemos sin dificultad por qué se hace especialmente difícil explicar al pueblo panameño las exigencias que nuestra alianza impone al Estado panameño.

El segundo factor de importancia se extiende a disgregar la alianza existente reside en la realidad que en el pensamiento político norteamericano se concede mayor importancia a Europa y a Asia que a Hispanoamérica o a Panamá. Para poder analizar este hecho es necesario revisar la historia de los últimos 10 años. Durante la guerra, los Estados Unidos dejaron entrever a Latinoamérica que si proporcionaba las materias primas necesarias para el esfuerzo bélico —carne, caña, hierro, petróleo, fibras, etc.— a un precio fijo entonces, al finalizar la guerra, los Estados Unidos ayudarían a desarrollar la industria, diversificar nuestra agricultura; en otras palabras, contribuiría a nuestro fomento económico. Los países latinoamericanos acumularon entonces enormes balances en créditos por la materia prima que proveyeron. Terminada la guerra, las exigencias de co-políticas en los Estados Unidos determinaron que el control de precios que se estableció mientras esta fuese liquidada rápidamente. Esto tuvo como consecuencia un alza inmediata de los productos industriales necesarios para el programa de fomento que se tenía en mientes iniciar. Los balances acumulados compraron mucho menos de lo que se pensó y, como es de esperarse, Latinoamérica se sintió víctima de un truco comercial.

Se pensó entonces en un plan de ayuda económica. Empero antes que esto pudiera formularse, surge la amenaza comunista en Europa. El Presidente Truman riposta con la Doctrina que lleva su nombre mediante la cual los Estados Unidos, por primera vez en la historia, acepta cargas financieras y militares extracontinentales de carácter permanente al asumir las obligaciones que la Gran Bretaña había contraído con Grecia y Turquía. El Plan Marshall fue esbozado en el discurso que pronunció en la graduación de Harvard de 1947, por el entonces Secretario de Estado, General Marshall. El plan tenía por objeto contener la expansión del movimiento comunista y significó en la práctica que los Estados Unidos de-

dicaron su atención y la mayor parte de los fondos de ayuda exterior en Europa. Al estallar la guerra en Corea, los problemas de Asia ocuparon el lugar preeminente obligando a los Estados Unidos a concentrar su atención en el Lejano Oriente y dedicar allá gran parte de sus fondos.

Un observador objetivo sin duda reconocería que los problemas que hoy enfrenta el mundo libre en Asia y Europa son, sin duda, muchos más apremiantes, dentro de una visión global, que los de Latinoamérica. Sin embargo, esta concentración fuera del Nuevo Mundo nos hace sentirnos como si estuviéramos un poco olvidados, fuera del ámbito de acción real de los Estados Unidos. Tomemos como ejemplo al Secretario de Estado, Sr. Dulles. Este gran diplomático ha viajado, desde que se posesionó del cargo, más de 140 mil millas. Percátense de lo que esto significa: es más de once veces la circunferencia de la tierra. Sin embargo, ha viajado únicamente dos veces y por muy breves días a la América Latina: a la Décima Conferencia Interamericana de Caracas y a la Reunión de Panamá, en el mes de Julio pasado. No sostengo yo que si fuese el Sr. Dulles haría algo distinto, pero, la verdad sea dicha, sería muy halagador si hiciera un extenso viaje por estos lares. Es verdad que el Presidente Eisenhower nos ha enviado a su hermano Milton Eisenhower y que, han pasado por aquí el Vice-Presidente y el ex-Secretario de Estado Adjunto, Sr. Holland. Pero aún con estas importantes visitas, no cabe la menor duda que los Estados Unidos concentran su atención diplomática en Europa y Asia y aunque se comprenda que esto debe ser así, este relativo olvido significa un enfriamiento de nuestras relaciones, dificulta el desarrollo normal de la alianza que existe entre los dos países.

En tercer lugar como factor dissociador se encuentra lo que yo he llamado la decadencia del altruismo norteamericano. A este respecto, creo conveniente una pequeña explicación. No deseo dar a esta frase un sentido denigrante, simplemente me parece necesario adoptar un mote, un nombre para describir un hecho sociológico que ha ocurrido en los Estados Unidos y que me parece de máxima importancia para el estudio de nuestras relaciones con ese país.

La visión que en el extranjero se tiene de los Estados Unidos es el resultado de más de un siglo de propaganda que este país ha hecho acerca de sí mismo. Esta ha ocurrido a cargo, en gran parte, de grupos no oficiales como por ejemplo, grupos religiosos, protestantes en su gran mayoría, que han evangelizado por todas partes del mundo, los comerciantes que han viajado por todo el orbe, los agentes que en Europa enganchaban a los inmigrantes por cientos de millares, en fin por esos mil y un norteamericano que han viajado allende las fronteras de ese país.

Recordemos además que la filosofía política norteamericana fué de enorme influencia, especialmente entre nosotros los hispanoamericanos, y no olvidemos tampoco, la labor que han realizado la industria pelicular, las grandes revistas como Newsweek, Life, y el New Yorker. Todas estas fuentes de información han contribuido a crear en el exterior una visión altruista de los Estados Unidos y del pueblo norteamericano como el país de las cuatro Libertades, de Bill of Rights, de Abraham Lincoln, de la diplomacia abierta, etc. De manera que por mucho tiempo se consideró a los Estados Unidos como una especie de hermano mayor que hacía el bien sin mirar a quien, como dice el refrán, y no como un país interesado, como lo son todos, en ayudar a determinada nación por razones muy prácticas de interés nacional.

Los Estados Unidos ayudaron con largueza a sus aliados durante las dos conflagraciones mundiales de este siglo. Pero dicha ayuda fué fácilmente justificable ante la opinión pública como parte del esfuerzo bélico.

La adopción de la Doctrina Truman y el Plan Marshall hizo necesario justificar cuantiosos programas de ayuda exterior en tiempos de paz. Esto significa la intervención de la realidad de la vida política de una democracia en la política exterior de nuestros dos países. Para convencer a una legislatura que aprueba cualquier gasto y, por ende, los desagradables impuestos necesarios para sufragarlos hay que demostrar una de dos cosas: o que los gastos pagaran dividendos en forma de votos (el caso más claro es de obras públicas) o que son de vital necesidad para el país. De la misma manera que el gasto de B/400.00 en un coctel en París no significa ni un voto más en Chiriquí o Herrera, si los Estados Unidos gastan 400 millones en Irán, por ejemplo, esto no significa un voto más en Michigan o en California.

La ayuda exterior, entonces, tiene que justificarse en términos muy prácticos. Si se decide conceder a Yugoslavia ayuda por valor de 250 millones, por ejemplo, ese crédito justifica diciendo que es necesario para mantener en pie de guerra a las 18 divisiones del Mariscal Tito de manera que puedan atacar el flanco sur de los Soviets en caso que tropas comunistas invadan la Europa Occidental. Los Estados Unidos deben sorprenderse entonces, si cuando ofrecen a Panamá, por ejemplo, 7 millones para terminar la Carretera Panamericana, nos preguntamos nosotros los panameños: con cuántas divisiones tendremos que contribuir? Es decir, qué nos pueden pedir a cambio de la ayuda que nos ofrecen?

En otras palabras, si en América hoy se duda del altruismo norteamericano, de los motivos desinteresados que según sus servicios informa-

tivos provocan la ayuda estadounidense, los Estados Unidos son los verdaderos culpables porque no han sabido explicarle a su pueblo las verdaderas razones que motivan la ayuda al exterior y han recurrido, para obtener esos créditos, a un real politik tan burdo que el propio proceso de obtención de los mismos dificulta la realización de los objetivos que han motivado la ayuda misma.

En segundo plano, esta imagen altruista de los Estados Unidos se ha empeñado un poco por el desarrollo de movimientos de extrema derecha dentro de los mismos Estados Unidos. Entre los más importantes contamos con la irrupción del Senador McCarthy a la escena nacional y el desarrollo de los Citizen's Councils, sucesores del Klu Klux Klan. Estos movimientos dejan entrever que el propio pueblo norteamericano a su vez está algo desencantado con esa visión altruista que acerca de sí mismo se ha diseminado por el mundo.

Cabe recordar, a fuer de sinceros, que el Presidente Eisenhower propuso durante la pasada Reunión de Panamá la constitución de un Comité de Representantes Presidenciales que estudiase la manera de intensificar las actividades de la Organización de los Estados Americanos. Quería demostrar Eisenhower, en hábil maniobra política, tanto a la América como a su pueblo, su interés y el de su Gobierno, en el fomento material y experimental de nuestro hemisferio.

Aunque es prematuro rendir juicios sobre la labor de este nuevo Comité sí puede decirse que ha sufrido de graves impedimentos desde su constitución.

Desde el comienzo de sus deliberaciones, por ejemplo, los Estados Unidos jugaron la adopción del principio de la unanimidad en sus decisiones. Además, los países americanos se presentaron en plan de redactar las epístolas al Comité, plagando la agenda de los más disimilares proyectos; diluían, de esta manera, la posibilidad de lograr, mediante acción conjunta, la adopción de algunos pero importantísimos proyectos. Agradezcamos al Presidente Eisenhower que nos haya recordado, pero no olvidemos que dicho Comité tuvo por génesis su deseo de salvar un obstáculo electoral mediante una hábil fórmula que prácticamente le asegurara que no le presentarían unas recomendaciones onerosas para su país.

Estos son, a grandes rasgos, los factores que tienden a disgregar, a desunir a Panamá y a los Estados Unidos. Qué podemos hacer para combatir esas semillas de desunión entre nuestros países? Me parece, prime-



ramente, que debemos pensar claramente que nuestras relaciones con los Estados Unidos presentan dos facetas igualmente importantes y que no debemos descuidar ninguna de las dos: Las relaciones debidas a la existencia del Canal de Panamá y, en segundo término, nuestras relaciones con los Estados Unidos debidas al hecho de nuestra existencia como país. Me parece claro que aunque nunca se hubiese construido el Canal de Panamá tendríamos relaciones muy íntimas con la nación norteaña entre otras cosas por el hecho que los Estados Unidos toman la casi totalidad de nuestras exportaciones y de ellos provienen gran parte de lo que importamos. Es preciso, entonces, estudiar esta faceta de nuestra vida internacional hasta ahora abandonada para determinar qué ventajas podemos sacarle a nuestra intimidad con Norteamérica.

Tenemos que valorizar, por ejemplo, la cooperación que le ofrecemos en los distintos organismos internacionales, tanto los políticos como la ONU o la OEA y los especializados como la OIT o la UNESCO, y no permitir que esta cooperación se acredite a la cuenta abierta durante la construcción del Canal de Panamá y con creces saldada. Resumiendo, mi tesis se reduce a pedir que como panameños no olvidemos que aunque el Canal de Panamá constituye quizás el factor más importante de nuestras relaciones con los Estados Unidos, esta obra no representa la totalidad de nuestros contactos con ese país. Sería deseable que al separar o compartimentalizar estas dos facetas de lo que debería ser la realidad de nuestra política exterior establezcamos la verdadera contabilidad — valga la metáfora — de nuestra cooperación con los Estados Unidos y no permitir, como hasta ahora sucede y debido a nuestra propia confusión, que se haga solo débito de nuestros esfuerzos.

Para lograr este fin es necesario corregir nuestro más grave defecto: la creencia universal que el panameño está lleno de defectos. Trataremos con los Estados Unidos siempre en el alto nivel de un Harmodio Arias, de un Ricardo Alfaro o de un Octavio Fábrega, erguidos y viriles, conscientes de nuestro propio destino y a sabiendas de que si los Estados Unidos es el primer país del mundo, nosotros no somos el último.

Bien ha dicho Don Ernesto de la Guardia Jr., que Panamá supera en extensión el Benelux y es casi tan grande como Costa Rica y Salvador juntos. Solo adquiriendo un conocimiento pleno tanto de nuestras virtudes como de nuestros defectos podremos aproximarnos al futuro que Bolívar preconizó para nosotros y al destino que nuestros patricios pusieron, tras grandes sacrificios en nuestras manos.

# La cuestión del Canal de Suez <sup>(\*)</sup>

Por ALBERTO A. BOYD

*Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá.*

El anuncio hecho el día 26 de Julio de 1956, por el Presidente de Egipto Gamal Abdel Nasser que la Compañía privada de servicio público incorporada bajo las leyes de Egipto que tenía a su cargo la operación del Canal y el cobro de los peajes del mismo había sido nacionalizada, provocó un gran revuelo en los círculos internacionales, en vista de que con esta medida del Gobierno de Egipto se afectaban poderosos intereses.

Enseguida las potencias extranjeras mayormente afectadas por esta acción del Gobierno egipcio se pronunciaron en favor de la convocatoria de una Conferencia en Londres para el día 16 de Agosto de 1956 con miras a buscar una fórmula adecuada para el delicado problema que se había presentado en forma súbita e inesperada. De acuerdo con los países organizadores de la Conferencia de Londres a ésta deberían ser invitadas todas las naciones cuyos barcos venían utilizando esa importante vía marítima, además del propio Gobierno egipcio.

Por razones inexplicables el nombre de la República de Panamá fue excluido de la lista de países invitados a la Conferencia de Londres a pesar de tener nosotros también un canal que guarda analogías de distintos órdenes con el de Suez y a pesar de ocupar nuestro país el sexto lugar en tonelaje de barcos que usan el Canal de Suez en sus itinerarios.

Al tener conocimiento el Gobierno Nacional de este trato injusto y discriminatorio para con la República, la reacción de desagrado y protesta no se hizo esperar y el día 5 de Agosto de 1956 la Presidencia de la República expidió el siguiente comunicado:

"Para la República de Panamá tiene especial importancia el resultado de la Conferencia que varias naciones piensan celebrar el 16 de Agosto en relación con la situación creada respecto del Canal de Suez.

(\*) Memoria que el Ministro de Relaciones Exteriores presenta a la Honorable Asamblea Nacional, en sus sesiones ordinarias de 1956, páginas XXXVI a XLIII.

El Canal de Panamá, que está enclavado en nuestro territorio, es de vital interés para nuestro país y guarda analogías de distintos órdenes con el Canal de Suez.

También interesa a Panamá este problema por tener nuestro país una categoría elevada en el mundo marítimo por razón de las naves mercantes que están bajo su bandera.

Como quiera que, no obstante ese doble interés, la República de Panamá no ha sido invitada a la Conferencia aludida, el Gobierno de Panamá estima que nuestra República no tiene por qué considerarse obligada respecto a las decisiones y recomendaciones que se adopten en la citada Conferencia."

Por cablegrama de 7 de Agosto de 1956, la Cancillería ordenó al Embajador de Panamá en Roma, acreditado como Ministro en Egipto, que se trasladara a El Cairo hasta nuevo aviso e informara sobre la situación internacional y llamó a nuestro Embajador en Londres a Panamá, para impartirle las instrucciones que fueran del caso. El día 15 de Agosto, el Embajador de Panamá regresó a Londres, y en esa misma fecha se le giraron instrucciones cablegráficas a fin de que entregara a la Cancillería de la Gran Bretaña una nota concebida en los siguientes términos:

"Tengo el honor de comunicar a Vuestra Excelencia que he recibido instrucciones de mi Gobierno en el sentido de manifestar la inconformidad y extrañeza del Gobierno de Panamá ante el hecho de que a la República de Panamá no se le ha brindado la oportunidad de participar en la Conferencia que se reunirá en Londres el jueves 16 de los corrientes en relación con ciertas cuestiones surgidas respecto al Canal de Suez.

Esta extrañeza e inconformidad obedecen a que el Gobierno de Panamá considera que existen analogías fundamentales entre el Canal de Suez y el Canal de Panamá y también a la posición de Panamá como país marítimo con elevada marina mercante inscrita bajo su bandera.

El Gobierno de Panamá quiere dejar constancia del hecho evidente de que el Canal de Panamá está construido en territorio panameño siendo Panamá el soberano titular de la Zona del Canal, no obstante haber concedido a los Estados Unidos de América, ciertos derechos para fines específicos relativos al mantenimiento, saneamiento, funcionamiento y protección del Canal de Panamá, obra ésta en la cual, según se ha estipulado en Tratado vigente entre los dos países, ambos tienen un interés conjunto y vital. En tales circunstancias el Gobierno de Panamá considera que es necesario y conveniente su intervención en toda discusión inter-

nacional sobre un Canal cuyo status guarda analogías fundamentales con el Canal de Panamá.

En virtud de los hechos arriba indicados la República de Panamá por anticipado hace constar que deja a salvo sus derechos, cualesquiera que sean los acuerdos a que se llegue en la Conferencia aludida."

Por entregada la nota transcrita anteriormente, la Presidencia de la República expidió a la prensa el siguiente comunicado:

"El Gobierno de Panamá por conducto de su Embajador en Londres, Dr. Roberto E. Arias, comunicó hoy al Gobierno de Su Majestad Británica la inconformidad y extrañeza del Gobierno de Panamá ante el hecho de que a Panamá no se le haya brindado oportunidad de participar en la conferencia que se celebrará mañana en Londres para discutir cuestiones surgidas respecto al Canal de Suez.

Esta manifestación la ha hecho el Gobierno por medio de nota formal redactada en esos términos, la cual fue entregada personalmente a la Cancillería Británica por el Embajador Arias a las 3:30 p.m., hora de Londres, quien llegó hoy a esa ciudad con instrucciones específicas al efecto.

Dicha nota expresa que la inconformidad y extrañeza del Gobierno de Panamá obedece a que el Gobierno de Panamá considera que existen analogías fundamentales entre el Canal de Suez y el Canal de Panamá y también a la posición de Panamá como país marítimo con elevada marina mercante inscrita bajo su bandera.

En la citada nota el Gobierno de Panamá expresa que quiere dejar constancia del hecho evidente de que el Canal de Panamá está construido en territorio panameño, siendo Panamá el soberano titular de la Zona del Canal, no obstante haber concedido a los Estados Unidos de América ciertos derechos para fines específicos relativos al mantenimiento, saneamiento, funcionamiento y protección del Canal de Panamá, obra ésta en la cual, según se ha estipulado en Tratado vigente entre los dos países, ambos tienen un interés conjunto y vital. Se agrega en la citada nota que, en tales circunstancias, el Gobierno de Panamá considera que es necesaria y conveniente su intervención en toda discusión internacional sobre un Canal de Panamá.

La nota concluye manifestando que, en virtud de los hechos arriba indicados, la República de Panamá por anticipado hace constar que deja a salvo sus derechos, cualesquiera que sean los acuerdos a que se llegue en la conferencia aludida."

Hasta el momento de entrar en prensa esta Memoria la crisis del Canal de Suez se hallaba aún pendiente de solución por encontrarse todavía en la etapa de las negociaciones, cuyo resultado era necesario conocer antes de llegarse a un pronunciamiento definitivo por parte de la República.

No obstante, el problema de Suez tenía nuevamente repercusiones con la República al atribuir los despachos de agencias cablegráficas internacionales declaraciones por parte del Secretario de Estado de los Estados Unidos John Foster Dulles en el sentido de que "el Canal de Panamá es una vía de navegación nacional sobre la cual Estados Unidos tiene el derecho exclusivo de ejercer soberanía dentro de la Zona con exclusión de cualquier otro Gobierno".

Estas declaraciones atribuidas al Secretario de Estado Dulles merecieron una pronta y enérgica refutación por parte de la Cancillería la que se expresó en la forma siguiente:

"El Ministro de Relaciones Exteriores al manifestar anoche que el Gobierno está atendiendo los informes que le han llegado de Londres respecto de la Conferencia sobre el Canal de Suez, indicó en esencia que acaba de leer un mensaje de prensa en el cual se atribuyen al Secretario de Estado de los Estados Unidos ciertas afirmaciones acerca del Canal de Panamá. Sobre este último punto el Ministro expresó desacuerdo con las afirmaciones que se atribuyen al Secretario Dulles. Agregó el Ministro que no cabe duda de que el Tratado de 1903 no confiere a los Estados Unidos la soberanía sobre la Zona del Canal y que ésta ha sido desde 1904 la invariable posición de la República de Panamá. Lo que Panamá confirió a los Estados Unidos fueron ciertos poderes exclusivamente para los fines del Canal y nada más.

En cuanto a la afirmación de que el Canal de Panamá es una vía nacional de los Estados Unidos, el Canciller hizo presente que el Canal de Panamá no puede ser un Canal nacional de los Estados Unidos, ya que está construido en territorio panameño. Añadió que es una vía cuya construcción hicieron posible Panamá y los Estados Unidos por medio de un tratado público, estipulándose por otro tratado público que es una obra en la cual las dos naciones tienen interés conjunto y vital.

