

Revista
Cultural
Lotería

L



AÑO XLIX – ENERO – FEBRERO 1990 – Panamá, Rep. de Panamá

Revista Cultural Lotería **L**

Nº 375

LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

BIBLIOTECA Y FERIA CULTURAL

LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA
DIRECCION DE DESARROLLO SOCIAL Y CULTURAL
DEPARTAMENTO CULTURAL

PUBLICACION BIMESTRAL DE LA
LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA

DIRECTOR: Dr. Luis Guillermo Casco Arias
SUB-DIRECTOR: Lic. Sergio Rodríguez Montes de Oca
EDITOR: Dr. Javier A. Comellys
ASISTENTE DEL EDITOR: Olmedo E. Salinas J.

© Derecho de Autor: LOTERIA NACIONAL DE
BENEFICENCIA - 1990.

Prohibida la reproducción total o parcial
sin autorización de la Lotería Nacional
de Beneficencia.

DISTRIBUCION GRATUITA
EDICION: 10,000 ejemplares

Impreso en: Impresora Real

La revista Lotería se reserva el derecho de publicar o rechazar cualquier artículo que provenga de los colaboradores; fundamentalmente de aquellos no solicitados. Por otra parte se les informa a los interesados que los artículos que envíen para su publicación deben ser inéditos.

El Editor

INDICE

1. INTRODUCCION:
Panamá: La Patria y la Ruta Transoceánica.
2. Diez años en el Canal: Una experiencia.— Fernando Manfredo ... 1
3. Apreciaciones y Explicaciones sobre los Estudios para la
Alternativa del Canal de Panamá. Juan J. Amado III. 24
4. Aspectos Socio-económicos de nuestra Alternativa
Panameña. Roberto L. Fábrega. 33
5. El Canal de Panamá en el siglo XXI: Una responsabilidad
de todos. Roberto Moreno Q. 39
6. El Canal del año 2,000, Producto de las decisiones de hoy.
Francisco J. Morales. 52
7. A 125 años del discurso Costarricense de José de Obaldía.
Alberto Osorio 66
8. Factores Positivos para establecer una Biblioteca Infantil en
Panamá. Hena González de Zachrisson. 79
9. Manifestaciones Religioso-Populares de las fiestas Patronales
del Santo Cristo de Esquipulas de Antón. Luz O. Avila Ch. 85
10. La Danza del Gran Diablo, La Chorrera. Luis A. Moreno O. 95
11. Introducción a los Instrumentos musicales desde la era
Pre-literaria hasta el Renacimiento. Pablo Aguilar y
Cobo de Guzmán. 114
12. Los Laberintos Borgianos. Lidia E. Castillo. 120
13. Nuestros Colaboradores. 123

PORTADA: FOTOGRAFÍAS ALUSIVAS A DIFERENTES ASPECTOS DEL
CANAL DE PANAMA Y A NUESTRO FOLKLORE NACIONAL.

EDITORIAL

Partiendo del significativo hecho de que la Revista Lotería como manifestación cultural es una de las cosas con las que no se puede transar, hoy, con el esplendor de otrora, la Revista Lotería al conmemorar el Cuadragésimo Nono Aniversario de su edición, ilumina el sendero cultural de nuestro pueblo, ávido del rescate de los valores que nos identifican como nación.

La Revista Lotería es, de los productos que tiene la Lotería y que lanza al mercado, el máspreciado, porque es el que conserva, el que mantiene, el que transmite, lo que tenemos de pueblo, lo que tenemos de tradición, lo que tenemos de investigación. Es una revista de los panameños, por los panameños, que trae en su contenido un archivo de todo lo que hemos hecho, de todo lo que queremos hacer; del proyecto que tenemos como nación hacia el futuro. Y esto es trabajo de pocos. Es un trabajo de selección. Y es que, ¿quién ha dicho que la cultura no es una dedicación elitista? La cultura es, indudablemente, una dedicación elitista porque no todo el mundo puede ser promotor de la cultura. Para ser promotor de la cultura se necesita una preparación, una vocación especial y se necesita, sobre todo, un renunciamiento que en pocas personas se encuentra.

La Revista Lotería recoge en sus ilustres páginas el archivo viviente de la nacionalidad de un pueblo que acrisola el principio de enaltecimiento de sus raíces cosmopolitas, que se funden en un solo corazón para dar vida a una identificación de caracteres muy especiales que requieren de un documento que les atesore, y he allí, el papel fundamental que ha jugado la Revista Lotería en sus cuarenta y nueve años de feliz existencia.

Es indudable el enorme valor cultural de la Revista Lotería. Como un manantial de la sapiencia de panameños ilustres, amantes de la cultura, ha fluido por las principales vertientes culturales de nuestro mundo civilizado para convertirse en nuestra identificación nacionalista, cuya clase, distinción y legado, perdurará como fiel testimonio de un ayer, un hoy y un mañana que, en este instante, entra en los anales de la historia para señalarnos, con justicia, la impostergable misión de preservar nuestra esencia, tradiciones y, fundamentalmente, la cultura de un pueblo heroico.

¡LOOR A LA REVISTA LOTERIA!

Luis G. Casco Arias
Director General

INTRODUCCION

PANAMA: LA PATRIA Y LA RUTA TRANSOCEANICA

Fue Octavio Méndez Pereira el primero en definir lo que él denominó El espíritu territorial del Istmo, para identificar el fenómeno social de un determinismo geográfico, que ha relacionado de manera constante los hechos más sobresalientes de nuestra historia, a la significación política de la ruta transistmica.

Panamá, país ubicado en el centro geográfico del continente americano, punto de unión entre los dos grandes océanos de la tierra, mira desde sus litorales del Mar Caribe, el archipiélago de las Antillas, Centro América y el Golfo de México, que es frontera natural de los grandes países del norte de nuestro hemisferio, así como las costas del Atlántico que van bordeando los países suramericanos.

Detrás de ella, el inmenso Mar del Sur, que mira hacia el cada vez más cercano continente del Asia... pareciera que, cuando Pedro Arias de Avila, tomó la determinación de ubicar la Ciudad de Panamá en las riberas del Océano Pacífico, nos estaba en verdad, señalado un mañana, que percibimos cada día con mayor claridad.

Estos son los activos y pasivos de nuestro patrimonio geográfico; pues ellos, que deberían ser la fuente de nuestra felicidad y de nuestra paz, han sido el origen de luchas en las que se han presentado, una y otra vez, de manera inocultable, las garras de las ambiciones neocolonialistas.

La ubicación de nuestro pequeño país, cuya dimensión física resultaría insignificante en cualquier otra ubicación del orbe, ha pesado sobre nuestro duro destino, para imponernos un debate en desventaja contra los grandes imperios de la tierra.

No podemos olvidar como desde los albores del período colonial, hasta nuestros días, han desfilados por nuestros territorios, los ejércitos de naciones extrañas!

Panamá ha sido desde el siglo XVI hasta nuestros días, además de puerto y camino, fortín de la defensa militar, por donde pasaron soldados castellanos, corsarios ingleses, y ya en el siglo XIX, soldados del ejército colombiano, y del ejército norteamericano, que a cada hora nos hicieron sentir la humillación de venir a dirimir como inapelables árbitros, para imponer la paz doméstica.

Cuando examinamos la historia de Panamá en el siglo XIX, vemos surgir en el fondo, las ambiciones neocolonialistas de los Estados Unidos y de Inglaterra, que independientemente de los derechos que vulneran, pactan entre sí el control de la ruta transistmica. Y de ahí surgen convenios internacionales que, como señalara alguna vez Victor Florencio Goltya, transformaron al Istmo de Panamá en un bien negociable del país colombiano, que ya desde mediados del siglo XIX, nos impuso el Tratado Mallarino-Bidlack, que autorizó la intervención militar de los Estados Unidos en nuestro país.

La vida independiente con la que soñaron nuestros próceres de 1903, nos expuso como difícil condición un Tratado, que parecía ser más importante que la Constitución Nacional.

Los panameños jamás fuimos conformes con las maniobras del Departamento de Estado... y así, las negociaciones para la revisión de ese documento nefasto, fueron iniciadas por el propio Presidente Manuel Amador Guerrero, que tempranamente encomendó la tarea de su revisión a un plural número de juristas destacados.

Todas las generaciones posteriores, nos han dado muestras de esa lucha sin fatiga, aún conscientes de la debilidad de nuestro país, sometido por la fuerza a un Tratado que nos negaba inclusive la facultad al reclamo de nuestros derechos elementales.

Los Tratados Torrijos Carter, como respuesta a ese debate de generaciones, fue por ello la respuesta a casi una centuria de reclamaciones, de negociaciones frustrantes, y también de la incomprensión, la mezquindad y la prepotencia.

Pero desde la fecha misma en que Carter y Torrijos suscribieron los documentos que parecían poner fin a este debate infructuoso, empezaron a surgir las enmiendas, y las interpretaciones subjetivas del Senado Norteamericano, para desconocer los elementos sustanciales de lo pactado originalmente.

En una década después de la firma de los Tratados Torrijos-Carter, los panameños hemos sido testigos de este jugueteo jurídico en el que se han utilizado todas las herramientas para desconocer nuestros derechos de soberanía, y para asegurar para ellos la perpetuidad pactada en el ya derogado Tratado Hay-Bunau Varilla.

Pero Panamá tiene fe en su destino y continúa luchando con las armas del derecho y de la paz. Ya en el año de 1921, durante los inolvidables incidentes de Coto, en los que los Estados Unidos, imponiendo su criterio, nos obligaron a someternos a su voluntad, Narciso Garay pronunció una oración patriótica que no ha perdido vigencia hoy:

"En presencia de la actitud inequívoca asumida por el Departamento de Estado de los Estados Unidos, Panamá se ve obligada a someterse a su duro destino, pero en su misma debilidad encuentra energías suficientes para clamar al cielo contra la injusticia y la violencia a la que hoy se le sujeta, y para declarar que mientras palpiten corazones panameños en el mundo,

conservará viva la herida profunda inferida a su dignidad y altivez, y mirará con ansiedad hacia el porvenir en espera de que esa justicia que hoy se le deniega, que le llegará algún día, por inexorable destino de Dios."