En lo concerniente a la observación que se atribuye al Secretario Dulles de que el Canal de Suez fue internacionalizado por la Convención de Constantinopla de 1888 debe recordarse que las reglas de esa Convención en lo relativo a neutralización y libertad de tránsito son aplicables al Canal de Panamá conforme a la Convención del Canal Istmico entre Panamá y

Estados Unidos y de acuerdo con el Tratado Hay-Pauncefote entre los Estados Unidos y la Gran Bretaña.”

Con posterioridad al comunicado de la Cancillería la Prensa Unida remitía a su corresponsal en ésta un cable contentivo del texto oficial de las declaraciones sobre el Canal de Panamá del Semanario John Foster Dulles, texto que se reproduce en los anexos de esta Memoria y que dista mucho de la versión originalmente atribuida a tan alto funcionario del Gobierno de los Estados Unidos. La segunda versión de las palabras atribuidas al Secretario Dulles modificaba sustancialmente la primera ya que dice lo siguiente:

“El Canal de Panamá es una vía marítima en una zona donde, por medio de un tratado, los Estados Unidos tienen todos los derechos que ellos poseerían si fueran soberanos con entera exclusión del ejercicio por la República de Panamá de tales derechos soberanos, poder o autoridad y no hay tratado internacional que dé a otros países derecho alguno en el Canal de Panamá, con excepción de un tratado con el Reino Unido que dispone que éste tendrá para sus naves los mismos peajes que los nuestros.”

Como se vé en esta segunda versión no se afirma que el Canal de Panamá es una vía nacional de los Estados Unidos ni se afirma tampoco que los Estados Unidos tienen derechos de soberanía exclusivos en la Zona del Canal.

No podemos terminar esta reseña del Canal de Suez sin antes destacar la importante colaboración que en relación con este problema ha venido prestando en todo momento nuestro Embajador en Gran Bretaña, Sr. Roberto E. Arias como podrá apreciarse por la lectura de los anexos de esta Memoria. Asimismo el Embajador Arias ha suministrado valiosas informaciones al ser llamado a la República en repetidas ocasiones para consultas sobre la Conferencia de Londres y demás problemas del Canal de Suez. También debe señalarse de manera especial la colaboración que ha venido brindando nuestro Embajador en Italia señor Rafael Vallarino quien como Ministro en Egipto se trasladó a El Cairo a raíz de la nacionalización del Canal de Suez, en cumplimiento de instrucciones de esta Cancillería.

# ¿QUE PASA CON EL CANAL DE PANAMA?

(Este artículo es reproducido del número de Febrero de FORTUNE, revista Económica, y traducido y reproducido por LIFE, ambas publicaciones de Time Inc.)

Hasta que estalló la crisis de Suez, los norteamericanos apenas se preocupaban por su propio canal; el de Panamá. Durante muchos años basaron sus ideas sobre el Canal de Panamá en una serie de halagadoras suposiciones; es administrado sin grandes tropiezos ni dificultades; es sumamente útil a los EE. UU. así en la guerra como en la paz, vital para la defensa nacional y, desde luego, se le defenderá; no plantea problemas de soberanía; fue construido por los EE. UU. y les pertenece. Pero después de la nacionalización del Canal de Suez, se produjeron hechos que, analizados con atención, conmoverían esa complacencia.

Sin perder tiempo los panameños expresaron al gobierno de los EE. UU. que no consideraban concluido el asunto del *status* del canal. El gobierno de Panamá creyó ver en la situación creada en Egipto "fundamentales analogías" con la suya propia. Hay, sin duda, notables paralelos entre Suez y Panamá. Ambos son canales abiertos por poderosos intereses extranjeros, a través de istmos que quedan, en su totalidad, dentro del territorio de naciones comparativamente débiles y poco desarrolladas; ambos constituyen vitales vías de comercio para las grandes potencias occidentales.

La primera repercusión de la medida adoptada por Nasser en Egipto se produjo a mediados de agosto último, porque no se invitó a Panamá a la Conferencia de Londres sobre Suez. El natural interés de los panameños en materia de canales internacionales, sumado al hecho de que su flota mercante, la novena del mundo, hace uso constante del Canal de Suez, hizo pensar a aquellos que tenían derecho a una invitación. El gobierno y la prensa de Panamá culparon a los EE. UU. por haberse prescindido de su país.

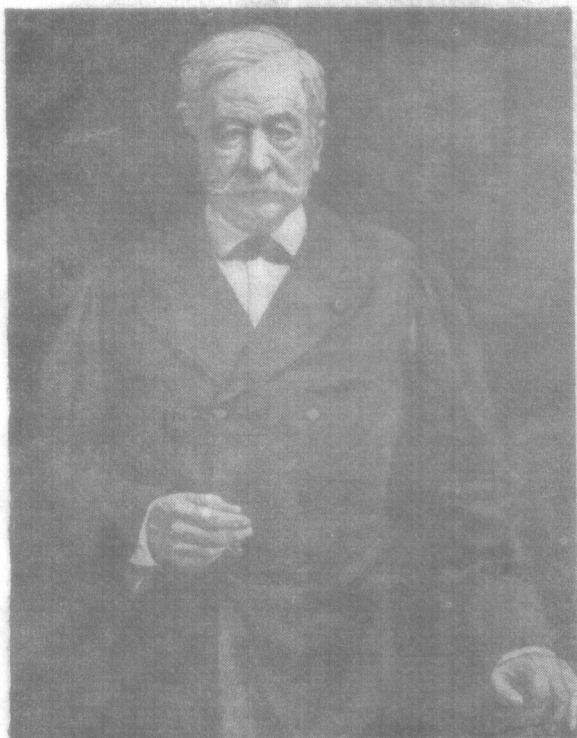
New York, 27 de Febrero, 1957.

Dr. Carlos E. Mendoza.—Lotería Nacional.—Panamá.

Gustosamente concedemos derecho republicación texto únicamente del artículo sobre canal en su órgano oficial, siempre que se mencione en forma conspicua procedencia y que no salga antes del primero de Marzo

Lumsden, Administrador "LIFE", en español.

La siguiente explosión se produjo cuando John Foster Dulles, al explicar la diferencia entre el *status* legal de los dos canales, ratificó el histórico alegato de los EE. UU. en cuanto a su soberanía sobre la zona del canal. El gobierno de Panamá respondió con un vigoroso replanteamiento de su propia posición, o sea la de que los EE. UU. sólo tienen limitados derechos sobre dicha zona. Y en Panamá se habla de llevar el caso ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya.

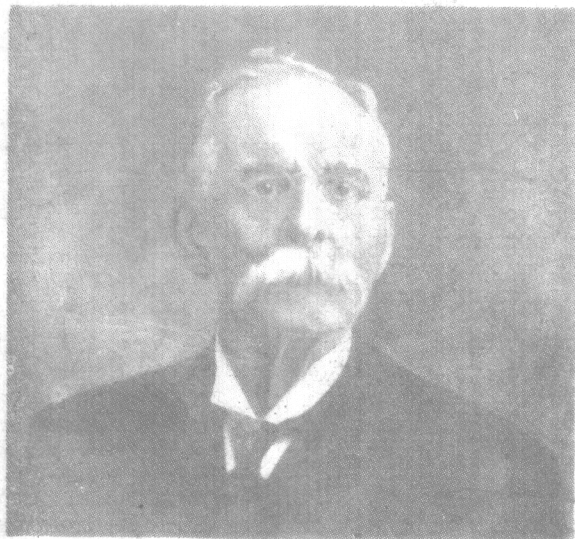


EL CONDE FERDINAND DE LESSEPS (1805 - 1894), constructor del Canal de Suez y director de la empresa francesa que emprendió las obras del Canal de Panamá. El fracaso de la empresa destruyó el corazón del Conde de Lesseps. Este retrato se conserva en la Embajada de Francia en Panamá.

Estos hechos agudizaron la crítica de los panameños en cuanto a la forma en que los EE. UU. administran el canal. Una empresa gubernamental establecida por el Congreso en 1950 y llamada Panama Canal Company es dueña del canal propiamente dicho y lo administra. La empresa se sostiene a sí misma y aún obtiene utilidades. Con sus ingresos totales (89) millones de dólares en 1956), no sólo administra el canal sino que paga los gastos del gobierno de la zona, que es una pequeña faja de terreno, de 16 Km. de ancho por 80 de largo, que atraviesa el corazón de Panamá. El gobierno de los EE. UU. es propietario de todos los bienes raíces de la zona, fija los salarios, da alojamiento a sus 50.000 habitantes (dos tercios de ellos norteamericanos), es dueño de las tiendas y explota



una serie de negocios y establecimientos industriales. El Presidente de los EE. UU. nombra al gobernador de la zona del canal. Éste, tradicionalmente, un general del Cuerpo de Ingenieros de Ejército norteamericano, es también presidente *ex officio* de la empresa. Las relaciones oficiales de la zona con la nación que la circunda se mantienen por intermedio del embajador de los EE. UU. en Panamá. Esas delicadas relaciones están reguladas por tratados vigentes entre los EE. UU. y Panamá.

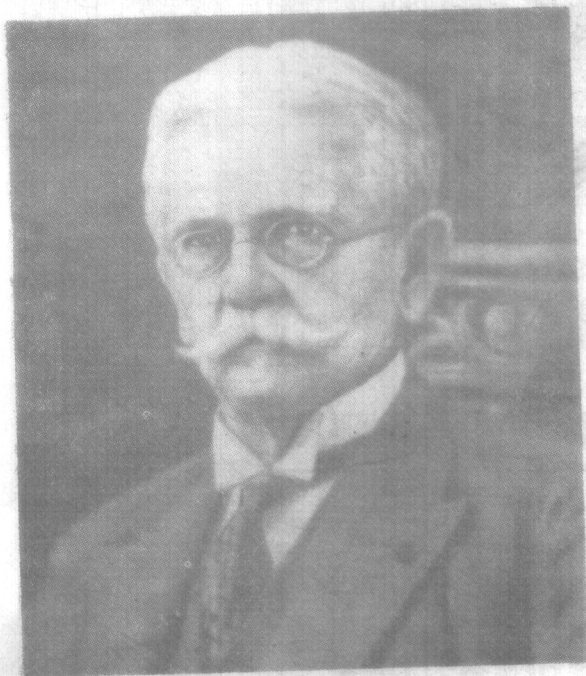


**DR. MANUEL AMA-  
DOR GUERRERO**, pri-  
mer Presidente de la  
República de Panamá,  
quien ayudó eficazmente  
a los constructores nor-  
eamericanos en la ci-  
clopea obra del canal  
stmico.

Esta intrincada y extraña organización debe manejarse con escrupuloso cuidado para evitar fricciones y resentimientos. Hace pocos meses se produjo una fricción, en el momento mismo en que las repercusiones de lo ocurrido en Suez habían exacerbado ciertos sentimientos. El presidente saliente, Ricardo Arias ("Dicky"), actual embajador de Panamá en Washington, acusó a los EE. UU., en su discurso de despedida del 1º de octubre de 1956, de haber quebrantado las promesas contenidas en el último tratado suscrito con Panamá (1955).

No son éstos los únicos problemas que proyectan sombras sobre el Canal de Panamá. El transcurso del tiempo y la era nuclear han creado nuevas dificultades. En su hora brillante hazaña de ingeniería, el canal está haciéndose anticuado conforme se construyen barcos más y más grandes. Mientras que los EE. UU. piensan prestar millones de dólares para ampliar y mejorar el canal de Suez, tienen que admitir que su propio canal no es ya bastante grande y que dentro de pocos años no será suficiente para el siempre creciente tránsito marítimo (cerca del 50% superior al de la preguerra) sin que se realicen costosas obras de ampliación.

Deben admitir también el hecho de que la posición de Rusia y las armas nucleares han modificado los puntos de vista respecto a su defensa. El canal está a casi 10.000 Km. de Rusia y si *fuera* atacado sería virtualmente imposible defenderlo.



**DR. BELISARIO PORRAS**, quien durante su presidencia dió poderoso impulso a grandes planes de fomento y de progreso para la República de Panamá. Le *to*có asistir a la inauguración del Canal de Panamá.

### POETAS CONTRA PRAGMATISTAS

Los EE. UU. fundan la afirmación de que poseen derechos de soberanía, en el tratado Hay-Bunau-Varilla, suscrito en 1903 con la República de Panamá. Mediante este extenso documento quedó establecida la zona, y los EE. UU. adquirieron el derecho de fortificarla y defenderla, a cambio de lo cual Panamá recibió 10 millones de dólares al contado, y una anualidad de 250.000 dólares. La estipulación más importante del tratado otorgó a los EE. UU., a perpetuidad, "el uso, ocupación y control de una zona de tierra... para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado canal." Además otorgó a los EE. UU. "todos los derechos, poder y autoridad que los EE. UU. poseerían y ejercitarían si fueran soberanos... con entera exclusión del ejercicio de tales derechos soberanos, poder o autoridad por la República de Panamá".

Lo que los EE. UU. han sostenido siempre es que estas dos cláusulas decisivas significan que los EE. UU. tienen verdadero derecho de soberanía.

nía sobre la zona del canal. El tratado ha dado origen a una escuela de capaces abogados panameños cuyo pensamiento podrá ser sutil pero cuya premisa básica es clara: la zona del canal pertenece a Panamá. Alegan que la concesión de 1903 fue hecha *solamente* con el propósito de construir, conservar y defender un canal, y que las facultades no expresamente otorgadas quedan reservadas a Panamá. Harmodio Arias, llamado "el señor Tratado", que fue Presidente de la República desde 1932 hasta 1936, afirma que representaría muy poco para los EE. UU. ceder en este punto, pero que eso significaría mucho para el honor nacional de Panamá.

**CORONEL WILLIAM CRAWFORD GORGAS,** que con la acendrada colaboración de los panameños de todas las clases sociales, logró exterminar la mayoría de los insectos nocivos para el hombre del Istmo. Antes de su labor en Panamá el Coronel Gorgas colaboró en Cuba con el famoso doctor cubano Carlos Finlay.



La cuestión del honor tiene gran importancia en la actitud de Panamá respecto de los EE. UU. y el canal. En el pedestal de la estatua erigida en la ciudad de Panamá a la memoria del difunto presidente José Remón ("Chichi"), asesinado en 1955, hay una inscripción que dice: "Ni millones, ni limosnas, queremos justicia". Esta fue la plataforma política de Remón en su campaña electoral.

Pero mientras el canal de Panamá tenga importancia, aunque ésta disminuya, en la estrategia defensiva de los EE. UU., es probable que este país oponga resistencia a cualquier esfuerzo tendiente a debilitar el ejercicio de su soberanía sobre la zona. A diferencia de lo que ocurre con

Suez y otras vías acuáticas internacionales, el Canal de Panamá es asunto de una sola nación. No existe convención internacional que rijan la administración del canal por los EE. UU., fuera del compromiso de acatar las estipulaciones del Convenio de Constantinopla (para el libre uso del canal de Suez), que rige las operaciones de dicho canal, es decir, mantenerlo abierto, en todo tiempo, para los barcos de todas las naciones. Una sola vez los EE. UU. insinuaron que pensarían en otro arreglo, fuera del vigente en Panamá desde 1903. En la Conferencia de Potsdam (1945), el presidente Harry S. Truman sugirió que los canales de Suez y Panamá, el de Kiel, en Alemania, los ríos Rhin y Danubio, y los estrechos del Mar Negro, se declararan "libres y abiertos al tránsito de carga y pasajeros de todas las naciones". Pero la conferencia no llegó a acuerdo alguno acerca de esto.

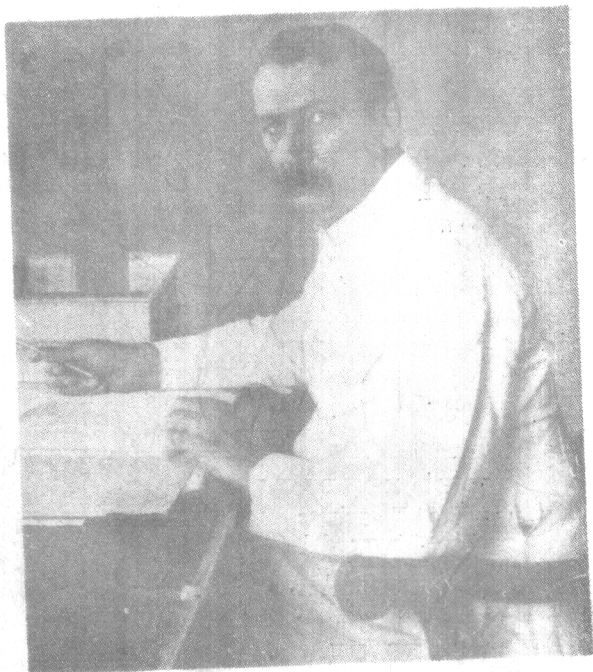
**JOHN FINDLEY WALLACE**, primer Ingeniero Mayor del Canal de Panamá y antiguo Gerente General de Ferrocarril Central de Illinois, EE. UU.



En 1936 y en 1955 —a pedido de Panamá y para su beneficio— se hicieron considerables revisiones del acuerdo de 1903. El tratado de 1936 eliminó disposiciones contenidas en el de 1903, ofensivas para los panameños. Canceló la garantía de independencia política que los EE. UU. otorgaban a Panamá, lo que, según los panameños, convertía virtualmente a su país en protectorado norteamericano. Abolió el derecho de dominio eminente que los EE. UU. habían adquirido para la construcción del ca-

nal. Estableció que los EE. UU. no permitirían negocios particulares en el canal, con excepción de los relacionados con su administración. Y elevó la anualidad de 250.000 a 430.000 dólares, para compensar la devaluación del dólar ocurrida en la década de 1930.

**JOHN FRANK STEVENS**, sucesor del ingeniero Wallace, famoso por su construcción del gran Ferrocarril del Norte a través de las Montañas Rocosas, en EE. UU.



Negociadores panameños llegaron a Washington en 1955, repitiendo el grito de guerra de Chichi Remón sobre los millones y las limosnas. Pero los millones *eran* importantes, y el tratado de 1955 se refiere principalmente a cuestiones económicas. En este nuevo acuerdo, los EE. UU. obtuvieron una reducción del 75% en los derechos de importación de las bebidas alcohólicas compradas para su consumo en la zona, y permiso para utilizar una porción del territorio de la República para maniobras militares. Por su parte, Panamá logró que se aumentara la anualidad a 1.930.000 dólares, más unos 25 millones de dólares en escuelas, material ferroviario y otras propiedades de los EE. UU., especialmente en la ciudad panameña de Colón; y un nuevo puente, avaluado en 20 millones de dólares, para facilitar el tránsito sobre el canal en Balboa. El tratado obligó a los EE. UU., además, a comprar todas las mercaderías en la Zona de los EE. UU. o en Panamá, "salvo que, en ciertos casos, no fuera factible hacerlo así".



## EL PROBLEMA DEL "SUELDO IGUAL"

La estipulación del tratado de 1955, que garantizaba igual paga a los empleados norteamericanos y panameños que realizan la misma tarea entraña un problema sumamente complejo. Tal como lo hace en sus otros establecimientos de ultramar, EE. UU. mantiene en la zona del canal dos categorías de remuneración: una, basada en la escala de su propia administración pública, principalmente para los empleados que son ciudadanos de los EE. UU. (unos 5.500); otra, basada en la escala local de salarios, principalmente para los empleados panameños (unos 16.000). Esta última aunque, es de 30 a 50% más alta que la pagada por trabajos similares en la república de Panamá, es todavía considerablemente más baja que la primera. Los panameños quisieron siempre una sola escala, la de los EE. UU., para todos los empleados; y obtuvieron en el tratado de 1955 que este país se comprometiera a eliminar las desigualdades.

GEORGE WASHINGTON GOETHALS, bajo cuya pericia y hábil dirección se pudo llevar a feliz término la construcción del Canal de Panamá.



La cuestión de los salarios se complicó con otra disposición del tratado de 1955 que quitaba a los trabajadores panameños que viven fuera de la zona el privilegio de comprar en los almacenes baratos o "económicos". Se hizo esto a pedido expreso de Panamá, cuyos comerciantes se habían quejado, desde mucho tiempo antes, de que había mucho dinero

que aflúa, sin beneficiarlos, a las tiendas de la zona. Se calcula que con la eliminación de aquellos privilegios, el 1º de enero de 1956, unos 12 millones de dólares pasaron a robustecer los negocios de los comerciantes panameños, pero en cambio se produjo un considerable aumento (cerca del 15%) en el costo de vida de los panameños que ya no pueden comprar a los precios, mucho más bajos, de los almacenes de la zona.