La revista Lotería, compenetrada en su deber histórico y saturada de su vocación patriótica, recoge en este número valiosos escritos de naturaleza documental sobre esa obra cumbre de la ingeniería moderna, aprovechando para ello el aniversario número 75º del Canal de Panamá; ese factor determinante de nuestra lucha permanente, que gravita sobre nosotros como para corroborar el aserto de que la geografía es Destino.

DIEZ AÑOS EN EL CANAL: UNA EXPERIENCIA

FERNANDO MANFREDO, JR.

**Conferencia ante el
Sindicato de Industriales de Panamá
Club Unión, Salón Las Perlas
Panamá, 26 de Julio de 1989**

- I. Experiencias primeras con respecto al Canal
- II. Preparativos para la entrada en vigencia del Tratado
 - a) La planificación inicial
 - b) Los grupos binacionales de trabajo
- III. Un primero de octubre de 1979 sin traumas
- IV. La cadena de efectos traumatizantes del Tratado
 - a) El impacto del Tratado en la fuerza laboral
 - b) El impacto del Tratado en los clientes del Canal
 - c) El impacto del Tratado en otras actividades
 - ch) La ley 96-70
- V. Traspaso de la jurisdicción policivo - penal y pérdida de derechos de los norteamericanos
 - a) El 1o. de abril de 1982
 - b) El 30 de septiembre de 1984
- VI. Los nuevos problemas laborales
 - a) La doble escala salarial
 - b) La contratación colectiva
- VII. Algunos problemas financieros circunstanciales

- VIII. Los problemas políticos recientes
- IX. Los próximos diez años
- X. Una nota personal para concluir

Introducción

El título que le he dado a esta exposición verbal bien podría ser el de un libro, ya que para decantar toda la experiencia que he vivido en la Administración del Canal de Panamá, como Subadministrador panameño del mismo, entre 1979 y 1989, serían necesarias las abultadas páginas de una obra impresa. No se trata simplemente del trabajo de una persona por el largo espacio de una década, en el Canal, sino que el período que pronto terminará, enfocado desde su ángulo canalero, forma parte de la historia panameño-norteamericana, y es muy necesario que exista una versión panameña sobre dicho lapso, es decir, escrita por un panameño, ya que el problema del funcionamiento del Canal, durante esta etapa, envuelve aspectos polémicos y de controversia, para cuyo análisis objetivo se requiere que la opinión pública disponga también, de una perspectiva propia del lado de Panamá.

Ignoro ahora mismo si puedo tener, en el futuro inmediato, el tiempo y las energías físicas indispensables para una tarea que me atrevería a acometer, pero que en verdad debería ser la obra de dos o más personas, dada la complejidad del problema canalero y sus múltiples facetas.

Como ha sucedido con tantos capítulos ignorados o tergiversados de la historia nacional panameña, ningún panameño ha escrito, con alcance integral, sobre las negociaciones de 1971 a 1977, que condujeron a los Tratados del Canal suscritos este último año, omisión que debo lamentar. Y la única obra que conozco sobre el tema es la del norteamericano William Jordan, ex-embajador en nuestro país en la última etapa de esas negociaciones, libro denominado "La Odisea de Panamá", escrito durante cinco años de dedicación exclusiva y publicado en 1984.

Para mi exposición de hoy, me limitaré a algunos temas que considero de interés en beneficio de este auditorio, y tendré que hacerlo en forma un tanto esquemática, porque pretendo cubrir el lapso decenal de una administración canalera caracterizada por situaciones nuevas, inéditas, en los limitados aspectos que trataré.

El Tratado del Canal de Panamá de 1977 señaló el fin de una era de operaciones norteamericanas autónomas que se prolongó desde 1904

hasta 1979, año último en que comenzó a regir ese Tratado, el cual inicia una etapa muy distante, de asociación y manejo conjunto del Canal, entre los Estados Unidos de América y la República de Panamá, que debe extenderse por veinte años y que terminará, como bien es sabido, en diciembre de 1999.

A través de la presente intervención, exploraré la metamorfosis de la anterior forma de manejo del Canal, por parte del binomio Compañía / Gobierno Norteamericanos, en una Comisión plasmada en el Tratado, cuya única función es la de operar el Canal, al mismo tiempo que hace todos los preparativos para transferirlo a Panamá, que deberá operarlo con sus propias y exclusivas decisiones, desde el primer día del siglo XXI. Me referiré también a la planificación cumplida a los efectos de la ejecución del nuevo Tratado y a los mayores cambios que ocurrieron el 1o. de octubre de 1979, así como a otras transformaciones que se sucedieron en el contexto de las realidades políticas del período de 30 meses que el mismo Tratado señaló como de transición, aunque, si bien se miran las cosas, todo el lapso de 20 años, entre 1979 y 1999, es un largo período transitorio, que históricamente no es demasiado largo, ya que la historia cuenta siglos, mucho más que años.

Debo enjuiciar el impacto que el Tratado produjo en el grupo humano que ha prestado servicios en el Canal, así como los problemas adicionales que hemos confrontado durante la década. Tal vez no resista la tentación de ocuparme, igualmente, de los efectos de la crisis panameño-norteamericana, de los últimos años, con respecto a la administración canalera, así como de las perspectivas que se visualizan para los próximos diez años, aunque a estos dos últimos aspectos deba referirme someramente.

Espero que mi narración no sólo describa las actividades desarrolladas en el seno de la Comisión del Canal de Panamá, sino que ilumine los profundos cambios operados en la vida de los trabajadores del Canal, tanto desde el punto de vista social, como desde sus desarrollos estrictamente laborales, situaciones que antes de 1977 habían evolucionado a lo largo del tiempo extenso de 63 años de operación norteamericana del Canal.

Como me he comprometido a revisar mi experiencia, es necesario que le dé un tono bastante personal a la presente exposición, con base en las realidades y verdades que he conocido muy de cerca, relato que inicio abandonando consideraciones preliminares, que no debo prolongar.

1. Experiencias primeras con respecto al Canal.

Ellas abarcan tres períodos bien diferenciados, que van desde 1971 hasta 1979.

El primero, del 13 de abril de 1971 al 11 de octubre de 1972, durante el cual trabajé como co-negociador, me permitió dedicar mucho tiempo al estudio y a la investigación con respecto al Canal: cómo operaba, cómo era administrado, sus sistemas de personal, de compras, de inventarios, de contabilidad, de presupuesto, de finanzas. Por mi formación profesional y entrenamiento me correspondió intervenir en la negociación de todo lo relativo a los derechos que solicitaban los Estados Unidos de América para el manejo, operación y mantenimiento del Canal. No se le querían dar más derechos de los necesarios y tampoco se les regatearía que fuese esencial, y eso sólo lo podíamos determinar estudiando la operación y manejo del Canal.

En el segundo período, de 1974 a 1977, serví como asesor del equipo negociador panameño, cuando las negociaciones se reanudaron después del Acuerdo Tack-Kissinger. Lo que habíamos acordado en principio cuando suspendimos las negociaciones de 1972 fue re-examinado y se me pidió participar en los aspectos del Tratado que habían sido de mi competencia.

En el tercer período, de 1978 a 1979, serví como asesor del Comité para la Ejecución del Tratado, y después con la Autoridad del Canal. En esta ocasión, trabajé muy de cerca con los funcionarios norteamericanos del Canal de Panamá, en el desarrollo de acuerdos interinos para la ejecución del Tratado, en especial aquellos que eran necesarios para el manejo y operación del Canal.

Todo este lapso de ocho años me permitió acumular un gran caudal de conocimientos y experiencias con respecto al funcionamiento del Canal, y relacionarme con los funcionarios panameños y norteamericanos de la Compañía del Canal de Panamá. Sin esa acumulación valiosa, mi trabajo de subadministrador del Canal de Panamá, cargo que asumí el 1o. de octubre de 1979, hubiera sido harto difícil. La necesidad de conocer las intimidades y particularidades del Canal antes de asumir las responsabilidades de su alta dirección la encontramos en el hecho de que, con muy raras excepciones, los antiguos administradores antes de ser nombrados como tal, sirvieron durante varios años como Subadministradores.

II. Preparativos para la entrada en vigencia del Tratado.

a) La planificación inicial.

El 14 de septiembre de 1977, una sola semana después de la firma del Tratado, el Gobierno de los Estados Unidos y la Compañía del Canal de Panamá establecieron un Comité de Planificación del Tratado, cuyos

miembros principales fueron el Director de la Oficina de Planificación y el Vicepresidente financiero. Las autoridades de la Compañía del Canal llamaron la atención del Gobierno panameño, en el sentido de que era necesario que designara representantes en el Comité, para planificar las cosas en forma conjunta.

Sin el menor ánimo de crítica, debo expresar que los panameños somos todos, sin excepción, muy patriotas, muy panameños; queremos todos a nuestra Patria y queremos todos recibir el Canal en el año 2000. Pero, la tarea de prepararnos para cumplir el mejor papel en lo que se relaciona con el Canal no es cosa de última hora, sino objetivo siempre prioritario, que rara vez ponemos en función.

La ejecución del tratado no era desarrollo fácil. Lo pactado incluía transferencias de enorme envergadura, no sólo desde el punto de vista económico, sino también en lo relativo a disposición sobre servicios y bienes importantes. El tratado del Canal le dio a Panamá la disposición inmediata sobre el 58% del territorio de la antigua Zona del Canal, aproximadamente 90,000 hectáreas. Otras transferencias mayores incluyeron el histórico Ferrocarril de Panamá, que se inició a mediados del siglo XIX, las instalaciones portuarias de Cristóbal y Balboa, y más de mil edificios de distintos tipos, entre los cuales había 500 unidades múltiples de vivienda, oficinas de correos, teatros y otros bienes raíces, que anteriormente estaban en manos de Agencias del Canal o del Departamento de Defensa de los Estados Unidos, en su dependencia canalera. En adición, a los bienes raíces, instalaciones y equipos, Panamá también asumió la jurisdicción sobre gran parte del territorio de la Zona de Canal, así como las funciones de servicios públicos (por ejemplo, policía y protección contra incendios y recolección de basura), que desempeñaba el Gobierno de la Zona del Canal.

No fue hasta febrero de 1978, cuando el Gobierno de Panamá creó un Comité para la Ejecución del Tratado, a fin de trabajar en la preparación de su puesta en vigor. Yo me incorporé a ese Comité desde su inicio, a tiempo parcial, y cuando terminé mis funciones como Ministro de la Presidencia, el 11 de octubre de 1978, pasé a formar parte de la entidad planificadora, a tiempo completo, en calidad de asesor.

b) Los grupos binacionales de trabajo.

He considerado importante incluir el tema enunciado, en la exposición presente, por dos motivos: primero, porque el trabajo realizado por estos grupos pavimentaron el camino para la vigencia efectiva del Tratado, no solamente planificando, sino resolviendo muchos problemas que se hubieran presentado posteriormente en forma agravada; y segundo, porque estos grupos estuvieron integrados por una gran cantidad de panameños,

la mayoría no funcionarios gubernamentales, pertenecientes a todos los partidos políticos y a muchas entidades cívicas. Fue una magnífica demostración de lo que podemos hacer los panameños, cuando ponemos a un lado nuestras diferencias económicas, sociales y políticas y nos dedicamos a trabajar como equipo frente a una meta común.

Los arreglos para todas las transferencias de la Compañía del Canal de Panamá/Gobierno de la Zona del Canal, fueron planeados por esos grupos binacionales de trabajo. En el Tratado había una excelente base, en los organismos conjuntos, para que ambos gobiernos concibieran conjuntamente y pusieran a trabajar esos grupos, que estaban integrados con representantes de Panamá y Estados Unidos.

Los grupos y sus subcomités establecieron canales de comunicación, en los cuales las dos partes identificaron los problemas, se familiarizaron con ellos y buscaron una interpretación y una aplicación comunes del Tratado. En la mayor parte de las instancias, los miembros panameños y estadounidenses pudieron llegar a acuerdos y pudieron resolver sus diferencias, sin imponer mucho trabajo a las entidades gubernamentales competentes, o sin recurrir a los trámites diplomáticos entre los dos Gobiernos. He aquí la mejor prueba de cómo, con la seriedad y sentido profesional, con total abstención de la politiquería o de la imposición de una parte con respecto a otra, Panamá y Estados Unidos pueden trabajar positivamente y en forma conjunta e igualitaria.

Los grupos de trabajo binacionales aprobaron más de 100 planes de ejecución, antes del primero de octubre de 1979. A pesar de que su trabajo estaba programado para que concluyera en esa fecha, los grupos de trabajo binacionales continuaron operando, como instancias de recomendación, de asesoría, creadas y aceptadas por ambas partes, hasta que algunas responsabilidades residuales fueron asumidas por la Comisión Coordinadora, sobre todo porque si bien el Tratado estableció esta Comisión y ella debía iniciar funciones el primero de octubre de 1979, en realidad ella comenzó a funcionar en septiembre de 1980.

A continuación, siguiendo el orden cronológico, debería exponer, en un subtítulo separado, lo que significó la Ley Pública 96-70, aprobada un par de días antes de la vigencia del Tratado, por el Congreso norteamericano, como pauta legal básica para la ejecución de aquél. Pero sus profundas implicaciones para el manejo del Canal me obligan a examinar esa Ley más adelante.

III. Un primero de octubre de 1979 sin traumas.

En la fecha mencionada, en virtud de propuesta del Gobierno de

Panamá, el Presidente de los Estados Unidos me nombró Subadministrador de la Comisión del Canal de Panamá, puesto que se trataba de una entidad o agencia de aquel Gobierno. El General Dennis P. McAuliffe, que había sido Comandante en Jefe del Comando Sur de Panamá por varios años, se jubiló del Ejército y fue nombrado Administrador. Su primera advertencia dentro de la Comisión fue la de que no se utilizara su grado de General y que se le llamara, simplemente, el Sr. McAuliffe, para reafirmar el carácter exclusivamente civil y comercial de la Agencia a cargo del Canal.

Al día siguiente de la entrada en vigencia del Tratado, me reuní con el Señor McAuliffe y me contó que después de la ceremonia del día anterior, en horas de la tarde, había visitado las esclusas de Miraflores y que mentalmente se había hecho la siguiente reflexión. "He sido el Administrador de este Canal durante el día de hoy y los barcos están atravesando en forma eficiente, económica y segura, y yo no he hecho ninguna contribución para que eso se haya logrado. Eso quiere decir que en el Canal hay una fuerza laboral bien entrenada, leal, dedicada, responsable y que si soy capaz de proveerle el debido liderazgo y si puedo mantenerles ese espíritu de trabajo no es mucho por lo que debo preocuparme por la eficiencia del Canal y el éxito de mi labor como Administrador".

Esa sabia observación del Señor McAuliffe reflejaba la realidad del Canal y yo la compartí con él. De allí que, desde el primer día, nuestra mayor preocupación haya sido la de mantener la alta moral, la satisfacción y el orgullo de trabajar en el Canal, que se advertía en la fuerza laboral, panameña y norteamericana.

Dentro de este objetivo estaba la tarea de ganarnos la confianza de la fuerza laboral, lo cual no era fácil. McAuliffe venía directamente del Ejército y había apoyado el Tratado, lo que desarrollaba sospechas y antipatías, especialmente entre los trabajadores norteamericanos, que en su mayoría se habían opuesto al Tratado. Por mi parte, yo resultaba una incógnita, tanto para norteamericanos como para muchos panameños. Los norteamericanos me veían como una especie de verdugo que venía con el hacha para cortarles la cabeza para reemplazarlos por panameños; y por su parte, los empleados panameños veían al ex-funcionario del Gobierno de Panamá y temían que fuese a traer consigo algunas prácticas no deseables, que se encuentran con frecuencia en las administraciones públicas en la América Latina.

IV. La cadena de efectos traumatizantes del Tratado.

a) El impacto del Tratado en la fuerza laboral.

El Tratado introdujo cambios muy importantes en la fuerza laboral del Canal de Panamá, cambios que adoptaron diversas formas, algunas dramáticas, otras sutiles. Aseguró que su composición futura sería casi totalmente panameña, pero la transformación tendría lugar gradualmente, a través de preferencia en el empleo, entrenamiento, programas de aprendizaje y limitaría el reclutamiento fuera del Istmo. Sin embargo, el tamaño de la fuerza laboral y las funciones cambiaron drásticamente el 1.º de octubre de 1979. De un día para otro, la fuerza laboral permanente fue reducida de 13,000 a 8,000 unidades, y quienes subsistieron dejaron de ser parte de una organización integrada, cuya misión era operar el Canal y mantener su propio entorno social a través de la operación de escuelas, hospitales, tiendas al por menor, etc. Los trabajadores venían a ser parte de una agencia del Gobierno Federal de tipo ordinario, limitada a la operación del Canal y dependiente de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos y del sector privado, para los servicios de apoyo.

Para que tengan Uds. una idea de ese impacto del Tratado en el número y la composición de la fuerza laboral, destacamos que 2,256 trabajadores fueron transferidos de sus funciones a las actividades que asumió el Departamento de Defensa de los Estados Unidos y unos 1,102 se convirtieron en trabajadores del Gobierno de Panamá. A través del procedimiento de reducción de fuerza, 462 fueron separados, 745 colocados en posiciones de grados inferiores y 574 fueron reasignados.

Las implicaciones de estas medidas eran de largo alcance y se sentían desde mucho antes de que el Tratado entrara en vigencia.

Las negociaciones del Tratado, desde su inicio, crearon una gran dosis de ansiedad, especialmente entre los empleados norteamericanos y sus familias. No sólo estaba amenazada la seguridad de sus trabajos; en juego estaba una forma de vida.

La reacción de los empleados era predecible. Las renunciaciones y jubilaciones aumentaron desde principios de 1977, pero luego declinaron en lo que, asumo, fue esa actitud de "esperar para ver".

A pesar de los esfuerzos de la Administración del Canal —antes de que el Tratado hubiese sido firmado y ratificado— para reducir las tensiones, el descontento de los empleados se manifestaba en una cantidad de marchas, concentraciones y demostraciones. El 19 de agosto de 1977, tuvo lugar una concentración en el Estadio Balboa en la que se protestaba por el Tratado. Durante el mes de septiembre hubo dos demostraciones en las escalinatas del edificio de Administración del Canal: una de ella fue la demostración por "los Derechos Humanos" el 3 de septiembre y la del "Luto y Dolor", cuando el Tratado se firmó el 7 de septiembre de 1977. Los norteamericanos empleados del Canal y sus familiares volvieron a

demostrar su profundo descontento otra vez el 15 de septiembre.

Los residentes de la Zona del Canal hicieron un piqueteo en el Stevens Circle el 3 de febrero de 1978. El 16 de ese mismo mes hubo una nueva demostración en el Estadio de Balboa. Manifestaciones similares continuaron hasta que el Tratado fue ratificado el 18 de abril de 1978. Aún entonces, las emociones mantuvieron su alta tensión.

Ese fue el medio ambiente laboral que el señor McAuliffe y yo encontramos el primer día de trabajo. Nuestra difícil tarea era la de demostrar, con nuestras acciones, que sus preocupaciones las compartíamos; que nosotros reconocíamos que ellos, los trabajadores todos, panameños y norteamericanos, serían los que determinarían si teníamos éxitos en nuestra gestión y que, por lo mismo, estaríamos haciendo todo lo que estuviere a nuestro alcance para atenuarles los efectos adversos del Tratado.

Medidas como la del establecimiento de listas de prioridad para restaurar los grados perdidos y para re-empresar a los que habían sido separados fueron una gran contribución para acreditar nuestra solidaridad con los trabajadores y nuestros deseos sinceros de encontrarles solución a sus problemas, en la medida de lo posible.