**THEODORE ROOSEVELT**, Presidente de los Estados Unidos cuando éstos negociaron con la República de Panamá el Tratado Hay - Bunau - Varilla, que hizo factible la construcción del Canal de Panamá.



Los dos problemas causaron un agrio y prolongado debate en la prensa panameña, y el asunto culminó cuando el presidente Arias, en su discurso de despedida, acusó a los EE. UU. de haber eludido el compromiso. Arias dijo que si los norteamericanos hubiesen dado cumplimiento a la garantía de paga igual por igual trabajo, los trabajadores panameños habrían sido automáticamente compensados por el alza en el costo de vida. Los funcionarios de los EE. UU. insisten en que nunca hubo conexión entre ambas cuestiones. Afirman, además, que los funcionarios panameños, que no querían aparecer favoreciendo a sus comerciantes a expensas de sus obreros, dieron pábulo a la idea de que todos los trabajadores de la zona se beneficiarían en breve con las escalas de remuneraciones de los EE. UU.

Según un funcionario norteamericano, por causa del revuelo armado por Panamá fue difícil para los EE. UU. anunciar el alza de salarios, sin

dejar la impresión de que se permitía a aquel país intervenir en su fijación dentro de la zona. Finalmente los EE. UU. anunciaron aumentos de salarios que, en promedio, representaban un 14%. Lo malo fue que esto no se hizo antes de que los políticos panameños intervinieran.

Los norteamericanos y los panameños concuerdan en que la única forma de aminorar la tensión que se ha producido en la zona, es reducir el grado de dependencia económica en que Panamá se halla respecto del Canal. Este es para Panamá lo que el petróleo para la Arabia Saudita o el estaño para Bolivia. En el curso de los años, los EE. UU. han gastado centenares de millones en Panamá. Además, el Canal ha incrementado la actividad comercial y el turismo. Como resultado de ello, esa nación tiene uno de los ingresos anuales *per capita* más altos de la América Latina (\$250). Pero por otra parte se ha creado una economía muy mal equilibrada, porque en vez de desarrollarla, Panamá se ha contentado con vivir de su Canal.

**WILLIAM HOWARD TAFT**, Presidente de los Estados Unidos, durante cuya administración (1908-1912), las obras del Canal de Panamá adelantaron notablemente.



Un tercio de la población de 900.000 almas de la república panameña vive en las ciudades situadas próximas al canal. Los otros dos tercios están diseminados en un territorio inhóspito, de 74.074 Km.<sup>2</sup>. Hay tan pocos y malos caminos, que los productos agrícolas no pueden ser fácilmente transportados a los centros urbanos. Panamá importa más del 10%



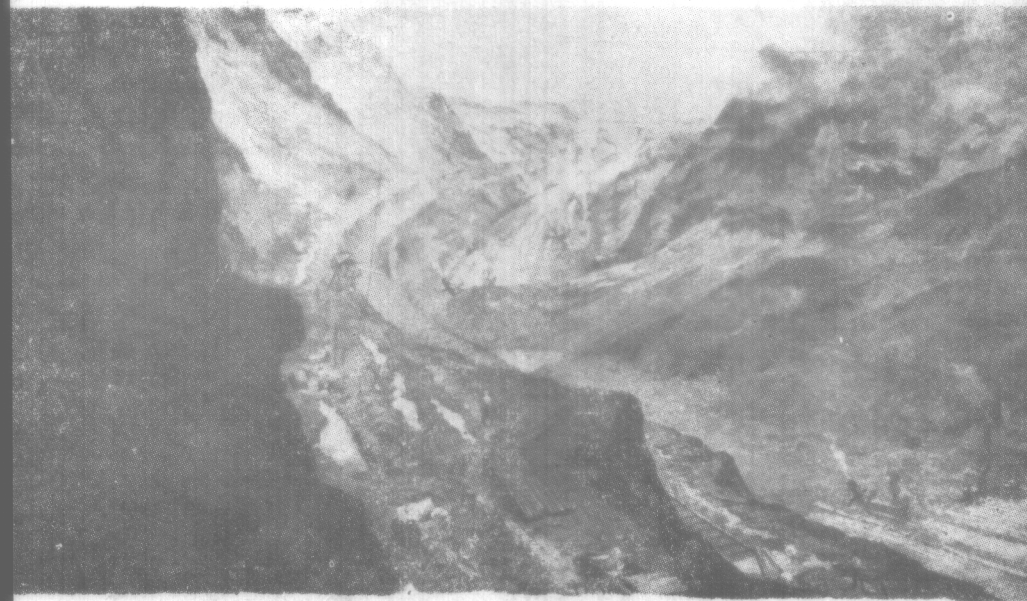
de los artículos alimenticios que consume y los derechos de aduana son elevados. La mayor industria del país es la Cervecería Nacional, S. A., empresa panameña cuyas ventas anuales alcanzan a unos \$5 millones de dólares. Se calcula que el número de desocupados llega a 25.000 en las ciudades, o sea, más o menos el 10% de la masa laboral. Aunque el país ha pagado siempre sus obligaciones, la deuda pública ha subido bruscamente hasta cerca de \$50 millones de dólares, contra una producción nacional bruta de unos 32 millones.

**WOODROW WILSON,**  
Presidente de los Estados Unidos, quien en 1913 inauguró la "vía entre dos mundos", que permitió la travesía a través del Istmo de Panamá.



El ingreso *per capita* relativamente alto no representa exactamente la realidad. Una gran parte de la renta nacional va a dar a manos de una rica oligarquía compuesta de 30 a 50 antiguas familias, en su mayoría de origen español, muchas de las cuales viven, directa o indirectamente, de negocios originados por el Canal y la Zona. Manejan el país y adoptan una posición moderada respecto a los EE. UU.

No hay amenaza inmediata de que surja un agitador del tipo de Nasser. Aunque Panamá ha tenido nueve presidentes en 10 años, no es un país con antecedentes de violencia. El nuevo presidente, Ernesto de la Guardia, hijo ("Ernestito"), está bien dispuesto respecto de EE. UU. Tiene 52 años, proviene de una vieja familia española y se graduó en la Escuela Comercial Tuck, de la Universidad de Dartmouth.



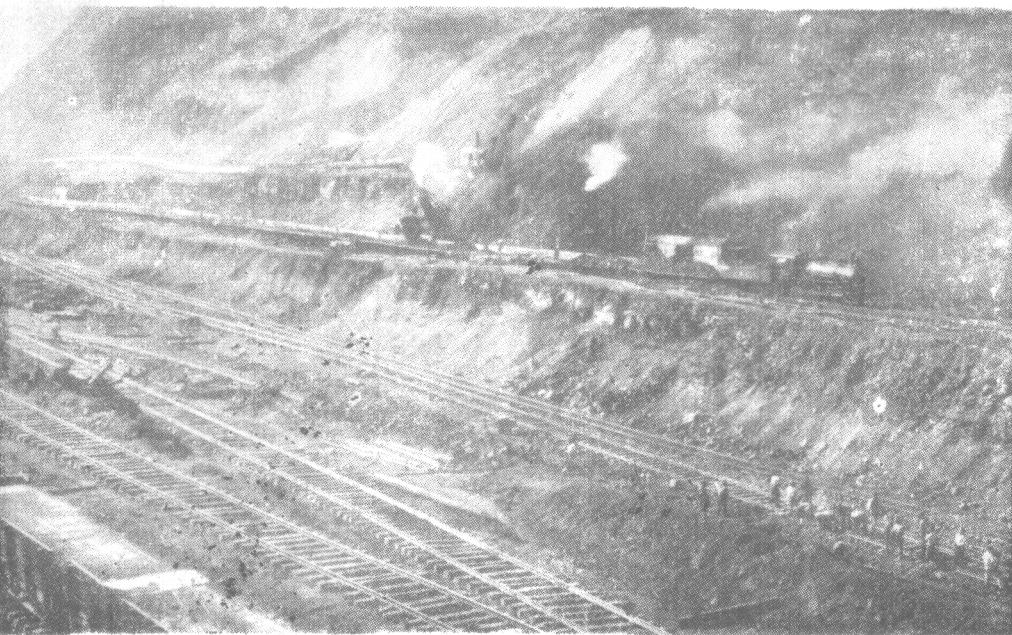
Cuando los franceses suspendieron sus trabajos, los norteamericanos los prosiguieron. En este cuadro que se conserva en el edificio de la Administración de la Zona del Canal, en Balboa, se vé el Corte de Culebra. Este histórico sitio lleva el nombre de Corte de Gaillard.

La incógnita más importante es cuánto tiempo durará su política moderada. Hay un grupo, pequeño y fuerte, pero que va creciendo, de jóvenes profesionales panameños de clase media que asimilaron en la Universidad una fuerte dosis de nacionalismo. Su meta consiste en apoderarse algún día del Canal. Los dirigentes panameños califican a este grupo de "románticos". Pero la presión de los desposeídos y los "románticos", junto con otras presiones que se engendran periódicamente en el Canal, entrañan futuras dificultades para los EE. UU.

Indudablemente Panamá forzará el tema de la soberanía aún más vigorosamente, con objeto de obtener nuevas concesiones de los EE. UU.

### ¿PEAJES MAS BAJOS?

Los EE. UU. han introducido muchos cambios, en el curso de los últimos años, en la administración del Canal. Hasta 1948, la entidad a cargo del Canal, sostenida por partidas presupuestarias que votaba el Congreso, lo administraba junto con su Zona, mientras que la Panama Railroad Company, entidad también gubernamental, tenía a su cargo el ferrocarril y la compañía naviera de Panamá, y era propietaria de algunos



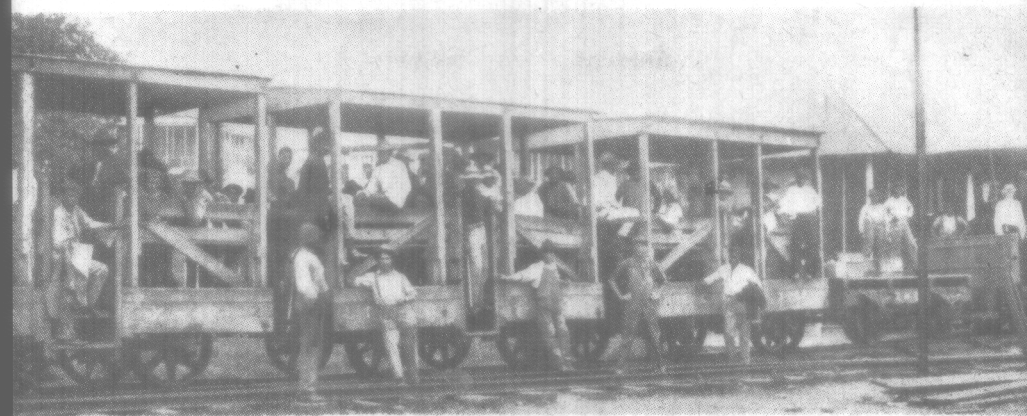
**El Corte de Cucaracha, una de las obras más difíciles que requirió la construcción del Canal de Panamá.**

economatos, viviendas, comunicaciones y otras instalaciones. Se habría mantenido esta forma de administración indefinidamente, si la antigua administración del canal no hubiese tratado de elevar, en 1948, el peaje o derecho de tránsito.\* Esto ocasionó protestas entre las empresas navieras y una revisión de toda la organización del Canal, por el Congreso de los EE. UU.

El Congreso llegó a la conclusión de que no había forma de saber exactamente si el aumento de tarifas estaba o no justificado, puesto que la entidad del Canal se sostenía con fondos del presupuesto norteamericano. En 1950, el Congreso creó la Panama Canal Company en calidad de empresa gubernamental autárquica. Los hospitales, caminos, escuelas y otros servicios municipales fueron puestos bajo la administración del gobierno de

---

\*Las tarifas de peaje son, aproximadamente, iguales que en 1914 cuando se abrió el Canal. Se cobra 90 centavos de dólar por tonelada neta de capacidad de transporte para barcos de carga, y 72 centavos para barcos con lastre; 50 centavos por tonelada de desplazamiento para barcos de guerra y otras naves que no sean de carga. El peaje para un barco transatlántico era, como promedio, 4.409 dólares en 1956. (Los peajes son más o menos semejantes en los canales de Suez y Panamá).



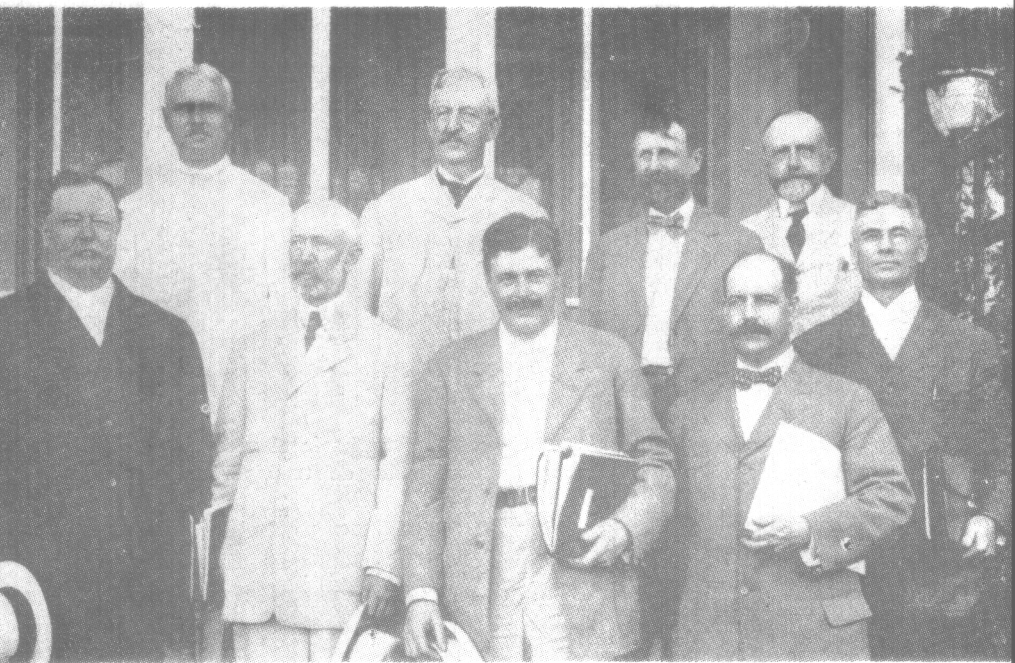
Tren de obreros, con su pequeña locomotora hacía el recorrido entre las barracas y las obras. Este era el único medio de transporte que existía, mientras se construía el Canal de Panamá.

la Zona. La nueva empresa tomó a su cargo el Canal y sus servicios anexos: ferrocarril, economatos, depósitos, viviendas, la compañía naviera, las actividades de manufactura y elaboración, y todo el resto de la enorme organización desarrollada en el transcurso de los años. (El costo original de construcción del Canal fue de 375 millones de dólares. La inversión no recuperada del gobierno de los EE. UU. en la empresa del Canal pasa de los 700 millones.)

En cuanto a los peajes, el Congreso dispuso que deberían basarse en una tarifa suficiente para cubrir los gastos de conservación y administración del Canal y sus servicios anexos, intereses y depreciación y una parte "adecuada" de los gastos del gobierno de la Zona del Canal. Esta fórmula, en vez de aclarar la cuestión del peaje, se convirtió en tema de seria controversia entre la Compañía del Canal y las empresa navieras, disputa que todavía no ha concluido.

Las cifras estadísticas son bastante claras. En el año fiscal de 1956 los ingresos totales de la Panama Canal Company llegaron a 89 millones de dólares, de los cuales 41 millones provinieron del Canal mismo y 48 de fuentes secundarias tales como alquileres de viviendas, venta de mercaderías, servicios a los empleados del Canal, personal militar, propietarios de barcos, etc.

El punto en discusión se refiere a la forma de imputar los gastos. ¿Qué parte de los gastos generales de la empresa (por ejemplo los del gobierno de la Zona, intereses, gastos administrativos, etc.) se imputará al Canal? La Compañía alega que los servicios anexos son indispensables



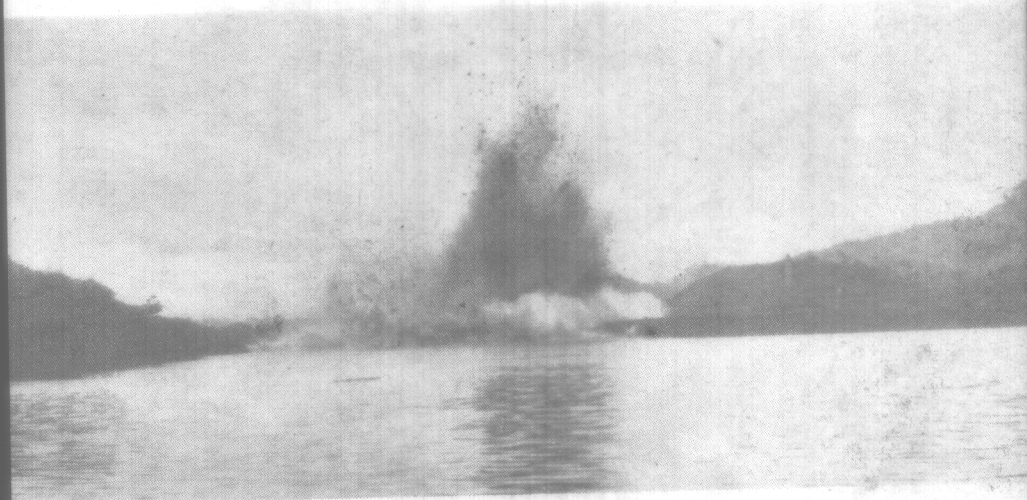
El Presidente de los Estados Unidos, William Howard Taft, en su visita a las obras del Canal de Panamá en 1909. Aquí se vé al Presidente (vestido de negro), el primero a la izquierda con la Junta de Ingenieros, en el sitio de Culebra. Detrás del mandatario norteamericano (vestido de blanco) está el Coronel George Washington Goethals.

para cumplir su función y que, por consiguiente, deberían cargarse a éste todos los gastos generales. Con este sistema de contabilidad, la Compañía declaró el año pasado su ingreso neto de sólo cuatro millones de dólares.

Las empresas navieras sostienen que la Compañía del Canal administra dos clases de actividades: el Canal y los servicios secundarios, y que debería cargarse a cada una de ellas una parte de los gastos generales de la empresa. Se calcula que con este sistema de contabilidad la Compañía habría obtenido en 1956 con el Canal una utilidad de 10 millones, lo que suministra base a los navieros para sostener que las actuales tarifas de peaje son demasiado altas.

La contaduría general de los EE. UU. ha admitido a regañadientes que de acuerdo con la ley de 1950 la Compañía del Canal debería llevar sus libros en esta forma, aunque querría que se cambiase la ley para legalizar el sistema de contabilidad empleado actualmente por la empresa.



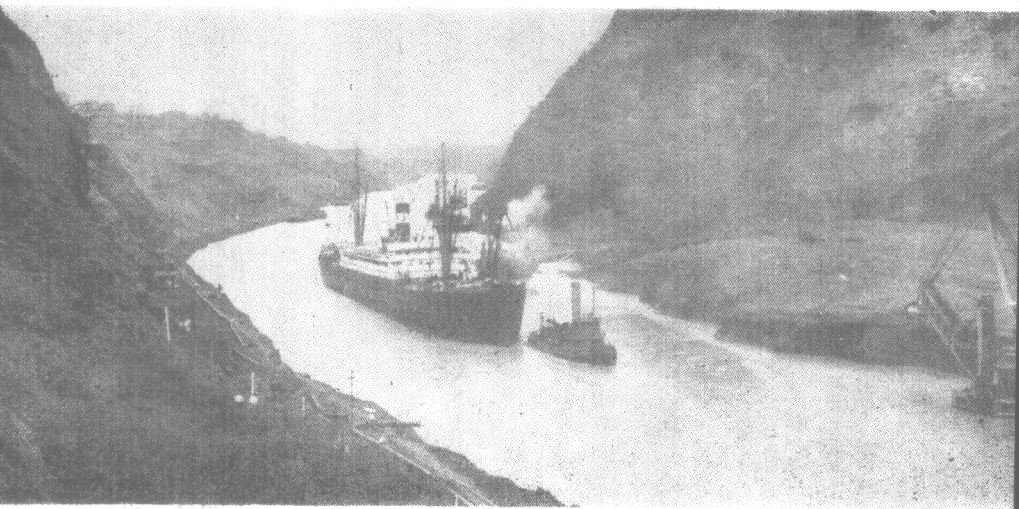


El Presidente de los Estados Unidos, Woodrow Wilson, desde la Casa Blanca, en Washington, oprimió el 10 de Octubre de 1913 un botón eléctrico que hizo explotar una carga de dinamita que voló el último obstáculo, el dique de tierra en Gamboa que permitió la unión de los océanos Atlántico y Pacífico.