Tuvimos un gran cuidado para que el cambio del sistema escolar y de salud y de los comisariatos y tiendas que pasaban del fenecido Gobierno de la Zona del Canal y la Compañía del Canal de Panamá a las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, no se convirtiera en un trauma para los empleados que no estaban acostumbrados a los reglamentos y procedimientos más restrictivos del ejército. Al principio hubo muchas quejas de los empleados y sus familiares que crearon una peligrosa tensión entre los funcionarios de la Comisión y los de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos. Junto con las Fuerzas Armadas de Estados Unidos establecimos los llamados Almuerzos de Altos Ejecutivos, que aún continúan, en los cuales, cada dos semanas, los ejecutivos de la Comisión se reúnen con los altos oficiales del Ejército y de la Embajada de los Estados Unidos, para conversar sobre problemas comunes que no se podían resolver en las reuniones formales, para intercambiar información y para planear estrategias. Poco a poco fueron desapareciendo las críticas de los empleados y la actitud hostil que se había desarrollado.

La designación de una panameña como Directora Asociada de la Oficina del Ombudsman, logró establecer un enlace entre los empleados y agencias del Gobierno de Panamá que asumieron servicios que antes eran prestados por la Compañía del Canal de Panamá/Gobierno de la Zona del Canal. La Oficina del Asesor Jurídico la pusimos a la orden de los empleados del Canal, para brindar asesoría a aquéllos que no estaban

familiarizados con el sistema legal panameño. Esa era la mejor manera de llevarlos de la mano mientras se ajustaban a las nuevas situaciones que resultaban de los cambios introducidos por el Tratado.

Con otro nombre, para evitar cualquier crítica en el sentido de que estábamos dándole vida a un ente de connotaciones de Gobierno, mantuvimos los denominados Consejos Cívicos donde representantes de las comunidades residentes en las áreas de vivienda del Canal continuaron reuniéndose periódicamente con el Administrador y el Subadministrador para plantearles sus problemas, en la forma que lo hacían antes del Tratado con el Gobernador y el Vice-Gobernador ya inexistentes. Ese mecanismo de comunicación ha demostrado ser de gran utilidad para mantener en alto la moral de los empleados y para reconocer cuáles son las cosas que les molestan y preocupan.

b) El impacto del Tratado en los clientes del Canal.

Otra de las grandes tareas que tuvimos que acometer fue la de llevar a la mente de los clientes del Canal la confianza de que el Tratado no tendría impacto adverso en la calidad de los servicios a sus naves y cargas. Muchos de los clientes pensaban que la relación de asociación entre Panamá y Estados Unidos concebida en el Tratado traería como resultado un deterioro de la calidad del servicio, al incorporar a la administración personas sin experiencia en los asuntos marítimos.

Para hacer la relación con los clientes aún más complicada y aumentar sus sospechas, en ese primer año empezó a ser evidente un deterioro en la calidad del servicio medido en término del tiempo de las naves en las aguas del Canal. Esto era consecuencia del aumento brusco en el tránsito y por la mezcla de naves en cuanto al tamaño, para lo cual el Canal no estaba preparado. El Canal tuvo en los años 1980 y 1981 muchos records de tránsito, pero el tiempo en las aguas del Canal subió de su promedio normal de 24 horas a más de 40 horas, por la falta de capacidad y de equipo de apoyo.

La industria marítima atribuyó al Tratado ese deterioro en la calidad del servicio. Existía entre muchos de los usuarios la impresión de que Panamá había tomado el control del Canal y que estaba reemplazando a los eficientes empleados norteamericanos para colocar panameños no calificados.

Las mejoras requeridas por el Canal para atender eficientemente las nuevas demandas del tránsito necesitaban de un tiempo largo, ya que exigían la compra de equipos y la realización de mejoras físicas. Para erradicar los malos entendidos, durante dos años, dediqué buena parte de

mi tiempo a viajar a Estados Unidos, Canadá, Asia, Europa, y Sur América.

En un par de años realizamos las inversiones necesarias, adquiriendo más locomotoras, más remolcadores, instalando luces altas en las esclusas, reclutando más prácticos e introduciendo nuevos procedimientos como lo fue el sistema de reservaciones. El tiempo en las aguas del Canal regresó a su nivel de 24 horas promedio. Lo importante es que pudimos retener la confianza de los clientes y desalentarlos de considerar la utilización de otras rutas o medios de transporte disponibles que compiten con el Canal. Nosotros éramos conscientes de que el Canal de Panamá no es ya el monopolio de décadas anteriores cuando la única alternativa para los usuarios era una ruta más larga y, por lo tanto, mucho más costosa con un barco más o menos del mismo tamaño.

c) El impacto del Tratado en otras actividades.

Aun cuando en un análisis superficial se podría pensar que las actividades comerciales y no lucrativas en la antigua Zona del Canal no formaban parte de la responsabilidad de la Administración del Canal y que por lo tanto el impacto del Tratado sobre las mismas no tendría incidencia alguna en su operación, la realidad era que ellas formaban parte de la calidad de vida de sus trabajadores.

Numerosas organizaciones comerciales, religiosas, fraternales y sociales llenaban necesidades profesionales, espirituales y sociales de los residentes de la Zona del Canal. En adición a los agentes marinos, los "ship chandlers", compañías electrónicas, etc., cuyos clientes estaban a bordo de las naves que pasaban por la vía acuática, la Zona tenía numerosos abogados, dentistas, floristerías, restaurantes, uniones de crédito y aun chinos agricultores que suplementaban con productos frescos lo disponible en los Comisariatos de la Compañía. Organizaciones de servicios religiosos y fraternales, tales como iglesias, la Cruz Roja, los templos masónicos, eran representativos de lo que se encuentran en los Estados Unidos. Las actividades no lucrativas y comerciales funcionaban bajo el paraguas de la Agencia del Canal. Desde los días de la construcción del Canal y continuadamente hasta que el Tratado entró en vigor, la Compañía había alentado y subsidiado esas organizaciones considerándolas necesarias o por lo menos conducentes a la "moral y el bienestar" de sus empleados y sus familiares.

La Intensidad de los sentimientos albergados por la Agencia sólo puede ser medida en el contexto del papel que las organizaciones no lucrativas jugaban en la vida de la Zona del Canal. Existían unas 506 organizaciones no lucrativas, incluyendo 75 iglesias, 49 organizaciones fraternales, 37 organizaciones laborales, 24 clubes sociales, 10 clubes femeninos y 8 uniones de crédito, dándole servicios a una población que

incluía aproximadamente 3,600 empleados norteamericanos y sus dependientes.

La ayuda que les brindamos a esas organizaciones, aprovechando mis contactos en el Gobierno, especialmente durante el período de 30 meses de transición, resultó vital para muchas de ellas, y eso nos fue reconocido por los empleados del Canal.

ch) La Ley de 96-70

Aunque todo el efecto negativo creado por la Ley norteamericana de ejecución del Tratado no se derivó de una disposición directa del texto pactado por los dos países, considero adecuado referirme aquí al gran problema que significó esa ley, porque era necesario, conforme al Tratado, que el Congreso norteamericano aprobara una Ley reglamentaria de la Comisión del Canal de Panamá, entidad que debía operar la vía acuática y que fue creada por el Tratado, sin incluir aspectos importantes.

La Ley norteamericana de ejecución del Tratado, Ley Pública 96-70, vino a crear problemas realmente graves a la administración de la nueva Agencia que operaría el Canal, problemas que debimos enfrentar desde un comienzo y que todavía subsisten, después de diez años de una operación canalera que debemos estimar, por muchos conceptos, como exitosa.

Si comparamos las funciones de la entidad operadora del Canal, antes y después de 1979, resulta que, en abierto contraste, las funciones de la nueva Comisión fueron reducidas drásticamente y en cambio aumentaron los controles operacionales ejercidos por el Gobierno de los Estados Unidos. Antes de que el Tratado entrara en vigor (1979), la Compañía del Canal de Panamá/Gobierno de la Zona del Canal había operado como una entidad gubernamental semi-autónoma bajo un régimen corporativo, es decir, de una corporación o compañía. La Comisión del Canal de Panamá empezó a trabajar el 1ro. de octubre de 1979 como una simple rama o dependencia del Ejecutivo, a base de aprobación de fondos, un régimen dramáticamente distinto.

La forma corporativa le daba a la Compañía del Canal de Panamá la flexibilidad necesaria para las operaciones y necesidades monetarias. Financieramente la forma corporativa había trabajado bien.

Conforme al proyecto de ley de ejecución que recibió el apoyo del Presidente Carter, presentado al Congreso como el proyecto de la Administración H. R. 1716, la Comisión del Canal de Panamá hubiese continuado con su forma corporativa. Preparada por el Departamento de Estado, la ley propuesta por la Administración Carter no solamente proveía flexibilidad y eficacia administrativa, sino que le daba a Panamá la

experiencia necesaria para concluir la operación del Canal sobre una base empresarial, cuando asumiese su propiedad en el año 2000.

Desde el punto de vista político, el Proyecto H. R. 1716 parecería estar hecho a la medida para promover buenas relaciones entre Panamá y Estados Unidos.

Sin lugar a dudas el Proyecto H. R. 1716 llenaba la expectativa de los negocios de que la agencia solo sería controlada en lo que fuese necesario para que pudiese cumplir con el nuevo Tratado. La meta de la Administración Carter era mantener la continuidad con el pasado y crear un medio ambiente propicio para el desarrollo de un "partnership" o asociación entre Panamá y los Estados Unidos.

Sin embargo, el Congresista John Murphy y la mayoría de la Cámara de Representantes diferían del Presidente en su percepción del esquema de asociación post-tratado entre Panamá y los Estados Unidos, y más, precisamente, sobre el papel del Congreso en la nueva Agencia del Canal.

Murphy y otros descartaron el Proyecto H. R. 1716 para presentar el H. R. 111, que finalmente se convirtió en la Ley 96-70.