Empero, doce compañías navieras norteamericanas, aferradas al dictamen técnico de la contaduría general, tratan de conseguir que la cuestión se someta a juicio. El caso está ahora en manos de una Corte de Apelaciones de los EE. UU. Con todo, las empresas navieras no se fían solamente de los tribunales de justicia. También tratan de conseguir mediante influentes gestores, que el Congreso apruebe una ley que obligaría a la compañía del canal a tomar como base para los peajes únicamente el costo de administración del canal propiamente dicho. La ley, si se aprueba, abriría el camino para la reducción de la tarifa.

La contaduría genera considera que la compañía del canal podría, si quisiera, reducir el costo de mantenimiento de la zona. Critica, entre otras cosas, la superposición de servicios, tales como los de comunicaciones y panaderías, algunos de los cuales son administrados por la zona y otros por el Departamento de Defensa de los EE. UU.

La contaduría quiere asimismo que la compañía del canal se desprenda de las lecherías, plantas de elaboración y otros negocios que son restos de aquellos días en que Panamá era un país tropical primitivo. Recomendaba también pedir que el Departamento de Defensa sufrague una porción mayor de los gastos de la zona del canal y reemplace a los empleados norteamericanos con panameños (la proporción ha sido de tres



El primer barco que atravesó el Canal de Panamá fue el "Ancón", el 15 de Agosto de 1914. Aquí se vé al citado barco, tirado por un remolcador, pasando el Corte de Cucaracha.

norteamericanos por un panameño), con la cual el presupuesto de sueldos sería menor y también se reducirían muchos servicios costosos que exigen los trabajadores norteamericanos.

La contaduría querría sacar el canal de las manos del Ejército y establecer una empresa independiente parecida a la que administra el sistema hidroeléctrico del Valle del Tennessee.

Desde que el general Goethals construyó el canal, éste ha permanecido bajo el control del cuerpo de ingenieros del Ejército. No solamente el gobernador, sino también los altos funcionarios administrativos han pertenecido, por tradición, al cuerpo. John S. Seybold, el primer gobernador que completó su período después de la reorganización de 1950, fue un general con reputación de severidad. Tuvo a su cargo un trabajo duro y poco propicio para hacerse simpático. La zona se había acostumbrado a una vida cómoda. Los residentes norteamericanos —varios pertenecían a la tercera generación establecida en la zona— estaban habituados a disfrutar de atención médica gratuita y alquileres muy bajos. En su cuarto año de funciones, Seybold tuvo que aplicar medidas adoptadas por el Congreso de los EE. UU., tan desagradables como la elevación de alquileres y el servicio médico pagado. Y también suprimió 5.400 empleados.

El sucesor de Seybold es el general William E. Potter, de 51 años de edad quien se considera "hombre de cierta habilidad en materia de relaciones públicas", y ha logrado ya limar algunas de las asperezas que aquél



Las "Mulas" eléctricas conducen este barco de carga en una de las esclusas del Canal de Panamá. Poco a poco los barcos se elevan hasta la parte más alta de la cordillera y poco a poco bajan al nivel del océano al otro lado. Después de ocho horas el barco llega a mar abierto. (Ello puede apreciarse en nuestra portada).

dejó a su paso. Por otra parte, ha iniciado una serie de reuniones públicas en la zona, tratando, en toda forma, de poner una nota cordial y democrática en la comunidad, plagada de divisiones sociales.

En lo que se refiere al canal mismo, ingenieros, militares y armadores de barcos están de acuerdo en que necesita ser modernizado. El proyecto que más frecuentemente se discute es el de construir un canal totalmente nuevo, de 84 Km. de largo, al nivel del mar, como se propuso en un informe oficial presentado al Congreso en 1947 por el entonces gobernador de la zona, general Joseph Mehafeff. El costo calculado en 1947 era de 2.500 millones de dólares. Actualmente se aproximaría a los 4.800 millones.

En la era prenuclear había ya buenas razones en favor del canal al nivel del mar. Un ataque aéreo que demoliera las esclusas desaguaría el lago Gatún y convertiría el canal en una acequia seca. Aún después de reparado el daño, se necesitarían unos dos años para volver a llenar el lago. Grandes cantidades de materias primas estratégicas, particularmente



antimonio, cobre, tungsteno, estaño y plomo de la costa occidental de Sud América, llegan a los EE. UU. a través del canal.

Pero ahora no se ejerce presión sobre el Departamento de Defensa, para construir el canal al nivel del mar o para reconstruir totalmente el antiguo (álgo como el sistema de "lagos terminales"). Los militares piensan que, en caso de guerra, el propio territorio de los EE. UU., que está mucho más cerca de la Unión Soviética, por la vía del Artico, sería el primer objetivo de los bombarderos rojos y que las defensas del Caribe protegen al canal contra submarinos capaces de disparar proyectiles dirigidos. Pero si los submarinos o los aviones lograran pasar y realizar un ataque nuclear, no importaría mucho que el canal poseyera esclusas o estuviese al nivel del mar. Por su parte, la Marina ha construido porta-aviones demasiado grandes para pasar por el canal, lo que constituye una admisión tácita de que éste no es ya un factor decisivo en la estrategia naval de los EE. UU.

### EL CAMBIANTE ASPECTO ECONOMICO

Se justificaría, desde el punto de vista económico, el gasto de 4.800 millones de dólares para construir un canal a nivel del mar? Las esclusas del canal de Panamá tienen 33,5 m. de ancho y 305 de largo. Una nave de guerra blindada, de 33 m. de manga puede pasar, golpeando contra los costados de las esclusas, sin dañar su casco, pero un barco mercante de las mismas dimensiones, sin protección, no puede hacerlo. En realidad, el tamaño de las esclusas es sólo una parte del problema. Los barcos tienen que ser capaces de maniobrar a su paso por los estrechos cortes. Actualmente hay 15 barcos petroleros y para transportes de minerales —más 70 que se construyen en astilleros de todo el mundo— cuyo tamaño los haría inadecuados para transitar en forma permanente por el canal; su paso entrañaría operaciones complicadas que demorarían el tráfico ordinario. Las naves grandes no pueden pasarse unas a otras en el angosto corte de Gaillard; tienen que ir en una sola fila. Hace 10 años, sólo el 2% de los barcos que transitaban por el canal eran de este tipo; hoy llegan tal vez al 14%. Mientras que el número de barcos que atraviesan el canal ha aumentado cerca del 50% desde 1938, el tonelaje del tráfico ha aumentado en, más o menos, un 70%, llegando a 46.301.354 toneladas en el último año fiscal.

Pero 4.800 millones de dólares es una enorme suma y, a la larga, ¿qué obtendrían los EE. UU. de semejante inversión? Aunque este país es todavía el que más usa el canal, ya no depende tanto de él en comparación con otros países. En el año 1929, 74% del tonelaje que pasaba por el canal se originaba en los EE. UU. o estaba destinado a esta nación. El

año pasado la cifra había bajado al 67%. Ese descenso se debe a que ha disminuido el comercio entre las costas del este y el oeste de los EE. UU.

El tráfico por el canal entre los EE. UU. y otros países indudablemente ha aumentado, llegando casi a duplicarse desde 1929. El renglón más importante en el tránsito por el canal es el de la costa este de los EE. UU. al Asia (16% del tonelaje total).

El segundo renglón es el del tráfico de carga de la costa oeste de Sudamérica a la costa este de EE. UU. (11% del tonelaje total).

Calcular lo que ocurrirá en esta materia durante los próximos 10 años, por ejemplo, es difícil. (Se necesitaría aproximadamente una década para construir el canal al nivel del mar). El tránsito por el canal continuará aumentando, sin duda, pero las perspectivas a largo plazo no son muy buenas. Hugh Norris, economista de la Panama Canal Company, calcula que el tráfico se elevará de 46 millones de toneladas de carga y 9.700 barcos en 1956, a no más de 60 millones de toneladas y 13.000 barcos en el año 2000.

Ciertas tendencias económicas que se registran en el mundo sugieren la disminución más que el aumento del transporte de algunas mercancías. Países que han estado exportando grandes cantidades de materias primas a los EE. UU. establecen ahora sus propias industrias de elaboración y manufactura. El desarrollo de la energía nuclear y de otras fuentes en diversas partes del mundo reducirá eventualmente las exportaciones de carbón de los EE. UU.

También cambian las condiciones económicas del transporte marítimo. Es significativo el hecho de que se construyan enormes buques cisternas y barcos para transporte de minerales, sin pensar en que puedan pasar por los canales de Panamá o Suez. El costo de la mano de obra con relación al tonelaje de esas naves es más bajo, y resulta más conveniente llevarlas dando vuelta a los Cabos de Hornos o de Buena Esperanza que utilizar barcos más pequeños y pagar el alto peaje de los canales.

Si no es factible construir un nuevo canal que cueste 4.800 millones de dólares, ¿qué pueden hacer los EE. UU. con su anticuado canal? Es posible mejorarlo. La compañía tiene en marcha un modesto plan que cuesta 10 millones de dólares al año (ensanchamiento del corte de Gaillard y profundización del canal), que espera costear con sus propios recursos. Puede que este encomiable plan tenga que alterarse como resultado del aumento de los costos; que, a partir de este año, la compañía no perciba ingresos por concepto de los economatos y que, posiblemente, la compañía tenga que pagar el aumento de la anualidad a Panamá.

En todo caso, tales mejoras no llegarían a hacer del canal lo que se pensó que sería 42 años atrás: una rápida y eficaz vía de comunicación entre el Pacífico y el Atlántico, para todos los barcos del mundo. La idea del canal al nivel del mar ha atraído a alguna gente (y despertado algunos intereses), pero no ha ido más allá.

El canal fue ensalzado como un grandioso monumento al espíritu de empresa de los EE. UU. Todavía tiene enorme importancia económica para este país. Pero excepción hecha de algunos funcionarios que han tenido que apaciguar a los vehementes panameños que claman "justicia", nadie se cuida del canal que, allí en el trópico, acumula problemas sociales, políticos y económicos, es vulnerable a los ataques y se hace cada vez menos adecuado para la función que se le señaló al ser construido.



FUERTE DE SAN LORENZO, en el Río Chagres. La labor de reconstrucción y limpieza de esta reliquia histórica la lleva a cabo en la actualidad el Coronel Le Roy Marcus Glodell.

# LA REVISTA "LIFE" NO TIENE RAZON

Por JORGE TURNER

"De esta suerte, excepción hecha de algunos funcionarios norteamericanos que han tenido que apaciguar a los vehementes panameños que claman "justicia", en los Estados Unidos nadie se cuida del Canal que, en el trópico, acumula problemas sociales, políticos y económicos, es vulnerable a los ataques y se hace cada vez menos adecuado para la función que se le señaló al ser construído."

Con tales palabras remata la Revista "Life" un artículo aparentemente objetivo y muy contradictorio, reproducido de la publicación "Fortune", pero reproducido en gran despliegue por la primera de las dos revistas mencionadas, anunciado desde la portada, en la entrega correspondiente al 11 de febrero.

Los datos amontonados a todo lo largo del artículo van destinados a consolidar una tesis, que después explicaré. Pero también sirven para extraer consecuencias contrarias a las del propósito de la Revista.

## INEFICACIA DEL CANAL

Según la Revista "Life", los problemas que suscita el Canal, y la demostración de que lo que fue en su tiempo brillante obra de ingeniería está haciéndose cada vez más anticuada, se evidencian a través de las siguientes tres razones:

1.—Los panameños siempre han sostenido una empeñada actitud en confirmar su soberanía sobre la zona canalera, lo que da lugar a un intrincado mecanismo en que las cuestiones deben moverse con mucha delicadeza para no herir el orgullo, siempre a flor de piel, de los panameños. Tal situación, regulada por Tratados que abogados panameños interpretan con sutileza jurídica, origina frecuentes problemas.

2.—La evolución de los tiempos, que nos han conducido a la era nuclear, proyecta sombras sobre el Canal, haciéndolo impropio para el enorme tonelaje de los barcos que ahora se construyen, dada la estrechez de la ruta canalera, que hoy está impidiendo, o limitando, el aumento del tamaño de las naves. Sus esclusas tienen 33.5 metros de ancho por 305 de largo, dimensión que apenas permite que una blindada nave de guerra, de 33 metros de manga, pueda pasar, golpeando contra los costados de las esclusas, sin dañar su casco, lo cual no le ocurre a una nave mercante del

mismo tamaño, ya que, carente de la protección de las naves de guerra, no podría afrontar el tránsito sin graves riesgos.

3.—El Canal significa graves arriscos para los Estados Unidos, pues la posición de Rusia y las armas nucleares han modificado los puntos de vista respecto a su defensa. El Canal de Panamá está a casi 10.000 kilómetros de Rusia y, en el caso de que fuera atacado, sería virtualmente imposible defenderlo.

### REPLICA PANAMEÑA

Pero si el Canal de Panamá se juzga lleno de problemas en virtud de la obstinación de los panameños, deficiente para el tráfico marítimo en atención a su estrechez, e indefendible por la existencia de las armas nucleares, sólo quedan dos alternativas para los Estados Unidos:

a) Abandonar el Canal, o b) Empezar su reconstrucción.

Estas son las alternativas que nosotros deducimos, aunque la Revista "Life" sólo se ocupa de tratar la segunda, para insinuar, muy veladamente, que estaría un poco fuera de lugar que los Estados Unidos se arriesgaran, a un costo enorme, en la construcción de un canal al nivel del mar.

Mas si no es aconsejable para los Estados Unidos emprender dicha obra, podría abandonar el Canal, lo cual debería llenarnos de plácemes a los panameños. Por varias razones:

1.— Rescatado el Canal por los panameños desaparecería la razón número uno que dan los norteamericanos, como problema importante, es decir, la insistencia nacional en afirmar nuestra soberanía sobre la faja canalera.

2.— La indefensión del Canal en esta época atómica nuestra no sería problema para Panamá, si acometiese, en forma decidida, la tarea de lograr una neutralización del Canal, reconocida por todos los países, en el caso de una conflagración bélica mundial, y

3. La ineficacia del Canal es muy dudosa, y Panamá se beneficiaría cuantiosamente administrándolo. Ciertamente es que como hazaña de ingeniería, en su tiempo, tendrá que periclitarse poco a poco su importancia en el tráfico mundial de mercaderías. Pero ello está muy lejos de ocurrir todavía, y podría sobrevenir, particularmente, cuando se esté en aptitud de desplazar, en forma definitiva, las cargas por aire. Por lo pronto, el Canal no está "al borde de la tumba" como centro neurálgico de primer orden.

El aserto se demuestra con la propia consignación de la Revista "Life", la que, a pesar de todo, se ve obligada a reconocer que lo que ella considera una ineficaz vía de comunicación entre el Atlántico y el Pacífico, sigue siendo, junto con Suez, "de vital importancia para el comercio de las grandes potencias occidentales", importancia que sigue creciendo.

A tal punto es cierta esta última afirmación de "Life" que el número de barcos que atraviesan el Canal ha aumentado cerca del 50 por ciento desde 1938, y el tonelaje del tráfico ha aumentado, en más o menos, un 70 por ciento, llegando a 46,301,354 toneladas en el último año fiscal. Y de este tonelaje total de barcos que transitan por el cauce istmeño, nada menos que el 67 por ciento se origina en los Estados Unidos, país que necesita esta ruta, a más de otros motivos, para concertar su comercio entre las costas del este y el oeste de dicha nación.

Con el aumento del tránsito por el Canal ha surgido, correlativamente, un aumento en los ingresos totales por su explotación, los cuales ascienden, en el recién terminado año de 1956, a 89 MILLONES de dólares, con los cuales se pagan ampliamente los gastos que tiene el gobierno de la Zona.

No habría ningún problema para los panameños inclusive ni los técnicos, pues, para encargarse de la Administración del Canal. Pero "Life" no lo ve así.

### TESIS DE "LIFE"

"Life" aduce los argumentos ya enunciados para concluir que no es muy conveniente arriesgarse en la construcción de un nuevo canal al nivel del mar, obra que, a diez años de duración, tendría un costo aproximado de 4,800 millones de dólares. De ahí que a lo sumo lo más que podría hacerse sería llevar a cabo un modesto plan que cuesta 10 millones de dólares al año (ensanchamiento del Corte de Gaillard y profundización del Canal), los cuales serían costeados por la Compañía que opera el Canal, de sus propios beneficios, aunque sugieren que *este encomiable plan podría alterarse como resultado del aumento de los costos, tomando en cuenta, entre otras cosas, que ahora debe pagársele a Panamá una anualidad mayor.*

Es decir, la Revista "Life" deja el portillo abierto a la posibilidad de que las obras de ensanche se reduzcan al mínimo, agregando que, en todo caso, "tales mejoras no llegarían a hacer del Canal lo que se pensó que sería 42 años atrás: una rápida y eficaz vía de comunicación entre el Pacífico y el Atlántico, para todos los barcos del mundo".

## ¿HABRA ALGUN PROPOSITO ENCUBIERTO?

En el calvario agobiante de la defensa de la soberanía panameña sobre la ruta canalera nos hemos encontrado con multitud de estratagemas tendientes a sembrar la desmoralización en el panameño y, por ende, a hacer decrecer su celo patriótico. En el pasado, cuando los panameños reclamaban sus derechos sobre el Canal, más de una vez se amenazó con construir un canal por Nicaragua, lo cual minimizaría la importancia del de Panamá y acarrearía perjuicios económicos graves a nuestro país. Tales tácticas no dejaron de tener un buen éxito relativo. A su sombra, al lado de panameños muy patriotas, surgió otro tipo de nacionales medrosos, partidarios de no reivindicar nunca nuestros derechos, so pretexto de lo que podría sobrevenir.

Víctima de esas estratagemas, el panameño se ha hecho suspicaz. Por eso ahora nos preguntamos, ¿habrá algún propósito encubierto al pretender "Life" que no es conveniente la construcción del canal a nivel? ¿Buscará el efecto de disminuir los constantes reclamos panameños, ante el temor que en algunos de nosotros podría producir el que se descarte definitivamente la construcción del canal a nivel, capaz de provocar ocupación en gran escala, en un Panamá ayuno de desarrollo económico y urgido de fuentes de empleo?

No lo aseguramos, pero invitamos a la reflexión.

### NUESTRA OPINION

Hay un problema que nos tortura desde hace largos años: la supervivencia de Panamá como Nación. Desde los albores de su nacimiento el país ha tratado de conformarse como tal. Pero su origen viciado en un tratado canalero, los desgobiernos continuados y las épocas de auge movidas por la alta empleomanía gracias a considerables inversiones en el Canal, con su secuencia de relajamiento de las costumbres, proliferación de las inmoralidades e impactos étnicos de muy distinto tipo, en una población pequeña, han traído como consecuencia una nación que, en lo económico, depende fundamentalmente del Canal y, en lo político-social, una nacionalidad no constituida con plenitud de rasgos distintivos que le den una fisonomía específica, como la que tienen otros países.

Panamá es efectivamente un país constituido a base de todos los cruce, pero de tan extrañas combinaciones debe salir un producto que nos otorgue singularidad nacional. Poco a poco, sin cumplir todavía con la tarea, las distintas corrientes migratorias que la marejada canalera ha arrojado a nuestras playas, se han ido integrando a nuestra cultura, ab-

serbiéndose lentamente en un país de poca población y sin vitalidad cultural muy caracterizada.

Por ello nos preocupa hondamente inclusive la mayor buena voluntad del mundo, de parte del Gobierno de los Estados Unidos, para invertir 2.800 millones de dólares en la construcción del canal a nivel.

Al final, tras las obras que quedaran, plasmando un auge que fue, permanecerían también el lastre de nuevas corrientes migratorias, a las que habría que intentar absorber, quién sabe si con posibilidades, una corrupción degenerativa y un espíritu nacional probablemente muy mermado, lo cual significaría posponer por más de medio siglo nuestro afianzamiento nacional. En otras palabras, Panamá podría llegar a quedar relegada a la categoría de un simple lugar de arribo forzoso, pintoresco en virtud de que por él pulularan aventureros de todas las nacionalidades y de toda laya, a semejanza de muchos grandes puertos del mundo, pero nada más.

Y esto nos preocupa, aunque nueva la oposición de nuestros fenicios, de nuestros "fatalistas geográficos" y de quienes aquí han elevado cándidamente la geopolítica a la jerarquía de ciencia.

Nos preocupa porque deseamos, al igual que el Licenciado José Isaac Fábrega, uno de nuestros más brillantes jurisconsultos, que Panamá no sea una nación de retazos, sino "LA NACION: porque es la nación completa!"

Y, aquí viene la conclusión: si enjuiciado en un plano de perennidad histórica no nos es del todo beneficiosa la cuantiosa inversión para construir el canal a nivel, no debe prosperar como arma de amedrentamiento — en el caso de que así se hubiera utilizado — la amenaza de que no se emprenderá la magna obra, poniendo temor en nuestros corazones.

Quizás sea preferible, después de todo, que emprendamos la ruta sola, a base de austeridad y sacrificios, desarrollando nuestra economía, ampliando nuestra cultura y precisando nuestra fisonomía nacional, para echar los cimientos de una patria orgullosamente libre y definitivamente bella.



## MOTIVOS DE LOTERIA.

A quien rezare esta novena con devoción,  
le garantizamos que puede ganar, pero si no  
gana, es que está de malas.

Coro:

*Dulce, mayor mío,  
mi gordo adorado,  
ven a mis bolsillos,  
ven que estoy varado.*

I

*Oh, mayor querido,  
consuelo de blancos,  
de negros y pobres,  
de brutos y sabios,  
de chicos y grandes,  
de enfermos y sanos,  
de viejas y viejos  
y todo cristiano,  
Ven a mis bolsillos,  
ven que estoy varado.*

II

*Oh! gordo que tienes  
misterios arcanos,  
para los de arriba,  
para los de abajo,  
para liberales,  
para coaligados,  
para gobiernistas  
y antigobiernistas,  
y todos los seres  
que compran mercado.  
Ven a mis bolsillos,  
ven que estoy varado.*

III

*Oh! mayor piadoso  
que tiendes tus manos*

*a los veragüenses,  
a los chiricanos,  
a los darienitas,  
a los coclesanos,  
a los colonenses,  
y a los herreranos.  
Ven a mi bolsillo,  
ven que estoy varado.*

IV

*Oh! gordo volátil  
que das tus encantos  
a Bocas del Toro.  
igual que a Los Santos.  
Consuelo absoluto  
para los pelados,  
ya capitalinos  
o ya interioranos.  
Ven a mis bolsillos,  
ven no tardes tanto.*

V

*Ayuda de tristes,  
alivio de espantos,  
auxilio de enfermos,  
mayor tan buscado;  
en este domingo  
visita mi rancho  
y cura mis penas  
con un buen abrazo.  
Ven a mis bolsillos,  
ven que estoy varado.*

Gustavo SEGURA.

# PANAMA, BASE NAVAL DE LA EMPRESA PERUANA

Por FERNANDO ROMERO  
(Capitán de Corbeta de la Marina peruana)

Extracto de un capítulo de "EL ASPECTO NAVAL DE LA CONQUISTA DEL PERU", obra en preparación.

## PREPARATIVOS

Es una mañana del mes de Mayo de 1524 en Panamá, la ciudad que más tarde destruiría Morgan. El sol ecuatorial calcina las calles que mal orientadas no ofrecen sombra alguna a los peatones. Larga y estrecha, la fundación corre entre los ríos Algarrobo y Gallinero. Presenta a la mirada unas cuantas casas blanqueadas de cal, a la manera andaluza, que destacan como palacios entre la infinidad de bohíos miserables. De las ciénagas del norte llegan emanaciones malsanas que hacen "enfermos los aires de la tierra" (1).

Agitada por ideas y ambiciones diferentes se mueve entre las haciendas, el puerto y la playa, la población compuesta de negros, aventureros españoles, prostitutas, mancebas e indios. Todos sometidos a las órdenes del fastuoso y cruel Pedro Arias de Avila, Conde de Puñonrostro y Gobernador General de Tierra Firme. Bajo el manto de este ambicioso tirano parece que sobre la ciudad flotara un halo de tristeza y pavor. Todavía nadie ha olvidado la tragedia de Vasco Núñez de Balboa.

Dentro de Panamá hay varios hombres que caminan de un lado a otro, conciertan, compran, indagan y comentan algo movidos por común designio. Son los que preparan la nueva expedición al Perú, en la cual ha fracasado antes Andagoya. Los ejes del negocio son dos viejos capitanes y un cura. El Maestrescuela Hernando de Luque corre con los trámites oficiales y ha conseguido ya la autorización de Pedrarias. Diego de Almagro, más simpático entre los mercaderes y de mayor genio comercial que los otros, hace compras. Aquí adquiere un poco de pez, allá pan cazabe, a aquel le encarga traerle velamen y jarcia. Y, obligando a trabajar a su manceba, sus indios y los de los socios, hace que en las

---

(1) Pedro Cieza de León. LA CRONICA DEL PERU.

haciendas preparen la carne salada, las tortas de maíz, las frutas secas. Lo demás que se necesita para la empresa hay que encargarlo a la otra costa, pues en Panamá no se encuentra. Cuesta gruesa cantidad de dinero trasladar desde Nombre de Dios la clavazón, la estopa, la jarcia y las baratijas que precisa conseguir para rescatar el oro amarillo por el que los aventureros se dejan matar (2).

La labor de Pizarro es diferente. Viejo capitán al que se sabe valiente y de ingenio, conoce a los soldados antiguos y éstos lo distinguen también. Por eso está encargado de enganchar la gente. Alto, arrogante, huesudo y fuerte, se acerca a los grupos y propone. Ellos aceptan o rechazan. Y se van agregando a la lista que el futuro marqués tiene en la memoria (él no sabe de achaques de escritura) el nombre o apodo de un aventurero, con su especialidad: Gil de Montenegro, ducho en cosas de la mar; Ginés de Mafra, balletero; Nicolás Salcedo, propietario de caballos.

### EL PILOTO

Además de Pizarro, Almagro y Luque hay otro hombre que cerca de la ciudad trabaja activamente en preparar la empresa. Es un empleado de los capitanes. Pobre, modesto, entregado siempre a trabajos sin gloria. Sin embargo, por su cultura y por su inteligencia está muy encima de los asociados. No es un aventurero sino un profesional del mar. Sabe de los círculos imaginarios que rodean la tierra. Del movimiento de las aguas y los vientos. Es cosmógrafo, cartógrafo, metereólogo, constructor naval. Si se busca en el fondo de su memoria se hallarán las huellas de Tolomeo, Eratóstenes, Plinio y Aristóteles, leídos allá, en España, cuando estudiaba para presentarse al examen de piloto.

El nombre de Hernando Penate, que así se llama este hombre, ha llegado hasta nosotros de casualidad merced a Oviedo y Herrera. Y sin embargo, cuán importante debió ser la ayuda que prestó para la conquista del Perú, tanto en el primer viaje de Pizarro cuanto en los subsiguientes! Ahora, por ejemplo, está en la ribera del río Lagarto vigilante de todo lo relativo a las naves que van a servir en la empresa. Se ha comprado a Pedro Gregorio la vieja *San Cristóbal* que éste heredó de Balboa (3). La nave está casi destruída. Hay que *adobarla*. Pero como apenas desplaza poco más de veinte toneladas, se está labrando otra de cuarenta y cinco por cuenta de los socios.

Bajo la vigilancia del piloto trabajan los carpinteros de ribera y ca-

---

(2) Información de Servicios de Almagro. Panamá, 14 de Diciembre, 1523.

(3) Antonio de Herrera. "DECADAS". Dec. III, Lb. VI.

lafates pagados diariamente a "dos pesos de buen oro y que comer" <sup>(4)</sup>. Los segundos, con estopa y brea de Viscaya preparada con sayn de ballena, hacen impermeables las costuras de la vieja embarcación. Los carpinteros, en tanto, aplican a la nave la regla del tres, dos y as: la *manga* (ancho) debe resultar de longitud de la quilla y el *puntal* (altura) menor que dos tercios de la manga. Y, diseñado el cáscó, preparan los árboles que han de servir como mástiles. Estos tienen que reunir ciertos requisitos: ser cortados en otoño ("en el principio de los días del segundo cuarto de la menguante de la luna"), y puestos a secar durante un año.

## LA NAVE

Las "carabelejas" quedan listas. Y en los primeros días de Noviembre se prepara todo para echarlas al mar. Mediante una zanja comunícase la grada de construcción con el río y aprovechando la marea alta sacaselas hacia el mar por las aguas de aquél. Quedan, así, meciéndose en las ondas tranquilas del puerto. La *San Cristóbal* lleva una efígie de este santo en el mascarón de proa. En la cofa lucen ambas un gallardete rojo con las armas completas de España. En el tope del trinquete hay otro banderín blanco.

El mismo día que las naves son echadas al mar se reúnen en la popa de la más grande los socios y el piloto, como es de estilo. Y, aunque ya está todo acordado de antemano oficialmente, fijan fecha y hacen el plan de exploración. Pizarro va a salir delante en la embarcación mayor que guiará Penate. Almagro debe conseguir más gente y matalotaje y seguirlo en cuanto pueda. Se fija el 14 de ese mes como día de partida. Y, puesto que el astuto y receloso don Francisco desconfía de los datos suministrados por Andagoya, los socios deciden llevar una derrota especial.

## EL EMBARQUE

Durante varios días se mete al buque el matalotaje para la campaña. Lo traen a bordo los indios y negros esclavos y lo recibe el *despensero*, quien asegura todo con muchas llaves en el *pañol de bastimentos*, situado bajo el tesoro castillo de proa. El contramaestre, en tanto, apareja la nave, recorre pastecas y cabullería y adiestra a los neófitos. Lo ayuda la gente de mar, vestida con una especie de esclavina corta con capucha y, a veces, con boñete de color rojo que es una prenda distintiva. Hay entre ellos hombres barbados, viejos lobos de mar. Pero los grumetes son mozos de diez y seis a veinte años y los pajes, niños que cuentan de doce a diez y seis.

(4) Información de servicios citada.

El día de la partida crece el tráfico y la entrada y salida de la gente. Van llegando los soldados contratados vestidos de la manera más diversa y portando sus armas y utensilios. Junto a uno que participa por primera vez de empresas de esta clase, quien se embarca con lindas calzas y traje de terciopelo carmesí, está un veterano de Ojeda, portando alpargatas y desnudo el torso. Unos llevan coracinas y yelmos refulgentes, otros secudos de algodón tejidos por ellos mismos. Quienes portan espadas toledanas, picas, albardas. Cuales, macanas indígenas, palos, arcabuces. No faltan soldados corridos, por último, que hacen marchar con ellos sus indios y negros esclavos, su caballo y sus terribles perros de presa.

Aunque cada uno es capaz de victimar sin remordimiento alguno una legión de indígenas para conseguir oro, antes de embarcarse se han confesado y comulgado, por lo que pudiera ocurrir. Y a la verdad, no las llevan todas consigo. Ese día se han agrupado en la playa, para despedirlos, todos los ociosos con que cuenta Panamá. Como nadie cree en el éxito de la expedición, por lo que Andagoya ha referido de su viaje, los curiosos han rechillado al viejo capitán Pizarro al que juzgan ya gastado para tales fines. Los aventureros traen en los oídos el dicho gracioso de un andaluz lenguaraz, quien motejando al cura de Luque, ha gritádoles.

—*Que sus mercedes trayan mucho oro para don Hernando el "Loco".*

## A BUSCAR EL PIRU

La carabeleja ha sido sacada del puerto a remolque de dos bateles. Es el día 14 de Noviembre de 1524. La voz de Penate suena de pronto ordenando la maniobra al timonel primero y luego a la marinería.

—*Goberná la ueste cuarta al sueste! ¡Izá trinquete y treo!*

—*Izá trinquete y treo!*, repite el contramaestre y comienza a entonar la saloma levantina que ayuda a los hombres de mar en sus esfuerzos:

O dio-ayuta noi.  
O que sono-servi soy.  
O voleamo-ben servir.  
O la fede-mantenir.  
O la fede-del cristiano.  
O malmeta-lo pagano.

La voz gruesa y clara del curtido marino penetra por todos los rincones de la nao que parece mecerse a su compás. También lo marineros se mueven con éste. Después de cada verso responden con un "Oooo" y tiran de las fustagas, haciendo que de pronto se besen el sol y la cruz protectora pintada en la vela...

El *trapo* queda desplegado. La carabela se tumba sobre el costado, como un pájaro herido, y comienza a correr hacia el sur. De nuevo sueña una orden y los marineros empiezan a meter abordo la chalupa. Al hacerlo dan la consabida voz: "*Chalupa adentro, amigo fuera*".

Y comienza la vida a bordo, de ociosidad para Pizarro y sus soldados; de terrible trabajo para Penate y su gente. Mientras aquél y los suyos pasan el tiempo en conversaciones y juegos de cartas, éste y sus marinos llevan el cuidado de la navegación.

El piloto y la gente de mar duermen poco. El primero vigila de noche y descansa solamente del alba al mediodía. Los segundos se turnan en los cuartos, durante los cuales escrutan el horizonte, disponen el velamen a la voz de los *mandadores* y velan la *ampolleta* o reloj de arena cantando la hora cada vez que danle la vuelta. Al terminar la una por ejemplo, deben decir:

Buena es la que va  
mejor es la que viene  
una es pasada y en dos muele:  
más molera si Dios quisiere;  
cuenta y pasa que buen viaje faza  
¡Ah de proa! Alerta; buena guardia!

El piloto no sólo debe vigilar la maniobra. Por ordenanza real esle obligatorio anotar la estima del buque. Para ello tiene que llevar cuenta exacta del tiempo anotando el camino por días, noches y ampolletas y la velocidad promedio de su nao. En el caso de Penate esto no es posible hasta no conocer la embarcación. Por eso diariamente al medio día, toma la altura del sol para dar el punto "por fantasía". Mediante esa altura solar y las efemérides perpetuas que por entonces se usan y que Penate lleva consigo, le es posible calcular la situación, la que precisa calcular la situación, la que precisa consignar para entregar luego la carta levantada, al regresar a puerto. También toma marcaciones, de manera rudimentaria ("puesta la vista en el objeto se describía, con la mano de canto, un arco de círculo vertical, repitiendo la operación tantas veces cuantas fuera preciso. A este proceso llamábanle los marineros bendiciones del piloto"). (5)

Durante un mes se hace diariamente lo mismo porque la nave avanza lentamente y con dificultad. El desconocimiento de los parajes por navegar ha hecho que Pizarro inicie su viaje en mal momento. La estación húmeda de la región no ha terminado todavía; es la época en que el viento sur sopla más fuerte dentro del Golfo de Panamá. Combatido por és-

(5) Antonio de Herrera, Ob. cit. Dec. III, Lib. VI.

ic y la corriente (que a partir de Cabo San Lorenzo suele halar al NW. de 24 a 36 millas por día) la nao se balancea terriblemente. Está siempre mojada, tanto por las lluvias cuanto por las olas y el agua que se filtra por las costuras.

Los hombres que marchan con el futuro marqués no son, por cierto, gente acostumbrada a la vida fácil y muelle. Pero, en verdad, comienzan a aburrirse de la expedición. Además de las naturales incomodidades de la vida a bordo, comienza a escasear la comida. Cuando presididos por el contra maestre se sientan todos en torno a la mesa armados de sus cuchillos y reciben la ración que reparte el despensero, no encuentran mucho que comer. Poco cazabe, carne ya podrida, mazamorra de galleta donde pululan gusanos, bizcocho fermentado: todo en un plato común, grande, de madera. Vino, bautizado al principio, después agua rancia...

### PIRU Y PUERTO DEL HAMBRE

Por fin a principios de Diciembre la nave llega a Birú, límite de lo recorrido por Andagoya. Entonces Penate, por orden de Pizarro, entra a Piñas ( $7^{\circ} 34'$  N.  $78^{\circ}$  W), remonta el río y, saliendo nuevamente a la costa, recorre treinta millas más de ésta y surge en una caleta para hacer agua y leña. Es el 13 de Diciembre.

Bajan a tierra Pizarro, sus soldados y el Piloto mientras la gente de mar permanece a bordo. El calafate procura arreglar un poco las costuras de la nave mientras Penate, en el litoral, toma la altura del sol a mediodía con el astrolabio. Don Francisco y sus hombres recorren el lugar. Sólo hallan calor, animales, humedad e indios bravos. Luchan con ellos y apresan algunos.

Reembárcanse todos y Pizarro ordena seguir adelante. Se navega varios días. Pero es tal la dureza de la mar que, por consejo de Penate, vuelven a la caleta de aguaje el 23 de Diciembre. Como hay mucha gente enferma y la nao está casi inservible a causa de que hace agua por todas partes, Pizarro decide enviarla a Panamá para que la arreglen. Parte Penate con ella y Gil de Montenegro lo acompaña, por orden del Capitán. Como no hay gente sana para mover las bombas de achique de a bordo llevan indios con tal fin.

Cuarentidós días tarda Penate en ir y volver. Cuando regresa encuentra que muchos de los que dejó no existen ya. Los expedicionarios han bautizado el lugar con un nombre que dice bien los padecimientos sufridos: Puerto del Hambre.

Ahora, con el retorno del buquecito todo cambia. Hay qué comer, qué beber, cómo navegar. Por eso siguen el viaje al sur, desembarcando en varios lugares de la costa, en los que consiguen oro, en lucha con los naturales. Al ser rechazados en el sitio que después Almagro llamó Punta Quemada, Pizarro decide volver al lugar de partida. Y emprende el viaje de regreso al norte.

## EL RETORNO

Comienza de nuevo la navegación tediosa y larga. Durante ella los aventureros hacen el balance del botín logrado y se refieren sus aventuras en tierra. Los marineros, en cambio, permanecen pegados a la rutina: las guardias, las salomas, los rezos al alba y al angelus, el dormir interrumpido por las voces de mando del Piloto, el trepar a los palos y manejar los cabos de labor. Así hasta principios del mes de Abril, en que llegan a Chicaná en circunstancias en que Almagro ha salido en su busca embarcado en una pequeña nave. El socio tocó en los mismos lugares que Pizarro, avanzó el 24 de Junio hasta San Juan (4° 10' N. 77° 30' W aproximadamente), bautizado así porque llegaron allí "é jour de la fête de ce bienhereux", y volvió a Chicaná.

En este lugar reúnen los socios convencidos de que es cierta la existencia al Sur de un imperio rico. Almagro encuentra el buque de Don Francisco en el puerto, "echado al través" (6). Contrayendo deudas lo hacen arreglar, así como el que había servido al futuro mariscal. Una vez listas las naves parten a Panamá y se reúnen con Ribera, quien ha sido enviado por Pizarro desde Chicaná en busca de Almagro. Apenas si los socios han conseguido oro durante la penosa expedición. Penate, en cambio, ha vuelto rico en datos geográficos. Todos ellos están condensados en el mapa de las regiones descubiertas que entrega al cronista Oviedo, quien por entonces estaba en Panamá. (7).

Lima, 1936.

---

(6) Información de servicios citada.

(7) Gonzalo Fernandez de Oviedo. HISTORIA NATURAL Y GENERAL DE LAS INDIAS, etc.