Además de apretar los controles del Congreso sobre los bienes y las finanzas, la Ley 96-70 destruyó el concepto de asociación concebido en el Tratado, extendiendo el poder del Organo Ejecutivo sobre el Canal y su seguridad, primero, colocando a la Comisión bajo la autoridad del Secretario de Defensa y, segundo, subordinando las operaciones del Canal al Presidente como si se estuviera en tiempo de guerra. La Junta Directiva quedó convertida en una Junta Supervisora y se le aplicaron todas las leyes de Estados Unidos a la Comisión, muchas de las cuales han hecho difícil cumplir con ciertos mandatos del Tratado. La mejor prueba de que la Junta Directiva quedó sin autoridad real lo comprueba el hecho de que la Comisión del Canal de Panamá funcionó sin Junta Directiva desde Octubre de 1979 hasta Junio de 1980, cuando se produjo la primera reunión, sin contratiempo alguno.

La Ley 96-70 es la responsable de las denuncias de Panamá por violaciones al Tratado que muchas veces son mal entendidas por el público que las visualiza como acciones voluntarias de la Administración del Canal. En ese sentido, podemos decir con orgullo que los propios miembros panameños de la Junta Directiva son los primeros en reconocer los esfuerzos de la Administración para lograr los objetivos del Tratado con el mayor apego posible a la letra y el espíritu del Tratado, cuando no estamos sometidos a la Ley.

La Ley 96-70 nos obligó a cambiar los sistemas de contabilidad, de

auditoría y presupuesto y creó el marco legal que hiciera posible que en febrero del año pasado el representante del Secretario de Defensa en la Junta Directiva, por delegación de Autoridad que le confiere la Ley, ordenara cambios en la organización de la Comisión del Canal, que lo convirtieron, de hecho, en el Ejecutivo en Jefe, desplazando en esa capacidad al Administrador, quien hasta esa fecha lo había sido. Esa medida, que se trata de justificar con la incertidumbre sobre quién propondrá Panamá para el cargo de Administrador que se desempeñará a partir del 1ro. de enero de 1990, no sólo destruye el concepto de participación creciente, sino que violenta los más elementales principios de buena administración. Es la Ley 96-70 la responsable de que un aumento de peajes que estaba programado para el año fiscal corriente, hubiese sido bloqueado por acción del Congreso, obligándonos a tomar muy duras medidas financieras. Es la Ley 96-70 la que le da base legal a un proyecto de ley presentado el 9 de marzo de 1989, por el Congresista Jack Fields, que prohibiría a la Comisión del Canal de Panamá utilizar fondos propios para el ensanche del Corte Culebra, a menos que hayan sido específicamente autorizados por ley.

¿Cuánto daño ha hecho y cuánto daño seguirá haciendo la Ley 96-70?

V. Traspaso de la jurisdicción policivo-penal y pérdida de derechos económicos de norteamericanos.

a) El 1ro. de abril de 1982.

Quando prácticamente había pasado la turbulencia causada por los cambios que tuvieron lugar a la entrada en vigor del Tratado y el polvo empezaba a asentarse, otro acontecimiento resultante del Tratado volvía a causar problemas de ansiedad en el personal norteamericano que trabajaba en el Canal. El 1ro. de abril de 1982, los residentes del Area del Canal fueron testigos de la ceremonia de cierre de la Policía de la Comisión, realizada en las escalinatas del Edificio de Administración. En ese momento cesaban 72 años de policía norteamericana. La preocupación era que la policía panameña prejuiciada tratara de "tomarse venganza" contra los empleados norteamericanos y sus familias. Afortunadamente, los negociadores del Tratado habían reconocido que el asumir Panamá los servicios de policía podría ser traumático para los norteamericanos y, pactaron una salida gradual de la policía de la Zona del Canal y un ingreso gradual de la policía panameña por un período de 30 meses. Durante ese período los dos países ejercieron jurisdicción concurrente en casos criminales, manteniendo la policía de los Estados Unidos poder sobre los empleados norteamericanos de la Comisión del Canal de Panamá y sus dependientes. Tomando en cuenta que esta autoridad dual no tenía precedentes en el mundo, los planificadores de la policía de parte de Panamá y de la parte norteamericana

trabajaron intensamente, para asegurar que la transición se cumpliría muy flexiblemente. Con mucho menos intensidad que si esto no hubiese estado previsto en el Tratado o de no haberse manejado tan bien, este acontecimiento habría causado muy serios problemas, con posibles repercusiones en la operación del Canal.

b) El 30 de septiembre de 1984.

El 30 de septiembre de 1984, tal como fue pactado en el Tratado, los empleados norteamericanos y sus familiares perdieron la elegibilidad para comprar en los Comisariatos y PX operados por la Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América y para utilizar los servicios de correo de esas mismas Fuerzas. Para los norteamericanos esas tiendas militares, más que un sitio de compras, eran lugares de reunión social. Los servicios postales eran tan importantes para los empleados del Canal en 1984 como lo fueron en 1904. Los temores sobre el servicio de correos de Panamá llevó al Embajador de los Estados Unidos a darles acceso al uso de valija diplomática, por encima de las protestas del Gobierno panameño.

La insatisfacción por la pérdida de la elegibilidad para el uso de las tiendas y las estafetas militares quedó compensada con una serie de beneficios que se les dieron a los empleados norteamericanos como un "paquete de equidad", con base legal en una sección de la Ley 96-70, no contemplada en el Tratado.

Si bien es cierto que quedaron satisfechos los empleados norteamericanos con este "paquete de equidad", los empleados panameños lo resintieron, especialmente porque no hicimos lo mismo con más de 400 empleados panameños que residían en la antigua Zona del Canal y que por el Tratado perdieron la elegibilidad el 1ro. de octubre de 1979. Esa evidente e injusta discriminación fue causada por una omisión de los negociadores en el Tratado y porque la Ley 96-70 solamente se preocupó por los empleados norteamericanos. Nosotros hicimos ingentes esfuerzos a fin de obtener legislación para cubrir esos empleados, sin que nos acompañara el éxito, sencillamente porque no existe la misma sensibilidad en el Congreso cuando se trata de empleados panameños. Como dijo un miembro de la Cámara de Representantes en una frase muy desafortunada: "Nosotros velamos por los empleados norteamericanos, porque ellos son los que pagan nuestros salarios", refiriéndose a que los empleados norteamericanos del Canal pagan el impuesto sobre la renta al Tesoro de los Estados y los panameños al Tesoro de Panamá.

VI. Nuevos problemas laborales.

a) La doble escala salarial.

Otro de los graves problemas que tuvimos que enfrentar fue el de una doble escala salarial acordada por una denominada Junta de Personal de la Zona del Canal antes de que el Tratado entrara en vigencia. Se trataba de una escala salarial mucho más baja, aplicable a los empleados reclutados a partir del 1ro. de octubre de 1979. La decisión se había adoptado con la explicación de que en ninguna otra parte del mundo los Estados Unidos pagaban salarios federales a los empleados extranjeros y que desde el punto de vista de asegurar reclutamiento y retención de una fuerza laboral eficiente, no parecía ser necesario seguir pagando esos altos salarios.

Al principio el problema no era mayor, pero a medida que creció el número de empleados nuevos y a medida que pasaba el tiempo y esos empleados nuevos resentían ganar mucho menos que sus compañeros que hacían el mismo trabajo solamente porque habían sido reclutados después del Tratado, los problemas de moral de la fuerza laboral fueron creciendo.

Aun cuando seguramente la medida la había adoptado los Estados Unidos para reducir las necesidades de aumentos futuros de peajes y la misma, increíblemente, había sido apoyada por un representante panameño en el Grupo Binacional de Trabajo antes de la puesta en vigor del Tratado sobre la consideración de que no le convenía a Panamá llegar al año 2000 con una escala salarial en el Canal mucho más alta que la del mercado actual, nosotros planteamos ante la Junta Directiva la necesidad de darle término a ese sistema que era percibido por los trabajadores como una discriminación. Los sindicatos se habían pronunciado fuertemente en contra y lo mismo habían hecho los miembros panameños de la Junta Directiva y algunos periodistas locales quienes nos acusaban de haber vuelto a los viejos tiempos de los sistemas de salarios "gold y silver". En diciembre de 1981, por insistencia nuestra, la Junta Directiva modificó la escala aplicable a los nuevos empleados y ésta finalmente fue abolida.

b) La contratación colectiva.

Una de las más significativas diferencias en la fuerza laboral introducida por el Tratado del Canal de Panamá de 1977 fueron los nuevos poderes de negociación ganados por los trabajadores. Intentos anteriores de las uniones de trabajadores por obtener la contratación colectiva a través de Ordenes Ejecutivas Presidenciales habían sido infructuosas. Una nueva relación entre la gerencia y los trabajadores se convirtió en una realidad después de que la Ley 96-70 hizo aplicable la Ley de Servicio Civil Enmendada a la Comisión del Canal de Panamá. La mayoría de los sindicatos habían apoyado la medida cuando Murphy trajo el proyecto de ley a consulta en Panamá.

Sin embargo, resultaba irónico que después de tanta lucha por dejar a la Compañía del Canal de Panamá fuera de la contratación colectiva, la nueva agencia estaba enfrentada con una tarea que alguien calificó de "un paso del caballo en los días de los coches a los de los viajes interplanetarios", desde el punto de vista de las relaciones gerencia-trabajadores.

El mayor problema resultaba de que ni los sindicatos ni la Gerencia tenían experiencia en este tipo de legislación. Tomó varios años aún antes de que se pudieran firmar los primeros contratos y las negociaciones fueron difíciles.

VII. Algunos problemas financieros circunstanciales.

Durante estos diez años, la Comisión del Canal de Panamá ha tenido que manejar buena cantidad de problemas para mantener la viabilidad financiera de la organización; entre los mayores retos estuvo el de la pérdida de los ingresos del petróleo de Alaska. El Canal se había convertido en el mayor conducto para transportar el petróleo de Alaska al Golfo y los puertos de la costa Este de los Estados Unidos, desde agosto de 1977.

La construcción de un oleoducto transistmico por Northville Industries y el Gobierno de Panamá resultó en pérdidas financieras mayores para la agencia del Canal cuando estuvo terminando ese oleoducto en la última parte de 1982.

El oleoducto transistmico se llevó los 700.000 barriles de petróleo por día provenientes de Alaska que estaban produciendo entre 45-50 millones de dólares anuales en ingresos al Canal.

Al mismo tiempo que el oleoducto estaba en construcción, otra alternativa amenazaba el tráfico del Canal y también los ingresos de la nueva Agencia. Un nuevo puente terrestre para contenedores, se decía, iniciaría operaciones a fines de 1982 y alcanzaría plena capacidad para 1985. Localizados en México, entre los puertos de Coatzacoalcos y el Golfo de México y Salina Cruz en el Pacífico, comprendía un sistema de ferrocarril y carretera de 182 millas.

Aun cuando los estudios que realizamos demostraban que el puente terrestre de México no tendría consecuencias en el tráfico del Canal, sí conocimos que operaciones similares en los Estados Unidos eran todas rutas alternas del Canal. También sabíamos que los dueños de las cargas y los transportistas estaban siempre buscando métodos más rápidos y económicos y que el Canal tenía la necesidad de permanecer y competir.

En vista de la competencia y la declinación de los ingresos del petróleo,

buscamos la manera de mejorar la eficiencia de la vía acuática. Un ejemplo fue el Sistema de Reservaciones del Canal diseñado en el momento más alto de las demoras de las naves en 1980.

Otro ejemplo fue la creación de la Oficina de Mercadeo dentro de la organización, lo cual significó un gran cambio dentro del concepto operativo del canal. La Agencia que siempre fue considerada un servicio público, con este paso se convirtió en una verdadera empresa comercial dispuesta a luchar por su parte en el mercadeo.

Tradicionalmente el Canal tenía que reducir el calado de las naves cuando se presentaba una estación seca más prolongada. En los tiempos en que muy pocas naves utilizaban el calado máximo de 39.6' esa medida no tenía mayor impacto financiero entre los clientes. Pero esa no era la situación del Canal en la década de 1980. De allí que tomamos la decisión de profundizar el cauce en tres pies , trabajo que realizamos en tres años para beneficio de nuestros clientes.

Frente al crecimiento en el número de naves con restricciones de tránsito por su tamaño, instalamos torres de luces altas en las esclusas, para expandir el período de la luz diurna y construimos la estación de amarre de Pedro Miguel.

Más recientemente hemos realizado un trabajo millonario para rebajar el Cerro Oro y para sembrar árboles a fin de reducir el riesgo de derrumbes, como el que tuvimos el 13 de octubre de 1986, que casi cierra la vía acuática.

VIII. Los problemas políticos recientes.

Aun los más apasionados y vociferantes críticos del Tratado en los Estados Unidos habían tenido que callarse cuando durante los primeros ocho años de su vigencia el Canal operaba con todo éxito, alcanzando los mayores niveles de tránsito y eficiencia, y una relación armoniosa entre Panamá y Estados Unidos parecían demostrar que las causas de conflicto entre ambos países habían desaparecido. Todos en la organización del Canal nos sentíamos muy orgullosos y nos presentábamos al mundo como ejemplo de dos países que, mediante negociaciones, habían podido poner a un lado sus diferencias económicas, políticas y culturales e incluso malos recuerdos del pasado, para trabajar como una unidad en la búsqueda de objetivos comunes.

A partir de la crisis política que se empezó a hacer presente en junio de 1987, la situación ha cambiado. Las relaciones son las más tirantes, las acusaciones mutuas de violar el Tratado son diarias, la Junta Directiva se reúne sin la participación de los miembros panameños. Como reacción a

esa situación, en el Congreso de los Estados Unidos se han presentado proyectos de Ley y Resoluciones pidiendo la derogatoria o modificaciones al Tratado del Canal de Panamá.

Uds. se han enterado por la prensa o por contacto con empleados del Canal de las dificultades que tiene nuestra fuerza laboral como consecuencia de esta controversia.

El 11 de marzo de 1988, el presidente de los Estados Unidos ordenó suspender todo pago al Gobierno presidido por el Ministro Encargado de la Presidencia. El 8 de abril de 1988, mediante la Resolución Ejecutiva No. 12635, se ordenó que todos esos pagos se depositaran en una cuenta especial en el Banco de la Reserva Federal en New York. Al 15 de julio de 1989, las sumas depositadas ascienden a \$121,848,754.51

Entre esos dineros depositados en el Banco de la Reserva Federal están unos 28.2 Millones de dólares que corresponden al impuesto sobre la renta y el Seguro Educativo deducido hasta esa fecha a los empleados panameños por la Comisión del Canal de Panamá; dineros que debían ser entregados por la Comisión mensualmente al Tesoro Nacional Panameño de acuerdo con las disposiciones del Código Fiscal de Panamá.

La Dirección General de Ingresos del Ministerio de Hacienda y Tesoro de Panamá, con fundamento en lo que establece el Código Fiscal en el caso de contribuyentes morosos, ha tomado acciones contra los empleados ya que no lo puede hacer contra la Comisión del Canal de Panamá por ser ésta una Agencia del Gobierno de los Estados Unidos y porque el Tratado dispone que es inmune a la jurisdicción panameña. El Código Fiscal dispone que el empleador y el empleado son responsables solidarios en el pago del impuesto sobre la renta y el Seguro Educativo.

Aun cuando en un intercambio de Notas Diplomáticas entre Panamá y los Estados Unidos sobre la materia, incorporada al Tratado, pareciera que los empleados del Canal quedan eximidos de cualquier acción de cobro de parte del Gobierno Panameño, al practicarle el empleador la deducción, ésta no ha sido la interpretación que le ha dado la Dirección General de Ingresos y el Procurador General de la Administración. Por ese motivo los empleados panameños del Canal no pueden obtener el certificado de paz y salvo de rentas y, en consecuencia, no pueden salir del país, no pueden inscribir en el Registro Público y el de la Propiedad documentos para lo cual se exige el certificado de paz y salvo, no pueden obtener placas para sus vehículos y varios de ellos tienen secuestrados sus automóviles o sus cuentas bancarias.

Los problemas políticos han obligado a la Comisión del Canal de Panamá a incurrir en gastos que no estaban presupuestos y que hasta el

30 de junio de este año ascendía a 2.3 millones de dólares, en su gran mayoría para proporcionarles transporte al trabajo y de regreso a sus casas a los 2,000 trabajadores que no pueden utilizar sus vehículos privados por no haber podido obtener placa de circulación.

Por su parte, los empleados norteamericanos, con razón o sin ella, se sienten amenazados y presionan al gobierno de los Estados Unidos para que se les restaure la elegibilidad para comprar dentro del área, en las tiendas y comisariatos que operan las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos en Panamá, para evitar tener que trasladarse a la economía panameña. El problema está en que ese derecho lo perdieron por Tratado el 30 de septiembre de 1984 y sólo puede ser restaurado legalmente mediante acuerdos en el Comité Conjunto, un organismo binacional creado por el Tratado, donde la parte panameña está representada por las Fuerzas Armadas de Panamá. Como un paliativo y respondiendo a presiones de miembros del Congreso de los Estados Unidos, las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos en Panamá dio acceso a los "Shoppettes", que son tiendas pequeñas donde sólo se consiguen productos básicos de la canasta familiar excluyendo carnes y legumbres. Panamá reaccionó de inmediato advirtiendo que se trataba de una violación del Tratado y que esas personas se convertirían en contrabandistas. Ustedes recordarán haber visto en la prensa que algunos de esos empleados fueron detenidos, la mercancía decomisada y multados. Incluso hubo el aviso de que las Fuerzas de Defensa de Panamá y la Dirección General de Aduanas practicarían allanamientos en las residencias de los empleados norteamericanos para detectar si tenían en su poder mercancías compradas en las tiendas que operan las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos. Sorpresivamente las autoridades panameñas suspendieron el decomiso, y el allanamiento de las residencias no se materializó.

Esos mismos empleados norteamericanos del Canal nos exigieron un plan para la relocalización de sus familias en los Estados Unidos, similar al que les ofrecía la Embajada de los Estados Unidos y las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos en Panamá a sus empleados. La Junta Directiva de la Comisión, en una reunión donde no participaron los miembros panameños aprobó un plan de relocalización que estimamos tendrá un costo para la Comisión de más de 2 Millones de dólares.

Como Uds. han advertido, en el caso de los empleados norteamericanos ha sido posible ofrecerles algunas soluciones, aun cuando parciales. Sin embargo, en el caso de los empleados panameños no hemos podido hacer prácticamente nada lo cual ha creado una gran descontento. Los empleados han interpretado la situación como resultado de la indiferencia de parte de los Estados Unidos en el caso de los panameños.

Nosotros, en la Comisión, que nos congratulábamos de contar con una fuerza laboral altamente integrada, hemos empezado a ver, por primera

vez en estos diez años, una preocupante polarización.

El Sr. McAuliffe y yo, con el apoyo de la Junta Directiva, hemos realizado grandes esfuerzos para influir en las personas en Washington y en Panamá para que se resuelvan los problemas de los empleados panameños. Sin embargo, como las soluciones tienen serias implicaciones políticas, nada se ha hecho, y las perspectivas son de que nada se hará hasta que los dos países resuelvan el problema de sus relaciones diplomáticas.

La crisis política también ha influido en algunas decisiones que han afectado adversamente las finanzas del Canal.

Como les mencioné anteriormente, el Congreso de los Estados Unidos nos prohibió hacer un ajuste en la tarifa de peajes, que entrarían en vigor para el ejercicio fiscal 1988 / 1989, obligándonos a realizar fuertes recortes presupuestarios. Al confeccionar el proyecto de presupuesto 1989 / 1990, volvimos a incluir un aumento de peajes y, siguiendo el procedimiento, lo llevamos a la consideración de la Junta Directiva de la Comisión. Nuestra oficina de presupuesto estimó que el aumento debía estar entre el 12% y 15%, dependiendo del comportamiento del tránsito en el año fiscal 1988 / 1990. De acuerdo con ese comportamiento, durante estos 9-1/2 meses, el aumento debió ser el 15%.