# Habla la Primera Reina de los Carnavales Oficiales en Panamá

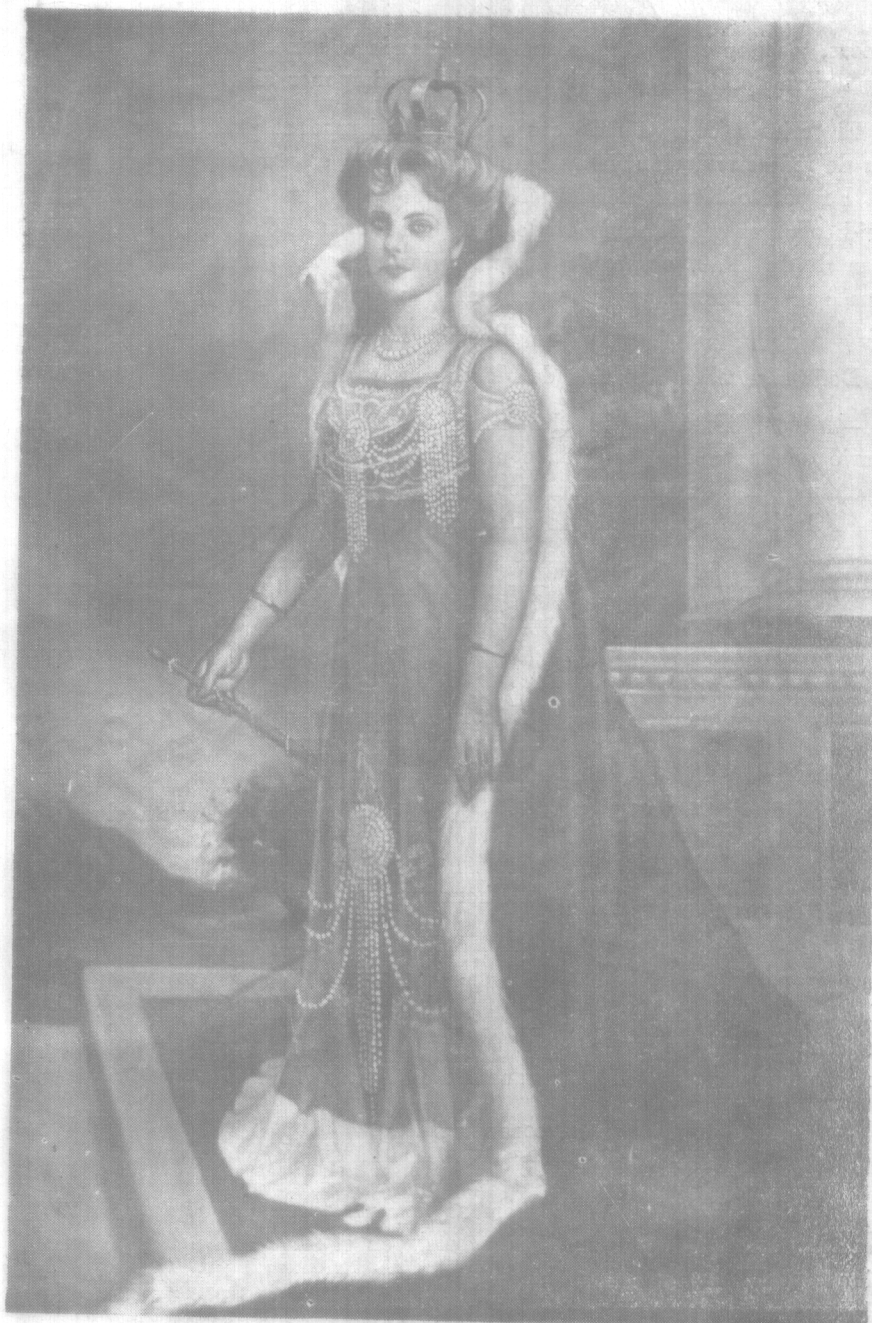
Una entrevista con Doña Manuelita Vallarino de Morrice

Por LEONIDAS ESCOBAR

Encontramos a Doña Manuelita Vallarino de Morrice en su bella residencia de Bella Vista. Ella ha sido siempre una gentilísima amiga de esta revista y previamente había sido avisada de nuestra visita. Es una dama en el sentido exacto de la palabra, o sea cuando esa palabra encierra el señorío, la sencillez, la inteligencia, la bondad, la dulzura y el espíritu. Ante ella se siente el recogimiento de los conversos que llevaban flores ante las madonas milagrosas y recibían de ellas un mensaje de luz para la vida. Porque ella es soberana milagrosa de un reino del pasado, y del presente, de ese reino de ensueño que no ha muerto y que todos los años renueva su mensaje de alegría.

Doña Manuelita Vallarino de Morrice fue fundadora de la DINASTIA CARNAVALESCA en Panamá. Fue la reina de los primeros carnavales oficiales que se llevaron a cabo en el Istmo en 1910, cuando apenas comenzaba a echar raíces en la historia y en los corazones la infancia de la República. Doña Manuelita había nacido en el respetabilísimo hogar de don Joaquín Vallarino (hijo de don José Vallarino, auténtico prócer de la independencia de Panamá de España), y de su señora esposa doña Hilda Z. de Vallarino. Había hecho sus estudios en los Estados Unidos y, en 1910, brillaba en el firmamento panameño como una estrella que iluminaba los corazones y los encendía de poesía e ilusión.

Antes de 1910 los carnavales en Panamá eran fiestas exclusivas de las clases populares, las cuales los iniciaban el 20 de enero (día de San Sebastián) y consistían principalmente en bailes al aire libre y tunas ambulantes, desfiles de graciosas comparsas y de murgas noctámbulas, capturas de transeúntes para imponerles modestas contribuciones en los cuarteles populares, y formación de partidos que representaban en las calles el asalto de Morgan a Panamá y la defensa de la ciudad, la lucha de los demonios con las almas pecadoras, y cosas por el estilo, con el aditamiento de que en ciertos días las gentes se arrojaban agua, harina, huevos, agua con afil, y otros líquidos, formándose enfurecidos combates con escenas comiquísimas, de los cuales los participantes salían como verdaderos pavasos de circo. Algunas veces los dichos combates degeneraban en



Doña Manuelita Vallarino de Morrice, fundadora de la "dinastía carnavalesca" en Panamá (1910). Cuadro al óleo del pintor chileno Luis Vergara Ahumada (1956).

broncas, y entonces la policía se veía obligada a entrar en tercería en la escena para apaciguar a los más agresivos e imponer el orden.

El "Diario de Panamá" era por aquel tiempo el periódico que gozaba de más circulación y prestigio en el país y estaba dirigido por Manuel Felipe Rodríguez, intelectual prestantísimo. Por iniciativa de dicho periódico y por gestiones de distinguidos caballeros de la sociedad al principio el año 1910 se resolvió organizar los carnavales oficialmente y ceñirlos a un programa especial que permitiera la participación en ellos de todas las capas sociales, idea que fué recibida con júbilo por el pueblo.

Doña Manuelita Vallarino de Morrice refiere así lo que pasó entonces:

—Mi candidatura para el reinado del Carnaval fue lanzada por el "Diario de Panamá" y acogida con espontáneo entusiasmo por distinguidos círculos. El gremio de músicos de la capital lanzó la candidatura de Ariana Orillac, (Q.E.P.D.D.) la cual contó también desde el principio con fervorosos partidarios. Igualmente aclamados como candidatas María Isabel Arias, Ramona Lefevre y Angela Guerini. Esta última contaba con la adhesión de grandes zonas populares y era singularmente bella.

—¿Y cuál fué el resultado?

—La lucha por la corona del carnaval transcurrió dentro del mayor orden, entusiasmo y cultura y todas las candidatas fuimos objeto de repetidas demostraciones de consideración y gentileza. Finalmente mi nombre se impuso por mayoría de votos y mis partidarios llegaron hasta el delirio por la alegría.

¿Quiénes fueron sus damas de honor?

—Se acordó que las otras candidatas que participaron en el certamen fuesen mis damas de honor pero como Adriana Orillac (q.e.p.d.) tuvo dificultades para ello, fue reemplazada por mi hermana María Teresa. En consecuencia, mis damas de honor fueron María Isabel Arias, Ramona Lefevre, Angela Guerini y mi hermana María Teresa Vallarino.

—¿Cuéntenos algo de su coronación?

De aquellos días tengo recuerdos que jamás se borrarán de mi vida. El pueblo me tributó fervorosos homenajes y me acompañó a todas partes. En medio de sus aclamaciones fuí paseada en el ferrocarril: asistí a una sesión especial en el Cabildo donde se me entregaron las llaves de la ciudad: desfilé varias veces por las calles y recibí innumerables distinciones y agasajos. Entre ellos recuerdo la recepción que me ofreció el Club Internacional (que era el de la sociedad en aquel tiempo y cuyo local esta-

ba situado en la calle 8ª). Allí me tenían un trono especial y se hicieron varios brindis en mi honor durante los cuales fui aclamada como la "fundadora de la dinastía carnavalesca en Panamá", título que conservo con mucha emoción y cariño. El Presidente de la República don Domingo de Obaldía también ofreció en mi honor una recepción espléndida.

Fui coronada en el Teatro Nacional el cual estaba artísticamente arreglado y totalmente colmado de público. Sentía miedo e indescriptible emoción al mismo tiempo. El alcalde de la ciudad pronunció el discurso de rigor y puso la corona sobre mis sienes. Yo, entonces, pronuncié unas breves palabras de agradecimiento.

—¿Todavía recuerda esas palabras? ¿Quiere decírnoslas?

—Doña Manuelita sonríe con extraordinaria gentileza y nos dice:

—Sí. Todavía las recuerdo. Ese breve discurso fué escrito por don Pablo Arosemena, a petición mía. Me lo aprendí de memoria, y dice así:

"Mi cabeza se rendiría bajo el peso de esta corona, a no hacerla leve la índole de los votos que la colocaron sobre mis sienes. No es hierro como la de los lombardos, sino de filigrana, del color de mis cabellos, tejida por manos que sirven a corazones nobles y generosos.

"La recibo con gratitud y sin orgullo, porque soy una reina que cede al mandato de otra reina, esa tirana que se llama la opinión".

—¿Y qué nos dice del desfile de carrozas el martes de carnaval?

—Aquello fue grandioso. Después leí que escritores de la talla de don Guillermo Colunje y Guillermo Andrevé, han comparado aquellos carnavales con los que se celebraron en Niza y otras importantes ciudades de Europa. Las plazas, las calles, los balcones lucían adornos policromos y vistosos. Parecía que la ciudad hubiese vestido su mejor traje de fiesta. Las carrozas alegóricas fueron una demostración de verdadero arte y lujo. Desfilaron por la Avenida Central entre atronadores aplausos, lo mismo que las comparsas y mascaradas que exaltaron la alegría hasta lo indecible. En mi calidad de reina yo presadí aquel desfile que fué también un verdadero certamen de cultura.

—¿De todas las impresiones recogidas en aquellos días, díganos cuál ha sido la que con mayor énfasis ha perdurado en su recuerdo?

—Muchas han perdurado. Pero quiero destacar la impresión que sentí, cuando Ricaurte Pacheco (que era uno de los abanderados de mi candidatura), fue a casa con la noticia de que yo había resultado triunfadora.

Mi madre me adoraba, y al oír aquella noticia, avanzó hacia mí visiblemente emocionada y abrazándome estrechamente me dijo: "Te felicito hija mía". De sus ojos caían las lágrimas. Y yo también lloré mucho...

—Y los poetas? ¿Qué nos cuenta de los poetas de aquel tiempo? Muchos debieron quebrar sus ánforas en honor suyo.

—Efectivamente. Y entre las que conservo con mayor cuidado y cariño, están algunos de esos cantos.

Muy gentilmente doña Manuelita nos enseña un pequeño libro de autógrafos, que es para ella un verdadero tesoro sentimental, donde están dos bellas estrofas que le dedicó el periodista colombiano Abraham Martínez, quine por aquel tiempo (20 de febrero de 1910), trabajaba en el "Diario de Panamá". Dichas estrofas dicen así:

"Tanta belleza y atractivos tantos,  
no dió, en Fausto, Goethe a Margarita,  
Fue que Dios quiso prodigar encantos.  
En una obra maestra Manuelita  
"Por eso cres bellissima. Tus ojos,  
tu boca, tus cabellos y tu frente,  
Por eso obligan a caer de hinojos  
en amorosa adoración ferviente!"

Igualmente nos enseña doña Manuelita una oda titulada "Salve a la Reina" que le dedicó el 4 de febrero de 1910 el poeta Zacarías Carbó, quien murió a los pocos días de pasado el carnaval. De tan bella composición permitimos copiar las siguientes partes:

"Dios te guarde de plácida alborada  
brillante estrella;  
luz divina del cielo dimanada;  
más que la luna bella  
y que los astros todos agraciada.  
"Vuelve el Dante a pintarnos, inmortales,  
los ojos celestiales  
de la Beatriz que retrató su númen;  
que tus ojos Manuela Vallarino,  
son de brilla más mágico y divino,  
más puros, más perfectos en resumen.  
"Salud!... a tí luz plácida y febea,  
que vibra y centellea  
por el campo sin fin de la hermosura!"

"Salud! te canta con sonoro acento  
 la tierra, el mar, el viento,  
 el día brillador, la noche oscura.  
 "Todo ante tí postérnase y se humilla,  
 que tu pureza brilla  
 aun del Dios infinito en la presencia;  
 y si celeste y rauda te levantas  
 y llegas a sus plantas,  
 te confundes con él y eres su esencia.  
 Tú mecida en la ráfaga del viento,  
 das poder a mi acento  
 que eleva su cantar a las alturas,  
 y olvido por el númen transportado  
 mi sino desdichado  
 y mis propios dolores y amarguras.  
 "Salve! Reina feliz de la poesía!  
 Mi pobre fantasía  
 se obscurece ante el brillo de tu frente:  
 que, para hacer un canto a tu victoria  
 es fuerza de la gloria  
 escalar la mansión resplandeciente."

Del poeta José Guillermo Batalla, una de las mejores voces líricas que  
 ha tenido el Istmo en todos los tiempos y que aun sigue con su frente re-  
 costada cabe el pedestal de Apolo, conserva doña Manuelita Vallarino de  
 Morrice, también un bello canto que tiene por fecha "Febrero 8 de 1910"  
 Dicho poema titula "Mi canto" y dice así en algunos de sus apartes:

"Que diga la palabra  
 lo que en el alma siento:  
 que el delicado, esquivo Pensamiento  
 las puertas de oro de su alcázar abra:  
 Que el estro del poeta  
 rompa la estrecha cárcel que sujeta  
 su hermosa fantasía,  
 Y rico de armonía,  
 de luz, y aroma, y elocuencia y fuego,  
 cante a la reina a cuyas plantas ruego,  
 profano admirador, bardo rendido,  
 la limosna de un pecho agradecido  
 y una sonrisa de indulgencia luego!  
 "Oh, si grabar pudiera

en poema inmortal nuestros encantos;  
 Como Delia palpita  
 en la estrofa exquisita  
 de Tibulo: cual la sin par Glicera  
 de aquel rey de las odas y los cantos;  
 si en mi loca osadía y mi desvelo  
 lograrse el raudó vuelo  
 de mi intranquila mente  
 perpetuar en magnífico torrente  
 de ideas varias y de eterno aroma  
 la belleza triunfal que en vos asoma.  
 "Al proclamaros Reina de la Fiesta  
 lució el espacio sus mejores galas,  
 y del monte, y del mar, pueblo y floresta  
 surgió un ritmo de hermosas explosiones,  
 rumor de besos y secretos de alas;  
 Del Dios de los arcanos en las salas  
 hubo embriaguez de justas alegrías  
 y entusiastas derroches;  
 por eso es el cielo en sus preciosos lejos,  
 infinitas cascadas de reflejos,  
 calor, belleza y luz nos dió en los días,  
 y concursos de estrellas en las noches".

Todos los años por este tiempo, el Club Unión reclama la presencia de doña Manuelita para que participe en los diversos actos que tienen lugar allí, con motivo de la celebración del Carnaval. Cuando ella puede, asiste, y gusta de formar parte en los jurados calificadores del concurso de polleras. Como "Fundadora de la dinastía carnavalesca", ella tiene en sus manos un cetro real que sigue moviendo todas las caravanas del ensueño. Y aunque pasen los tiempos, ella será siempre la primera en el recuerdo, la historia y el alma de este pueblo alegre y noble que sigue tributándole el testimonio de su cariñosa admiración.

# PREGONES DE CHITRE

Por MELITON CASTRO

La torre de la iglesia había amanecido envuelta en un cendal gris. La esfera del viejo reloj público, engarzada en lo alto de la pétrea estructura como un ojo de cíclope, apenas dejaba entrever a través de la acuosa cortina de niebla, la luz débil de la bombilla eléctrica que lo alumbraba, ocultando en la penumbra los caracteres negros del numeral romano. Era difícil distinguir la hora.

Recostado a la vera del templo, el parquecito de mosaicos brillantes estaba solitario. Sus arbolitos y arbustos, como arropados en la semioscuridad, aun no lucían sus tonalidades esmeraldinas, y daban la impresión, en su quietud, de cosas inanimadas, con aire fantasmal. Bajo un farol próximo el guardia de turno tendía la mirada soñolienta, en procura, acaso, de algún imposible malhechor, que es planta todavía exótica en la ciudad que crece rápidamente.

De pronto el reloj, con una voz de campana gastada por el uso y los años, deja oír lentamente seis toques que se diluyen vibrando largamente en la atmósfera húmeda de la mañana novembrina. Y, poco a poco, los primeros rayos de un sol flemático, va despejando la niebla tempranera.

La pequeña ciudad despierta. El bocinazo estridente de un camión cargado que pasa saltando sobre el asfalto de la calle, inicia el ruido diurno que revela en esta comunidad las pretensiones de alcanzar, a muy corto plazo, esa movilidad, ese ajetreo de las ciudades grandes.

Allá, en una esquina, se abre una puerta; y luego otra y otra. Es el comercio de la arteria principal, cuyos abigarrados coloridos de rótulos y telas expuestos a la entrada, denuncian al mercader hebreo o libanés, o quizás sirio. En contraste con el incipiente cosmopolitismo, asoma una carreta al paso tardo de sus bueyes, seguida por un campesino a horcadas de su caballejo, que expende a domicilio los productos de la tierra. Es la nota de la fisonomía nacional que lucha por no morir ante el avance presuroso del exotismo.

El ambiente, paulatinamente, va cobrando animación con la circulación ya constante de autos y peatones. Comienza, entonces, toda la gama de murmullos propia de las áreas urbanas. Entre estos se alza, ufano, el grito de los innumerables pregoneros que recorren las calles. Son, en su mayoría, niños portando sobre sus cabezas, bateas, platones y rústicas cajas de madera con tapas de vidrio.





“Caminando con lentitud, deteniéndose ante cada casa, un muchachito paliducho y descalzo parece hacer esfuerzos por mantener en equilibrio sobre su cabecita despeinada, el cajón lleno de dulces criollos. Insistentemente vocea: Dulces.....dulces.....dulceeeeees.

Grita, primero, el vendedor de bollos. Este es un grito largo que rasga el ambiente matinal:

--Bolloooooos....bolloooooos de cocoooooos.!

Y, enseguida, asaltan el paladar las ganas de aderezar el desayuno con la sabrosa masa de maíz, blanco, suave, envuelta en sus hojas de caña.

Un poco después, es la voz timbrada de un adolescente que, más que pregonar canta con ínfulas de tenor precoz, los camarones recién salidos del mar con, ese su fuerte olor a mariscos que se pega a la nariz:

--Camarouououones! Camarouououones.!

Luego, aparece casi detrás un hombre, cobriza la piel y recia su compleción, el cual pregonar secundando el estribillo metálico de hierros que se arrastran, de la rueda única de su carretilla:

--Pescaaaaoooo! Pescaaaaoooo frescooooo.!

Y, ahora es una mujer, cuyas características indo-hispanicas están bien marcadas en su rostro mestizo, ornado por el cabello largo, lacio y negrísimo, en el que resalta la coquetería de un clavel rojo:

--Queso fresquito! Queso de Monagrillooooo.!

Caminando con lentitud, deteniéndose ante cada casa, un muchachito paliducho y descalzo parece hacer esfuerzos por mantener en equilibrio sobre su cabecita despeinada el cajón lleno de dulces criollos. Insistentemente voca:

--Dulces...dulces...dulceeees.!

A través de la tapa de vidrio o de alambre se descubren los frágiles merengues, blanquísimos y apetitosos; bizcochos de huevo puro, aun calientes y olorosos; rosquetes tostaditos, cubierta su superficie de azúcar rosado; el moreno queque de miel; el pan de dulce con sabor a maíz; las empanaditas de leche; el suspiro de almidón de yuca y toda la variadísima serie de la dulcería autóctona, sin adulteraciones extrañas, que nos legaran nuestras abuelas.

Conforme transcurren las horas aumentan los voceadores de todas clases. Ya es el del chicheme; ya el de las verduras y, en rara mezcla, basta las imágenes de santería y los zapatos vernáculos se pregonan, en ese afán del buhonero nativo por colocar su mercancía.

Rayando el medio día, es el grito de la chiquillería que, a coro, llena las calles con los *Diarios* bajo el brazo, unos tras otros en rauda carrera.

# MONUMENTOS HISTORICOS Y ARQUEOLOGICOS DE PANAMA,

## II

### MONUMENTOS HISTORICOS. HISTORIA DE LA LEGISLACION PROTECTORA. LEGISLACION ACTUAL. ORGANIZACION. MUSEOS. BIBLIOGRAFIA.

Por ANGEL RUBIO

#### 1. HISTORIA DE LA LEGISLACION

Examinamos ahora la historia de la legislación acerca de Monumentos Históricos dictada por la República de Panamá (1903-1949), reconociendo que no hemos estudiado, al confeccionar esta Memoria, la legislación correspondiente a la época colombiana (1821-1903) de la historia panameña. Declaramos, además, que nos ceñimos exclusivamente a la noción y contenido de los textos legales sin haber intentado esclarecer el grado de eficacia o el cumplimiento de los mismos, aunque esto constituya en realidad la historia completa y real de la acción protectora, conservadora y restauradora de los Monumentos Históricos.