No obstante, la Junta Directiva se puso a considerar que los clientes del Canal podrían interpretar el aumento de peajes como consecuencia de la crisis política, y por lo tanto éste debía ser lo más bajo posible. De allí que lo que se autorizó fue el 9.8%, lo cual crea dos problemas:

- 1) Necesidad de ajustes dolorosos en los presupuestos de operaciones e inversiones para los años 1990 y 1991, y
- 2) la necesidad de un nuevo aumento de la tarifa de peajes para el año fiscal 1990 / 1992, cuando recién se está estrenando el primer Administrador panameño.

Un acontecimiento que debe tener lugar el 1ro. de enero de 1990 es el nombramiento por parte del Gobierno de los Estados Unidos de América de un Administrador panameño y un Subadministrador norteamericano. Aun cuando el proceso de nombramiento se produzca, lo que aún se tiene en duda, los trabajadores tendrán que acostumbrarse a nuevos Jefes.

Todo lo que he narrado me permite afirmar que la vida no ha sido fácil para los trabajadores del Canal ni para la Administración durante estos dos años. La situación ha sido difícil; el Sr. McAuliffe y yo dedicamos más del

75% de nuestro tiempo a la atención de esos problemas y los empleados han tenido que dar mucho de sí.

Pero a pesar de todo, el Canal ha seguido trabajando eficientemente y los trabajadores han continuado haciendo su trabajo; ellos hacen sus tareas; ellos siguen pasando las naves de la misma manera que ha permitido al Canal disfrutar de una gran reputación durante 75 años--y les doy crédito por ese alto sentido de responsabilidad y por ese espíritu indomable que ha estado presente en la fuerza laboral del Canal de Panamá desde los días de su construcción.

¿Pero, cuánto tiempo podrán soportar esta situación? Creo que nadie puede, en este momento, contestar esta preocupante pregunta, pero si les puedo asegurar que una acción laboral por muy explicable que sea a la luz de los perjuicios que sufren los trabajadores se traducirá inevitablemente en el desvío permanente de cargas y naves del Canal hacia otras rutas o medios de transporte.

IX. Los próximos diez años.

Los próximos diez años vendrán acompañados de su propia cuota de problemas, algunos más severos que los que hemos enfrentado hasta ahora. Entre éstos, puedo visualizar dos. Uno de carácter financiero; el panorama económico futuro del Canal no es muy halagador. Cambios en los patrones de comercio y transporte tendrán como resultado que el crecimiento del tráfico en los próximos 20 años sea mínimo, entre 1-1/2 y 2%. Este crecimiento no será suficiente para cubrir los aumentos de inflación y los aumentos salariales determinados por la ley y habrá que recurrir a ajustes periódicos en las tarifas de peajes, los cuales tendrán que ser muy bajos para no afectar la competitividad del Canal. Advierto que el aumento de tránsito pronosticado podría cambiar drásticamente hacia abajo si el Canal pierde eficiencia, si la situación política se prolonga por más tiempo o si los aumentos en las tarifas de peajes son muy altas o muy frecuentes.

El otro problema tiene que ver con el reclutamiento y retención de empleados calificados. El Canal de Panamá a lo largo de su historia se ha podido beneficiar de lo que podríamos denominar "la crema de la producción" de profesionales panameños. Por otro lado, el mejor programa de adiestramiento en el Canal al igual que en el pasado y en el presente lo seguirá siendo "las manos viejas entrenando las manos nuevas". El Canal necesitará conservar su atractivo de ser un buen lugar de trabajo donde el empleado esté bien pagado, su futuro esté determinado por sus méritos y donde se le respete.

Me preocupa que hace apenas dos semanas hemos tenido la pérdida

de dos jefes de división panameños, altamente calificados y entrenados en el Canal, que se van para trabajar en los Estados Unidos donde no han tenido dificultad alguna para conseguir empleo por sus calificaciones y entrenamiento. En ambos casos la razón que han dado es la incertidumbre sobre el futuro del Canal en los próximos años cuando se acelerará la transición para ponerlo en manos de Panamá y, en especial, lo que ocurrirá en el año 2000. Igual experiencia la hemos tenido con profesionales panameños jóvenes que han rechazado el ofrecimiento que les hemos hecho de trabajar en el Canal.

X. Una nota personal para concluir.

El período para el cual fui nombrado como Subadministrador del Canal de Panamá termina el 31 de diciembre de este año, dentro de escasos cinco meses y medio. En ese momento habré completado diez años y tres meses de servicio en el cargo.

Me voy sin nada de que arrepentirme y sí mucho de que sentirme orgulloso.

Alguien que no recuerdo, dijo en una oportunidad que: cuando algún día se nos juzgue a todos nosotros, los que hemos ocupado cargos públicos, para determinar si en el breve tiempo de los servicios prestados hemos cumplido con nuestras responsabilidades, seremos medidos por las respuestas a cuatro preguntas: Primero, ¿hemos sido hombres de coraje?...Segundo, ¿hemos sido hombres de buen juicio?...Tercero, ¿hemos sido hombres de integridad? y, finalmente, ¿hemos sido verdaderos hombres dedicados?

Yo creo que en mi caso particular las respuestas a esas preguntas serán todas positivas. Naturalmente que sólo el tribunal de la historia, en su oportunidad, decidirá si en estos diez años frente a la responsabilidad de ser el panameño que ha ocupado la posición más alta en la historia del Canal, lo hice bien o lo hice mal.

APRECIACIONES Y EXPLICACIONES SOBRE LOS ESTUDIOS PARA LA ALTERNATIVA DEL CANAL DE PANAMA

JUAN JOSE AMADO III

Al aceptar y asumir las responsabilidades formales y patrióticas que emanan de la Comisión de Estudios de las Alternativas al Canal de Panamá, en calidad de representante principal de nuestro país, sentamos la base de una estrategia permanente de trabajo, cuya esencia se define en compartir las inquietudes, los avances y los resultados finales de todas estas labores analíticas con el pleno de la sociedad panameña. Es por ello que debemos agradecer el entusiasmo, como también al espíritu profesional y nacionalista, que motiva a la REVISTA LOTERIA de brindar sus mejores esfuerzos con la invitación que hoy logramos atender.

Al evaluar y al apreciar las consideraciones del tema, recordamos cómo han sido innumerables las aventuras que enmarcaron el componente histórico del istmo panameño, al constituirse en un paso conveniente, y en ocasiones obligado, para lograr comunicar esos dos mares promotores del progreso y del colonialismo, dentro de una contaminación creada ante la insaciable ambición de conquistas por el nuevo mundo.

El descubrimiento del continente de Montezuma, Atahualpa, Urracá y Bayano, realizado con tenacidad y valentía por tantos ciudadanos europeos, y muy en especial por los ibéricos, culminó con una cadena de atrevidas acciones en base a las cuales finalmente los poderosos de la fuerza, lograron someter y subyugar a los nobles y poderosos imperios del indio americano. A casi quinientos años de las primeras imposiciones de conquistas y de coloniajes, todavía debemos sacudir el cuerpo patriótico para quitarnos brascas y migajas residuales de los nuevos intentos por dominar el ingenio soberano y la capacidad decisoria de nuestro país, en el aprovechamiento y en el mejor uso de todos los recursos naturales.

Hoy, Panamá y las futuras generaciones de panameños, enfrentan dos grandes e históricos retos de responsabilidad ineludible, y que solamente bajo un definido concepto de criterios objetivos, en armónica consonancia con la predisposición de unificación nacionalista, podremos jugar ese papel

protagónico de garantizar la consolidación y el cumplimiento de los compromisos que establece la Patria.

Estos dos importantes desafíos los deseamos exponer y definir, en su orden cronológico, destacando, en primer lugar, la obligación colectiva, para lograr que se dé siempre un fiel e invariable cumplimiento a lo pactado en los tratados de 1977 y la definitiva terminación de su proceso de ejecución en diciembre de 1999. El segundo reto se ha de referir al futuro del Canal, pero concretamente, a ¿qué queremos los panameños en relación a nuestro canal y sus alternativas?

Lo recién expuesto se constituye, esencialmente, en el presente inmediato o en el hoy de esta generación y en el mañana que se asoma y que ya es compartido por nosotros y por nuestros hijos. Para hacer efectivo un relevo generacional armónico y dinámico, debemos, no sólo superar las difíciles situaciones expuestas a nivel del entendimiento bi-nacional con los tratados vigentes, sino también realizar tareas internas y fortalecer las estructuras institucionales y operativas dentro del Estado panameño permitiéndonos acoplar y ordenar a gran velocidad, pero con paso firme y profundo, todo lo concerniente al manejo del esquema y del concepto canalero.

Estas apreciaciones y las recomendaciones, que se logren esbozar, están acompañadas de un auténtico deseo por sentir, palpar y convivir que nuestro canal y su potencial desarrollo se hagan cada día más panameños. Es por ello que lo anterior se deberá complementar y cotejar con un claro concepto sobre el manejo del importantísimo tema de los Estudios para las Alternativas del Canal. Las evaluaciones, las preocupaciones y las decisiones circunstanciales al futuro del canal, y sus posibles alternativas, deberán responder única y exclusivamente a qué es lo que Panamá y los panameños estiman de mayor beneficio para los intereses de la Patria.

La premisa expuesta nos inclina a reiterar que la prudente decisión en darles inicio a los diversos estudios sobre la comunicación más efectiva para unir la distancia del Pacífico al Atlántico, es un paso conveniente y responsable. Nuestra generación de panameños, que recibe un legado de importantes activos, destinados a colaborar con nuestro desarrollo, no puede menos que cumplir su misión histórica y presentar a los futuros ciudadanos todos los elementos de juicio disponibles sobre el futuro de la vía Interoceánica para que, ellos y sólo ellos, tomen la decisión que mejor responda a las exigencias y a las necesidades de ese momento en la vida nacional.