En la historia de esta legislación advertimos estas fases: 1) Se aprueban leyes aisladas declarando Monumentos Nacionales o determinando edificios (San Lorenzo del Obispo, Panamá Vieja, Portobelo, Santa Fe) y se destinan recursos para su restauración y conservación. Hasta 1922. 2) Se encara más profundamente el problema de las excavaciones y las regulas se prohíbe el comercio de objetos arqueológicos. Se crea el Museo Nacional en 1925. Se aprueban de fondo, por ley, Monumentos Históricos (Iglesias de Santa Fe de San Felipe de Portobelo y de San Sebastián de la Montaña) pero no confluyen a la Asamblea de la Nación. 3) Se dan de los Monumentos Históricos (1923-33) se aprueba la Ley 17 de 1916 relacionada con los monumentos históricos y objetos arqueológicos mediante leyes dictadas en 1941. Se precisan cuáles son los declarados Monumentos Nacionales. 4) La Constitución de 1946 sienta el principio de que toda la riqueza artística e histórica del país constituye el tesoro cultural de la Nación y estará bajo la salvaguarda del Estado (art. 212). El Estado se señala el deber de proteger el Patrimonio Artístico. La Ley 17 de 1946. Orgánica de Educación (vigente), crea la *Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos*, dependiente del Ministerio de Educación. Instalada oficialmente en julio de 1946, la Comisión prepara un

Reglamento, que es aprobado dentro del seno de la misma. Tal es, a grandes rasgos, la curva histórica de la legislación sobre monumentos.

He aquí su detalle cronológico:

1908. Ley 61. Destinanse mil balboas a la conservación de los Castillos de Chagres, Portobelo y la Basílica de Natá. (Documento Nº 1).

1918. Ley 9ª Declara Monumento Público las ruinas y edificios de Panamá la Vieja. Destina mil quinientos balboas para atender los gastos de conservación.

1924. Ley 46. Destinanse doce mil quinientos balboas para la reparación de la Basílica de Natá.

1926. Decreto Nº 7. Prohíbe la explotación y comercio de monumentos y de objetos arqueológicos. Define lo que considera monumentos. Regula los permisos para excavaciones y señala multas para los que excavan sin permiso.

1925. Decreto Nº 50. Instituye el Museo Nacional y organiza su funcionamiento.

1926. Ley 35. Declara Monumento Histórico Nacional la Iglesia Parroquial de Parita; destina dos mil quinientos balboas para su conservación.

1926. Ley 69. Destina cinco mil balboas para la conservación de los Castillos de Portobelo y de la Aduana; crea el cargo de Celador, pagado, de las ruinas de Portobelo.

1928. Ley 56. Declara Monumento Histórico Nacional la Iglesia de San Felipe de Portobelo; destina cinco mil balboas para su reparación. Bajo la dirección de la Secretaría de Instrucción Pública.

1934. Ley 62. Patrocina y señala obligaciones a la Academia Panameña de la Historia; entre ellas la de cuidar los monumentos nacionales.

1937. Ley 29. Declara Monumento Histórico Nacional a la Iglesia Parroquial de San Francisco de Veraguas y establece que los gastos de conservación, reparación y mantenimiento se harán con los fondos destinados a obras públicas.

1938. Ley 32. Declara Monumento Histórico Nacional a la Iglesia de San Atanasio de Los Santos, comprometiendo los fondos de obras públicas para sufragar sus gastos de conservación. (Documento Nº 11).

1939. Se reinstala el Museo Nacional en el edificio moderno que actualmente ocupa.

1941. Ley 65. Se patrocina a la Academia Panameña de la Historia y se le señalan atribuciones, entre ellas, colaborar con el Departamento de Bellas Artes del Ministerio de Educación en el cuidado de los Monumentos Históricos Nacionales.

1941. Ley 67. Dicta disposiciones referentes a monumentos y objetos arqueológicos. Define lo que son monumentos: ruinas de ciudades.

fortalezas, casas, tumbas, y todo otro vestigio de las civilizaciones aborígenes, los cuales son propiedad de la Nación. Regulariza las excavaciones, que requerirán, para poder hacerse, permiso escrito del Ministerio de Educación. Establece sanciones para las excavaciones hechas sin permiso y confiere el cuidado de las antigüedades al Departamento de Artes, Museos y Monumentos Nacionales. Esta Ley toma ya medidas de carácter más técnico para la conservación de Monumentos.

1941. Ley. Declara cuáles son los Monumentos Históricos Nacionales, a saber: todo el área y ruinas de Panamá la Vieja, el Castillo de San Lorenzo del Chagres, el Arco Chato de la Iglesia de Santo Domingo (ciudad de Panamá), Iglesia Parroquial de Natá, Iglesia Parroquial de Parita, el Castillo de San Jerónimo, la Iglesia de San Felipe, el Edificio de la Aduana, y demás ruinas históricas de Portobelo, la Iglesia de San Francisco de Veraguas y la Iglesia Parroquial de San Atanasio de Los Santos. Prohíbe la enajenación, destrucción o alteración de los Monumentos Históricos Nacionales, a los que coloca bajo la dependencia directa del Departamento de Bellas Artes del Ministerio de Educación que deberá velar por su conservación. Esta Ley completa las medidas protectoras establecidas por la Ley 67 de 1941, de la misma fecha.

1943. Se declara Monumento Nacional a la Catedral de Panamá la Nueva.

1953. Ley 42. Ley que declara Monumento Nacional al sitio en que nació el Dr. Belisario Porras en Las Tablas.

1954. Ley 32. Declara Monumento Nacional a la Iglesia de Santa Librada, de Las Tablas.

1956. Decreto Número 672, de 26 de Noviembre de 1956. Declara Monumento Nacional a la Iglesia de La Merced, de la ciudad de Panamá.

Entidades a quienes ha estado encomendada, por Ley, la protección o conservación de Monumentos Históricos en la legislación examinada:

1º Celador del Castillo de Chagres (Ley 61 de 1908).

2º Poder Ejecutivo (sin especificar más), para cuidar de Panamá la Vieja (Ley 9ª de 1918).

3º Secretaría de Instrucción Pública, para la Basílica de Natá (Ley 46 de 1924).

4º Inspectores de Instrucción Primaria (Decreto Nº 7 de 1925), para las antigüedades y monumentos arqueológicos.

5º Celador de las ruinas de Portobelo (Ley 69 de 1926).

6º Secretaría de Instrucción Pública (Ley 56 de 1928).

7º Academia Panameña de la Historia (Ley 62 de 1934 y Ley 65 de 1941).

8º Departamento de Artes, Museos y Monumentos Nacionales y por

su conducto los Inspectores Provinciales de Educación (Ley 67 de 1941).

9º Departamento de Bellas Artes del Ministerio de Educación (Ley 68 de 1941).

Fácilmente se advierte la inestabilidad e imprecisión de criterio y la carencia de un organismo técnico permanente, cuya figura no aparece hasta la promulgación de la Ley 47 de 1946, vigente, que ahora examinamos.

Debemos referirnos, sin embargo, a una Comisión de expertos nombrada en 1942, de la cual formaron parte representantes del Ministerio de Educación, el Profesor de Historia de América de la Universidad, el Profesor de Historia del Arte de la Universidad, un Arquitecto y el Director del Archivo Nacional. Una de sus misiones especiales fue la de atender a las obras de reparación de la Catedral emprendidas en 1943. Y otro de sus frutos, un estudio sobre la Catedral de Panamá la Nueva, debido a los Sres. Ernesto J. Castillero y Juan A. Susto y publicado en la revista *Lotería*, Nº 29 de octubre de 1943, más otro informe, todavía inédito, hecho por el Dr. Juan María Aguilar, Catedrático de Historia de América de la Universidad de Panamá por aquel entonces.

## 2. LEGISLACION VIGENTE. FUNDAMENTOS LEGALES

*Precepto constitucional.* La Constitución de la República de Panamá, de 1º de marzo de 1946, vigente, establece en su artículo 212: "Toda la riqueza artística e histórica del país, sea quien fuere el dueño, constituye el tesoro cultural de la Nación y estará bajo la salvaguarda del Estado, el que podrá prohibir su destrucción, transmisión o exportación, regular su enajenación y decretar las expropiaciones que estime oportunas para su defensa, indemnizando a sus dueños".

"Es deber del Estado proteger el patrimonio artístico nativo y conservar la tradición folklórica en sus diversas expresiones artísticas y literarias, mediante la acción de la escuela y de organismos de investigación que hagan uso de métodos científicos".

*Desarrollo legal.* La Ley Nº 47 de 1946 (Documento Nº 17) desarrolla el principio constitucional anotado. Coloca a las Instituciones Nacionales de extensión nacional tales como Museos, Bibliotecas y Orquestas bajo la dependencia del Ministerio de Educación. Crea un organismo técnico *ad hoc* en la *Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos*, dependiente del Ministerio de Educación. Establece que en el presupuesto nacional debe haber una partida para que la Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos pueda atender a los gastos de conservación y restauración, de investigaciones arqueológicas y publicaciones necesarias. Reafirma la prohibición de la explotación y el comer-

cio de monumentos y objetos arqueológicos. Define lo que considera monumentos. Regula el otorgamiento de permisos escritos para poder hacer excavaciones. Establece multas y decomiso de objetos para los excavadores que actúen sin autorización escrita. Concede acción popular para denunciarlos. Confiere el cuidado y protección de antigüedades y monumentos arqueológicos al Ministerio de Educación y por su conducto a los Inspectores Provinciales de Educación y a los Directores de Escuelas de la República.

### 3. ORGANIZACION

La situación actual del problema de los Monumentos Históricos y Arqueológicos en la República de Panamá atraviesa por una fase de organización lentísima, no bien cristalizada en el momento en que cerramos esta Memoria. Hay necesidad de referirse ahora a hechos concretos recientes.

Para dar cumplimiento al precepto legal, el Ministerio de Educación procedió a nombrar la *Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos*. Por Decreto Nº 1971, de 13 de enero de 1948 nombró once miembros: Profesores de la Universidad, Director del Archivo Nacional y otras personas destacadas y calificadas en los estudios históricos. La instalación oficial de la Comisión tuvo lugar el 13 de julio de 1948, en el Despacho del Sr. Ministro de Educación. Procedióse a nombrar una Directiva Provisional, que aún está en funciones: Presidente, Sr. Ernesto J. Castellero; Secretario, Profesor César A. de León. Para señalar el plan de trabajo de la Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos y elaborar un Reglamento para su más correcto funcionamiento fue designada una Comisión integrada por los señores Rodrigo Miró, Angel Rubio y Juan A. Susto. Otros acuerdos de interés (que constan en el Acta de instalación que tenemos a la vista) fueron: 1) Comisionar al Director del Departamento de Cultura y Publicaciones del Ministerio de Educación (Sr. Bonifacio Pereira) para que notificara a la Oficina Nacional de Turismo la obligación en que está de asesorarse de la Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos en cuanto atañe a la información sobre los mismos; 2) Encargar a la Directiva Provisional de fijar la partida presupuestaria para satisfacer las necesidades de la Comisión; 3) Gestionar del Gobierno Nacional que se adquiriera el dominio de lo que queda de las ruinas del antiguo Convento de Jesuitas de la ciudad de Panamá (donde funcionó la Universidad Panameña del siglo XVIII), declaradas por Ley Monumento Nacional (dice el Acta) y poder demoler la pared que oculta a la vista la fachada de ese templo; 4) Comisionar a los Sres. Ernesto J. Castellero e Isidro Beluche para es-

tudiar el estado en que se encuentran las ruinas del Convento de los Jesuitas; 5) Conmemorar el 3 de junio de 1949 el segundo centenario de la fundación de la primera Universidad de Panamá y colocar una placa de bronce en las ruinas del edificio donde tuvo su corta vida de 18 años.

Asistidos por la documentación oficial que nos facilitó el Sr. Susto elaboramos (julio-agosto de 1948) el Proyecto de *Reglamento de la Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos*. A la consulta de las disposiciones legales panameñas añadimos las de otras leyes de diferentes países, los Acuerdos y Recomendaciones del Instituto Panamericano de Geografía e Historia y prestamos especial atención a la "Ley relativa al Patrimonio Artístico Nacional", de España, votada por el Congreso el 21 de mayo de 1933 (*Caceta Oficial* de Madrid, de 25 de mayo de 1933), de singular interés a nuestro juicio, dada la prolongada experiencia del Estado español en orden a estos problemas, sobre los que existe legislación específica desde el siglo XVI.

Dicho proyecto de Reglamento (revisado y aprobado por los Sres. Miró y Susto) fue entregado a la Comisión, en su sesión de 13 de septiembre de 1948, para que fuese distribuido entre todos los miembros de la Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos, a fin de su posterior discusión y aprobación. Finalmente, en sesión del 2 de febrero de 1949, la Comisión en pleno acordó dar su aprobación al Reglamento y entregarlo al Sr. Ministro de Educación. Es necesario declarar que dicho documento no ha sido luego publicado oficialmente. De cualquier modo, el Reglamento en cuestión señala un esfuerzo de organización y regulación del problema de la conservación de Monumentos Históricos y a él referimos las posteriores consideraciones.

Dejemos apuntado también que la existencia legal de la Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos, su instalación y su reglamentación interna, no marcaron una consolidación definitiva y eficaz de las funciones que le fueron encomendadas.

*Características y crítica de la legislación vigente.* Nos referimos, de preferencia, al Reglamento de la Comisión, cuya situación acaba de ser precisada, por representar un buen esfuerzo de organización: pieza que, por otra parte, recoge y amplía los preceptos constitucionales y legales.

*Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos.* Establecida por el art. 80 de la Ley 47 de 1946. Órgano oficial encargado del conocimiento, defensa, conservación y acrecentamiento del Patrimonio Artístico, Arqueológico e Histórico de la República de Panamá. Adscrito al Ministerio de Educación.

*Patrimonio Artístico, Arqueológico e Histórico Nacional.* Es el "conjunto de Monumentos y otros inmuebles, el de objetos muebles y lugares



de interés artístico, arqueológico, histórico, paleontológico y de paisaje natural con antigüedad no menor de un siglo, y el de aquellos inmuebles y muebles que sin esa antigüedad tengan interés artístico, histórico o etnológico, con excepción de las obras de autores contemporáneos". Adviértase que introduce estos elementos; objetos y lugares de interés paleontológico, paisajístico y etnológico, anteriormente excluidos de la legislación panameña.

*Funciones de la Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos. Propuestas:*

1ª Levantar el Inventario del Patrimonio Artístico, Arqueológico e Histórico Nacional. Misión nueva en la legislación.

2ª Proponer al Órgano Ejecutivo Nacional la declaración de Monumentos Nacionales. Misión también nueva.

3ª Cuidar de la conservación y consolidación de los monumentos que le estén confiados.

4ª Fijar la distribución del Presupuesto de Gastos que se le asigne para conservar y consolidar Monumentos. Función nueva.

5ª Nombrar un Arquitecto Conservador de Monumentos. Función nueva, sin antecedentes en la legislación anterior.

6ª Nombrar Conservadores y Celadores de los Monumentos que así le requieran.

7ª Estudiar un Proyecto de Ley Orgánica de conocimiento, protección conservación y divulgación del Patrimonio Artístico, Arqueológico e Histórico de la Nación. Función nueva.

8ª Confeccionar Mapas de Yacimientos Arqueológicos, Mapas etnográficos y Lingüísticos, Mapas de Monumentos y lugares históricos, de Parques Naturales y de interés por su flora, fauna, riqueza paleontológica o belleza de su paisaje. Funciones nuevas.

9ª Estimular el estudio de las Culturas indígenas panameñas. Función nueva.

10ª Procurar que se extienda la vigilancia para que no salgan del país los objetos que forman parte del Patrimonio Artístico, Arqueológico e Histórico.

11ª Conocer y dictaminar en los permisos que el Órgano Ejecutivo conceda a Instituciones o especialistas para efectuar exploraciones arqueológicas y supervigilar tales trabajos. Función nueva.

12ª Entender y dictaminar acerca de la creación de Museos Públicos Nacionales, Regionales y locales. Función nueva.

13ª Velar por el cumplimiento de los acuerdos del Instituto Panamericano de Geografía e Historia. Función nueva.

14ª Cuidar de la conservación de la toponimia nacional en mapas y textos. Función nueva.

15ª Cooperar con la Comisión de Historia del Instituto Panamericano de Geografía e Historia en la revisión de Programas y Textos de Historia de América. Función nueva.

16ª Promover y coordinar estudios científicos de Folklore Nacional, de acuerdo con el Comité de Folklore de la Comisión de Historia del Instituto Panamericano de Geografía e Historia. Función nueva.

17ª Estimular el desarrollo de la Bibliografía Histórica Nacional y el estudio histórico de las exploraciones científicas efectuadas en territorio nacional. Función nueva.

18ª Asesorar a las Oficinas Oficiales de Turismo con los datos e informaciones de carácter histórico y arqueológico.

*Composición interna de la Comisión.* Recomienda el Reglamento que dentro de ella figuren representantes de instituciones; establece así un criterio institucional más que de designación personal. Son: a) De la Universidad; Catedráticos de Historia, Arqueología y Geografía; b) de la Academia Panameña de la Historia; c) De la Facultad de Arquitectura e Ingeniería; d) De la Sociedad Nacional de Geografía; e) De la Oficina Nacional de Turismo; f) Del Museo Nacional; g) Del Archivo Nacional; h) De la Biblioteca Nacional; i) Del Consejo Indigenista Nacional; j) Los miembros Nacionales de Panamá en las Comisiones de Geografía, Historia y Cartografía del Instituto Panamericano de Geografía e Historia; k) Del Arquitecto Conservador e Inspector de Monumentos; l) De la Asesoría Jurídica del Ministerio de Educación; m) Del Departamento de Cultura y Publicaciones del Ministerio de Educación.

*Secciones.* La Comisión se divide en las siguientes: 1ª Inventario y Catálogos del Patriotismo Artístico, Arqueológico e Histórico Nacional; 2ª Excavaciones y Museos; 3ª Fondos documentales y bibliográficos; 4ª Toponimia. Lugares históricos y de interés paisajístico. Cartografía.

*Organización interior de la Comisión.* A) Comité Ejecutivo: Presidente, Secretario y Tesorero, elegidos para períodos de tres años. Anualmente discuten y aprueban el Presupuesto de Gastos; el Presidente redacta Informe anual de los trabajos de la Comisión y de sus Secciones. La Comisión en pleno se reúne cada dos meses, obligatoriamente. B) Delegaciones Provinciales. Representan a la Comisión en las Provincias y velan por el cumplimiento de sus acuerdos y funciones. Las integran: el Gobernador, el Inspector General de Educación, el Alcalde de la Capital de Provincia y otros vocales que la Comisión Nacional designe. C) Delegaciones Locales. Podrán nombrarse en aquellos lugares de excepcional importancia.

*Monumentos Nacionales e Históricos.* Los que el Organó Ejecutivo declare como tales, serán denominados *Monumentos Nacionales*. La declaración se hará mediante Decreto, previo informe de la Comisión. Esta podrá solicitar la declaración de Monumentos Nacionales de aquellos conjuntos urbanos (calles, plazas, rincones, barrios, murallas, fortalezas, ruinas, etc.), y de aquellos lugares que por sus recuerdos históricos merezcan tal distinción. Pueden solicitar la declaración aludida las Delegaciones Provinciales y otras instituciones culturales. Los Monumentos Nacionales quedan bajo la custodia de la Comisión, la que podrá pedir al Organó Ejecutivo las expropiaciones de edificios o propiedades que impidan la contemplación de un Monumento Nacional. La Comisión puede solicitar con carácter urgente la declaración de Monumento Nacional. La Comisión escalona el orden de trabajos de conservación y consolidación de Monumentos Nacionales e impedirá todo intento de reconstrucción. La Comisión debe levantar un Censo de edificios de interés histórico, artístico o arqueológico que están en peligro de destrucción. Celará para que los propietarios o usuarios de Monumentos Nacionales no realicen obra alguna sin que su proyecto sea aprobado por la Comisión. Esta puede solicitar la expropiación de aquellos de que sus propietarios hagan uso indebido. Cuidará de que se permita la contemplación, estudio y reproducción fotográfica o dibujos de los Monumentos Nacionales.

*Inventario y Catálogos.* Compete a la Comisión la ejecución de Catálogos de monumentos históricos, de yacimientos arqueológicos, paleontológicos y de lugares de interés por la belleza de paisaje o singularidad de fauna o flora. El conjunto de tales catálogos constituye el Inventario del Patrimonio Artístico, Arqueológico e Histórico Nacionales. La Comisión cuidará de los detalles técnicos para la ejecución de ficheros y catálogos. Las Delegaciones provinciales enviarán relaciones de los monumentos, yacimientos o lugares aludidos. Miembros de la Comisión inspeccionarán los lugares que hayan de ser incluidos en el Inventario. Los catálogos serán publicados.

*Excavaciones arqueológicas y paleontológicas.* La Ley 17 de 1916 (art. 80) ordena que las instituciones científicas o personas que ofrezcan garantía de experiencia arqueológica necesitan permiso escrito del Organó Ejecutivo para poder efectuar excavaciones en territorio nacional. El Reglamento de la Comisión establece que ella entenderá e informará al Ministerio de Educación acerca de la procedencia, improcedencia y competencia de las personas o instituciones que soliciten tales permisos. La Comisión supervigilará los trabajos de campo. Con la cooperación de sus Delegaciones Provinciales, podrá recabar de las autoridades la suspensión de excavaciones fraudulentas. Las excavaciones costeadas por el Estado

se harán conforme al plan que apruebe la Comisión. Toda autorización para exportación y comercio de objetos arqueológicos e históricos deberá ser concedida previo informe favorable de la Comisión, la cual podrá trasladar al Ejecutivo las denuncias que reciba.

*Museo Nacional.* Fué creado por el Decreto Nº 50 de 1925, de acuerdo con la Ley 41 de 1924 y con el Decreto Nº 7 de 1925. Se instaló el 1º de julio de 1925. Tuvo en sus comienzos un Departamento de Ciencias Naturales, que funcionó en uno de los edificios del viejo Hospital "Santo Tomás" y un Departamento de Historia y Etnografía, que ocupó en 1925 una casa propiedad del Estado y situada en el Paseo de las Bóvedas. Por el Decreto de creación se nombró Director del Museo Nacional al Profesor de Ciencias Naturales del Instituto Nacional, Dr. Alejandro Méndez Pereira, quien continúa al frente del mismo después de haber contribuido con su laboriosidad y competencia a su organización y desarrollo. Se estableció en dicho Decreto el cargo de Asistente especialista del Departamento de Historia y Etnografía y un portero para cada Departamento. A su Director se encomendaron las siguientes obligaciones: *a)* Organizar el Museo; *b)* Organizar sistemáticamente colecciones de objetos en el interior de la República; *c)* Efectuar excursiones para hacer aquellas colecciones y remitirlas cuidadosamente al Museo; *d)* Organizar el canje de objetos y de literatura con los Museos del exterior; *e)* Vigilar el cumplimiento de las disposiciones acerca de Museos, colecciones y excavaciones; *f)* Hacer publicaciones y dictar conferencias. (Documento Nº 4).

En 1939 se dispuso el traslado del Museo Nacional al edificio que ahora ocupa totalmente en la Avenida de Cuba. Está distribuido en dos plantas. La Planta Baja contiene la Sección de Arqueología y de Historia. Posee valiosísimos y abundantes ejemplares de objetos materiales de las culturas de Chiriquí, Coclé, Herrera, Veraguas y Darién. Su colección de Cerámica sube de 3,000 ejemplares. Cuenta con una magnífica colección de objetos de orfebrería. La Sección de Historia contiene documentos del período colonial y del siglo XIX; además: retablos, altares, imágenes, armas, banderas, cañones y algunos interesantes Planos, como el de la ciudad de Panamá, de Fernando Saavedra, de 1688, del que posee una buena copia. La Planta alta presenta las Secciones de Historia Natural y Etnología, con abundantes ejemplares de la fauna y flora panameñas científicamente clasificados. Especialmente importante es la colección de moluscos recogidos en Panamá por el Dr. Méndez.

Se ha enriquecido con los notables monolitos y otros objetos encontrados en Barriles (Chiriquí), en 1947, y con los procedentes de las excavaciones de Herrera y Monagrillo (1948) y del mismo Barriles (1949):

así como con los curiosísimos restos paleontológicos encontrados en *La Coca* (Distrito de Ocú, Provincia de Herrera) pertenecientes a un corpulento animal prehistórico aún no clasificado, descubrimiento que está ya siendo estudiado científicamente por especialistas de la *Smithsonian Institution*, de Washington (1949). De hecho, el Director del Museo viene supervigilando las excavaciones arqueológicas que se han efectuado en los últimos años.

*Creación de nuevos Museos.* La Ley 47 de 1946, vigente, dispone (artículo 89) que el Órgano Ejecutivo podrá crear Museos y Bibliotecas escolares, anexos a las Escuelas oficiales. Por su parte, el Reglamento de la Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos establece que dicha Comisión podrá proponer la creación de Museos Públicos, regionales, provinciales o locales, cooperar en la organización y mejora de los existentes y tomar las medidas necesarias para su conservación y debida catalogación. Todo cambio, traslado o remoción de objetos arqueológicos, tanto dentro del territorio nacional como cuando se trate de envíos temporales al extranjero, deberá contar con informe previo de la Comisión.

*Reseña de Inventarios y Catálogos, publicados o inéditos, cartografías y maquetas, archivos gráficos, filmotecas, bibliotecas especializadas, micro-películas, discotecas, que contribuyan a dar una idea del patrimonio histórico y arqueológico.* Biblioteca especializada es, en efecto, la de la Academia Panameña de la Historia, situada actualmente en el Archivo Histórico Nacional al cuidado de su Secretario, Sr. Juan A. Susto. Discotecas: en el año 1944-1945 funcionó en la entonces Universidad Interamericana un *Instituto de Folklore*, dirigido por el Dr. Myron Schaeffer, que grabó en campo canciones folklóricas. En las fiestas folklóricas celebradas en Guararé, bajo los auspicios del Departamento de Cultura y Publicaciones del Ministerio de Educación y con la asistencia personal del Profesor de la Universidad de Panamá señor Manuel Zárate, propulsor de un movimiento folklorista de base científica, se ha efectuado también toma de discos de canciones folklóricas y dichos populares.

*Institutos y Escuelas en que se estudian los Monumentos.* En la Universidad de Panamá existe, hace años ya, la Cátedra de Historia del Arte, asignatura que es obligatoria para estudiantes de la Facultad de Filosofía, Letras y Educación y de la Facultad de Arquitectura. Es un curso de carácter general. No existe, en cambio, la Cátedra de Arqueología general americana y mucho menos especial de Panamá.

*Otras cosas que faltan.* a) Colaboraciones privadas; b) Sociedades para el estudio y conservación de Monumentos; c) Medidas para el intercambio con instituciones americanas cuya función es proteger los mo-

monumentos históricos y arqueológicos; d) Planes metódicos de exploración, consolidación, conservación y restauración de monumentos históricos y arqueológicos. No aludimos a la nómina de Museos dependientes porque sólo existe el Museo Nacional.

#### 4. BIBLIOGRAFIA DE MONUMENTOS HISTORICOS

La muy sucinta que recogemos aquí se ciñe específicamente al tema de Monumentos Históricos. Es, naturalmente, de la que disponemos; consignamos que se limita a la época republicana panameña (1903-1949); que prescinde de la bibliografía que pueda existir publicada en la época colombiana (1821-1903) y de aquélla (salvo alguna excepción) que contiene información directa o indirecta y que data de la época española (1501-1821). Además, abrigamos la sospecha, casi la seguridad, de que una revisión detallada de las colecciones de revistas colombianas y panameñas (las hay excelentes, como *El Heraldo del Istmo*, *Estudios*, el *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, *Lotería* y *Epocas* entre otras) aportarían materiales que añadir a los que aquí se citan.

He aquí una ordenación temática:

##### a) BIBLIOGRAFIA GENERAL:

Batista, Juan y Rosina: "Hacia una biblioteca nacional", en *Revista de Agricultura y Comercio*, Panamá, julio de 1942, p. 33.

*Directorio general de la ciudad de Panamá y reseña histórica y geográfica, etc. del Departamento*, Panamá, 1896 (cit. por Susto, *Introducción a la Bibliografía Panameña* (1619-1945), p. 25).

*Handbook of latin american studies*, vol. I. Cambridge, Mass., Harvard University, 1935 (cit. por Susto, *op. cit.*, pp. 30-31).

Da a conocer las obras panameñas en los campos de la antropología, el arte, la economía, la historia, la literatura, etc.

Lasso, Mario: "Bibliografía panameña", en *Acción Comunal*, 27 de mayo de 1933 (cit. por Susto, *op. cit.*, p. 22).

*Libro americano (El)*, vol. I. Washington, marzo de 1938.

*Memorias de las Secretarías de Fomento e Instrucción Pública y del Ministerio de Educación*.

Rubio, Angel: "Catálogo de fuentes literarias sobre etnología y geografía de Panamá durante los siglos XVI, XVII y XVIII", en *La Estrella de Panamá*, 13 de noviembre de 1939 (cit. por Susto, *op. cit.*, p. 34).

Rubio, Angel: *Índice cronológico-bibliográfico de historia de la geografía panameña*. 200 pp. (Inédito).

Susto, Juan Antonio: "Bibliografía de Panamá, 1938", en *El libro americano*, vol. II, Nº 9 (Washington, septiembre de 1939).

Susto, Juan Antonio: "Bibliografía panameña de 1944", en *Lotería*, núms.

41 (septiembre de 1944) y 16 (marzo de 1945).

Susto, Juan Antonio: *Introducción a la bibliografía panameña* (1619-1945). Prólogo de Rodrigo Miró. Panamá, Imp. La Nación, 1946.

Contiene (pp. 27-28) referencias a bibliotecas privadas.

Susto, Juan Antonio: "Medio siglo de revistas panameñas", en *Lotería*. No 60 (mayo de 1946).

#### b) SOBRE MAPAS Y PLANOS:

Rubio, Angel: *Índice cronológico-bibliográfico*, cit.

Susto, Juan Antonio: "Cartografía colonial panameña", en *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, 2ª época, N° 1 (enero-junio de 1943), pp. 135-199.

Indispensable para el estudio de los monumentos históricos panameños. El autor posee elisés fotográficos de estos mapas y planos.

Torre Lanzas, Pedro: *Relación descriptiva de los mapas, planos, etc. de las antiguas Audiencias de Panamá, Santa Fé y Quito*. Sevilla, Tip. Zalzuela, 1904.

#### c) SOBRE PANAMA LA VIEJA:

Buschiazzo, María J.: "Panamá la Vieja", en *Lotería*, N° 80 (enero de 1948).

Carles, Rubén: *220 años del periodo colonial en Panamá*. Panamá, Imp. La Estrella de Panamá, 1949.

Cruz Herrera, José de la: *Panamá la Vieja. Resumen histórico y guía de sus ruinas*. Panamá, Ed. La Academia, 1926. Con ilustraciones.

Ganuza, Fr. Marcelino: "Historia del Convento de San José de Agustinos Recoletos en la antigua ciudad de Panamá", en *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, año II, N° 7 (julio-octubre de 1934).

Lewis, Samuel: "Panamá la Vieja", en *Nuevos ritos*, 15 de mayo de 1912. Inserto en la obra *Panamá en 1915* (Panamá, 1915), pp. 66-71.

Lewis, Samuel: "El Convento de los Agustinos Recoletos en Panamá la Vieja", en *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, año III, N° 9 (octubre de 1935).

Marco Dorta, Enrique: "Panamá; los primeros arquitectos de Tierra Firme", en *Lotería*, N° 80 (enero de 1948).

Ortega, Ismael B.: "Fundación y destrucción de la antigua Panamá", en *La Estrella de Panamá*, 15 de agosto de 1941.

Rojas Arrieta, Guillermo: *Reseña histórica de los obispos que han ocupado la silla de Panamá, desde su fundación hasta nuestros días*, Lima, Escuela Tipográfica Salesiana, 1929.

Contiene información sobre construcción de las catedrales.

Rubio, Angel: *Esquema de un análisis de geografía urbana de la primitiva ciudad de Panamá. Panamá la Vieja. 1519-1671*. Publicación N° 12

del Banco de Urbanización y Rehabilitación. Panamá, Imp. El Panamá-América, 1947.

Shafroth, Contra-Almirante: "Plano de Panamá la Vieja", en *Lotería*, N° 33 (abril de 1948).

Basado en el mapa de Cristóbal de Roda de 1609.

Sosa, Juan B.: *Panamá la Vieja*. 1519-1919. Panamá, Imp. Nacional, 1919. Publica'o con ocasión del cuarto centenario de la fundación de la ciudad. Contiene planos de monumentos. Es, a nuestro juicio, el mejor estudio de la primitiva ciudad.

Thompson, J. D.: "Panamá la Vieja", en *U. S. Naval Institute. Proceedings*. Se basa principalmente en el mapa de Roda y en la descripción de 1610. LIX, febrero de 1933.

#### (4) SOBRE PANAMA LA NUEVA. EVOLUCION DE LA CIUDAD:

Castillero, Ernesto J. y Susto, Juan A.: *Rincón Histórico*. Panamá, Imp. La Academia. 1947.

Castillero, Ernesto J. y Susto, Juan A.: Diversos artículos publicados en la revista *Lotería*, 1940-1948.

Rubio, Angel: *Algunos aspectos geográficos de la ciudad de Panamá*. Publicación N° 1 del Banco de Urbanización y Rehabilitación. Panamá, Imp. La Academia. 1945.

Rubio, Angel: *La ciudad de Panamá. Estampas y momentos de biografía urbana*. (Inédito).

Evolución del núcleo urbano a través de los planos de la ciudad (1609-1949).

#### (5) CATEDRAL DE PANAMA LA NUEVA:

Aguilar, Juan María: *Informe sobre la catedral de Panamá*. 1943.

Manuscrito inédito en nuestro poder. Preparado por el Dr. Aguilar, catedrático de la Universidad de Panamá, cuando era miembro de la Comisión de Monumentos (1942), que entendió parcialmente en las obras de reparación de la catedral.

*Lotería (La)*, N° 29 octubre de 1943).

Número especial dedicado a la Catedral y publicado bajo la dirección de Juan A. Susto. Contiene reproducciones de los planos de 1676 y 1749 y de la perspectiva de la capilla mayor en 1735 (originales conservados en el Archivo de Indias); la historia de la catedral; el testimonio de la delineación de la nueva ciudad de Panamá y señalamiento del sitio de la catedral y plaza; descripción del estado de la catedral en 1772; un dibujo de la catedral en 1876; datos biográficos de los obispos de Panamá (1673-1943); la leyenda de las campanas de la catedral; artículos sobre el techo y la cripta de la catedral y la arquitectura religiosa en la Colonia; y otros de Castillero ("Datos para la historia de la curia panameña"), Susto ("El obispo Luna y Victoria"), Garay ("Un cuadro de Murillo en la catedral") y Vernacci ("El cuadro de la catedral y Zurbarán"). (El cuadro a que se refieren es-



tos últimos pertenece sin duda a la escuela sevillana del siglo XVIII, aunque es discutible la atribución a Murillo).

f) **SOBRE PORTOBELLO:**

Abbot, Willys A.: *Panama and the Canal*. Nueva York, Syndicate Publishing Co., 1913.

Extensa descripción ilustrada.

Aguilar, Juan María: "Visita histórico-artística a Portobelo", en *Afirmación Nacional*, Nº 36. Panamá, 1º de abril de 1943).

Relato de la primera excursión universitaria a Portobelo (14 de marzo de 1943), con conferencias ilustrativas de Juan María Aguilar y de Angel Rubio.

Alba, Manuel María: "Visiones de Antaño. Portobelo", en *El Mundo*, año VIII, Nº 91 (enero de 1930).

Alba, Manuel María: *Portobelo, relicario de piedras*. (Manuscrito).

La copia que obra en nuestro poder contiene la descripción de los Castillos pormenorizada con medidas de sus partes.

Alcedo y Herrera, Antonio: *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales de América*. Madrid, Benito Cano, 1786. (Voz "Portobelo").

Anderson, Charles G.: *Old Panama and Castilla del Oro*. Nueva York, Sudwarth, 1911.

Descripción y reproducción de planos y fotografías.

Cuervo, A.: *Colección de documentos inéditos sobre la geografía y la historia de Colombia*, vol. II, pp. 277-286. Bogotá, Imp. Zalamea, 1891.

Contiene la descripción de Portobelo hecha por la Expedición Fidalgo (1783-1814).

Juan, Jorge y Ulloa, Antonio: *Noticias secretas de América*, vol. I, pp. 23-28. Madrid, 1918.

Méndez Pereira, Octavio: "Portobelo, cuna de historia", en *La Estrella de Panamá*, 8 de enero de 1940.

Méndez Pereira, Octavio: "Restablecimiento de las ferias de Portobelo", en *La Estrella de Panamá*, 9 de enero de 1940.

Inserta la carta de Angel Rubio sugiriendo tal idea.

Monasterio, R. P. Félix (C. M. F.): *Portobelo. Recuerdos de su glorioso pasado. El mejor centro de turismo nacional*. Panamá, Talleres Benediti, 1934.

Descripción de las ruinas y de la epigrafía. Ilustrada con fotografías. Monasterio, R. P. Félix (C. M. F.): *Portobelo. Investigaciones históricas*. Panamá, Imp. Católica, 1940.

Obra muy documentada. Descripción especial de la Aduana y de la iglesia de San Felipe.

*Portobeleño (El)*, órgano de la Cooperativa Portobeleña. 1944-1946.

Contiene numerosos artículos sobre la ciudad.

Royo, Dulio: *Portobelo. Su pasado, su presente y su futuro*. Publicado bajo los auspicios de la Junta Nacional de Turismo. Panamá. Imp. Nacional, 1946.

Descripción de las construcciones coloniales y del aspecto de la ciudad primitiva y relato de los ataques de que fué objeto.

Rubio Angel: "Mis primeras emociones portobeleñas". en *El Portobeleño*. año I, Nº 9 (Colón, diciembre de 1944).

Rubio, Angel: "Portobelo. La Bahía y sus aledaños". en *Ingeniería y Arquitectura*, vol. 2, Nº 11 (Panamá, octubre de 1945).

Rubio, Angel: "Portobelo ilustre". Panamá, 1954. (Texto en español, inglés y portugués).

g) SOBRE EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL CHAGRES:

Abbot, Willys A.: *Panama and the Canal. In picture and prose*. Nueva York. Syndicate Publishing Co., 1913. (Cap. "San Lorenzo and Panama", pp. 75-86). Excelentes ilustraciones.

Aguilar, Juan María: *El Castillo de San Lorenzo del Chagres*. (Inédito).

Conferencia dictada en la primera excursión universitaria al Castillo (17 de noviembre de 1947). Notas en nuestro poder.

Anderson, Charles G.: *Old Panama and Castilla del Oro*. Nueva York. Sudwarth Co., 1911.

Castillero, Ernesto J.: *Historia del Castillo de San Lorenzo del Chagres*. (Inédito).

Abundante información. Planos Descripciones de Espinosa y Berlanga (pp. 303-304). Defensas (pp. 8, 28, 291, 410, 414). Ataques (pp. 409-433).

Rubio, Angel: *Función histórico-geográfica del río Chagres y sus bocas*. (Inédito).

Conferencia dictada en la primera excursión universitaria al Castillo (17 de noviembre de 1947).

h) SOBRE SAN FRANCISCO DE LA MONTAÑA, VERAGUAS:

Aguilar, Juan María: "La iglesia de San Francisco de la Montaña". en *Boletín de la Academia Panameña de la Historia*, 2ª época, Nº 1 (enero-junio de 1943). Repr. en *Módulo*, órgano de la Facultad de Arquitectura, agosto de 1949.

Augusto, Mario: "Un reportaje de M. A. Urge reparar la iglesia de San Francisco para salvar los tesoros que ella guarda". en el diario *La Hora*, Panamá, 2 de febrero de 1949.

*Dominical* (ed. de *El Panamá-América*, 30 de enero de 1949): "Don Saturnino Arrocha G. habla de las necesidades de la provincia de Veraguas y de San Francisco en singular".

Sobre el estado de la iglesia y la visita que envió el Ministerio de Educación. La Comisión Nacional de Arqueología y Monumentos Históricos había informado que no valía la pena de reformar la iglesia.

Lewis, Samuel: "La iglesia de San Francisco de la Montaña", repr. en *Revista de Agricultura y Comercio*, año II, N° 7 (Panamá, marzo de 1942), pp. 42-56.

*Panamá-América (El)*, 10 de enero de 1949: "La iglesia de San Francisco" (editorial).

Para cerrar esta nota bibliográfica sobre monumentos históricos panameños (que no pretende ser completa, sino apenas un avance) diremos que falta un estudio del conjunto del desarrollo artístico y monumental de Panamá, realizado a un tiempo con criterio de historia del arte y de historia de la técnica de construcción. El tipo de arquitecto-historiador, indispensable para la conservación y consolidación de monumentos históricos, no parece haber despuntado aún.