Cierto es que mucho se ha comentado sobre las alternativas al Canal de Panamá; y las especulaciones sobre este tema trascienden el límite de la Imaginación tecnológica, política y económica de los grandes analistas

mundiales. A ellos le dejaremos todas esas evaluaciones, porque sus aportaciones intelectuales son necesarias en la toma de cualquier decisión. Nosotros debemos organizar el pensamiento y las acciones de los panameños para estar debidamente preparados en todos los aspectos circunscritos a un tema tan vital como lo es el Estudio de las Alternativas del Canal.

Las características muy particulares de la centrada ubicación hemisférica y de la noble conformación geográfica del istmo panameño, en estrecha armonía con esa distribución topográfica balanceada que presenta nuestra nación, han sido siempre los más sabios elementos que tradicionalmente incentivarón el espíritu precursor y la iniciativa tecnológica de la comunidad internacional, en su afán por diseñar y obtener un sistema eficaz que comunicase los dos océanos más grandes e importantes del mundo. El resultado final de estas justas inquietudes, en compañía del esfuerzo mancomunado de los ciudadanos de diversas nacionalidades, y sumado al costo patriótico generacional que aportó la República de Panamá, culminó con la exitosa construcción de la gran vía interoceánica que con formidable eficiencia ha logrado asistir al desarrollo y el progreso mundial durante los últimos tres cuartos de siglo.

Las múltiples especulaciones históricas, adornadas con algunos fracasos, fueron las que motivaron y acompañaron a esa iniciativa de especial tecnología humana, la cual, con sus grandes y variados sacrificios, logró demostrar felizmente el inequívoco éxito de la operación del canal marítimo. Este balance e inventario cronológico y de antecedentes socio-políticos, con una adecuada evaluación de los activos y pasivos residuales, permitirá capitalizar de inmediato el potencial disponible que ofrecen las condiciones armónicas de unas relaciones justas y progresistas entre los Estados. Ello también será el instrumento promotor que animará el espíritu competitivo del ser humano para lograr profundizar, aún más, en la tecnología de los mecanismos modernos, creando así un mayor progreso en todas nuestras sociedades.

Es prudente resaltar el histórico hecho que nuestro pueblo y todas las generaciones pasadas de panameños han visto en este quehacer de la avanzada del ingenio humano, una luz de esperanza por un desarrollo internacional compartido con justicia y en paz. Esa añorada visual de progreso, depositada en el ánimo patriótico de nuestros conciudadanos, ha estado, ésta y siempre estará atada a un nudo inseparable, al noble sentimiento nacionalista, para que el paso cedido a la marina mercante de la comunidad internacional no conlleve costos adicionales que pudiesen lesionar nuevamente la dignidad panameña. En nombre de esa dignidad, muchos de los mejores hijos del suelo patrio, sacrificaron lo máximo, garantizándonos hoy un Panamá libre y soberano.

Todo ese valioso conjunto de antecedentes socio-económicos y políticos se nos presenta hoy dentro de un calendario que ya registra la década del ocaso del siglo veinte. Frente a ello se convive con la perspectiva de un nuevo e importantísimo reto de preocupación universal. Un celoso desafío tecnológico el cual nace para no permitir que el Canal de Panamá pueda constituirse en un mecanismo de operación obsoleto, ante las continuas exigencias y las constantes variantes que produce el moderno y evolutivo transporte marítimo mundial.

Este noble y demandante reto, de analizar las alternativas del Canal, Panamá y los panameños lo evalúan y lo enfrentamos con entusiasmo y con dinamismo. Sentimos que en el mismo se deposita una enorme dosis de nuevas esperanzas y de amplias proyecciones que han de repercutir en resultados benéficos para el progreso, el desarrollo y la convivencia internacional

Tal como posiblemente será del conocimiento general fue en base al artículo XII del Tratado Torrijos Carter que en septiembre de 1982 se le dio inicio al proceso formal para profundizar y consolidar los estudios referidos, invitando en esta importante gestión de beneficio universal al gobierno del Japón.

Es por ello que bajo un entendimiento de altura y con el ánimo común de mirar hacia un futuro de optimismo, hemos establecido el acuerdo tripartito con los Estados Unidos y desarrollar los Estudios de las Alternativas del Canal de Panamá. Estas naciones amigas comparten plenamente nuestros criterios e intenciones, los cuales se circunscriben en lograr que el progreso de los pueblos sea siempre sinónimo de paz. De igual manera, los Estados Unidos de América y el Japón aceptan la aplicación de los principios básicos expuestos por Panamá y cuyas posiciones son inspiradas en los conceptos que siempre han motivado los nobles esfuerzos y los sacrificios nacionalistas de toda la generación de panameños: "El total respeto de nuestros derechos soberanos".

Hoy, comenzamos realmente a evaluar el futuro de nuestro Canal, y esta importante tarea se debe realizar con seriedad, profesionalismo y entusiasmo patriótico. Es por ello que deseamos aprovechar este escenario jerárquico e histórico ofrecido por la Universidad Nacional para incentivar y promover el espíritu competitivo y nacionalista de todos los profesionales panameños, con el propósito de lograr su integración y participación efectiva en cada uno de los componentes que han de formar el consolidado del estudio final. Necesitamos que el panameño participe más en conocer el pasado, el presente y el futuro que el canal nos dará. Debemos ayudar a nuestros compatriotas a que le pierdan el miedo o superen el temor que puedan tener sobre lo que es y lo que debe ser el Canal. Es una obligación ciudadana el compenetrarse histórica y efectivamente en todo lo que

concierna a la estrategia y al bienestar del país, y un futuro canal sólo puede ser factible y aceptable si logra ser tan panameño como lo es la bandera nacional.

Los próximos pasos a tomar y que han de culminar en los primeros años de la década de los noventa incluyen la ejecución de estudios, recopilación de datos e inventario estadístico, con la redacción conjunta y mancomunada de un informe final, como elemento de trabajo que será sometido a la evaluación de todos los sectores de nuestra sociedad.

Se harán vitales análisis sobre los aspectos técnicos de la Ingeniería, de la Economía y de los riesgos ecológicos o de alteración ambiental, en adición a diversos e importantísimos renglones que pueden incidir o afectar la vida nacional y la operación futura del Canal de Panamá. Pero, por encima de toda estas evaluaciones objetivas y matemáticas, prevalecen serias y delicadas consideraciones que inquietan nuestra iniciativa: ¿qué será del panameño con la ejecución de un nuevo proyecto? ¿Abandonará el campesino su agro para compartir una bonanza transitoria y efímera creada por la nueva obra? ¿Qué hará esa población flotante y dependiente del proyecto una vez transcurridos los siete años de las vacas gordas? Todas estas interrogantes y muchas otras deberán ser contestadas con gran claridad para el mejor entendimiento y la decisión más acertada por parte de nuestros conciudadanos.

Para coadyuvar en la interminable tarea de aclarar las inquietudes que brotan del noble entusiasmo y de la ingenua intranquilidad de los miembros de la sociedad panameña, estimamos como muy oportuno el escenario de hoy para resumir el alcance del Estudio de las Alternativas del Canal de Panamá.

El objetivo del trabajo proyectado se basa en identificar y en evaluar la factibilidad de un proyecto encaminado a la modernización del sistema de transporte transístmico en la República de Panamá y que pueda ser ejecutado como la mejor alternativa posible al Canal actual.

Dentro de esas apreciaciones, el proyecto consiste en una serie de estudios especializados, divididos en temas específicos, cuyo propósito es definir, a través de un informe final, la mejor alternativa al Canal.

Para ello, los temas concretos que se examinarán serán los siguientes:

Como elemento básico y guía general, se procederá a recopilar la información disponible, acumulada en estudios previos del Canal de Panamá y otros estudios pertinentes, evitando duplicación de esfuerzos. Para lograr esto, será necesario revisar, investigar y analizar todos los estudios existentes relacionados con el Istmo de Panamá y con el transporte

internacional. Esta información servirá de base y será utilizada como referencia para la ejecución de los componentes del estudio.

Los componentes del Estudio serán ejecutados por consultores contratados para este fin y la lista de los componentes se sustentará en el diagnóstico de los siguientes elementos: la situación geográfica, económica, política, social y ecológica de Panamá; el inventario biológico; un análisis histórico de las tendencias comerciales mundiales; informe sobre el estado actual del Canal de Panamá; la importancia del Canal de Panamá en el comercio internacional; y el estado actual de los sistemas de transporte competidores.

Debemos integrar las evaluaciones sobre las perspectivas de los sistemas de transporte futuros, previendo que se incluyan los aspectos regionales y globales; como de igual forma los aspectos tecnológicos.

Las proyecciones de la demanda de tráfico serán necesarias, con las apreciaciones sobre las proyecciones de bienes; los análisis de las rutas comerciales; y las características de las naves con sus apreciaciones evolutivas durante el próximo siglo. Será prudente elaborar un análisis de las perspectivas del Canal de Panamá, abarcando las consideraciones sobre la suficiencia del Canal actual, y la evaluación de la necesidad de alternativas

Una vez que se logre madurar lo anterior, se procederá a la identificación de las Alternativas del Canal de Panamá amparando en este renglón las posibles mejoras y las expansiones al Canal actual, tales como el tercer juego de esclusas y otros; incluyendo un canal a nivel del mar; y los sistemas complementarios al régimen tradicional, como bien pueden ser ductos, ferrocarriles, carreteras y similares; y por último, la evaluación de otras alternativas lógicas y coherentes.

Con la clara definición de las proyectadas alternativas, y sobre aquellas que resultaren de mayor posibilidad, se hará necesario un análisis de factibilidad de cada una de ellas, estudiando a profundidad los aspectos de ingeniería y arquitectura los aspectos de operación; los aspectos de la administración y dirección; las consideraciones sobre seguridad; los aspectos sobre el ambiente natural; las repercusiones de cada una de las alternativas en la vida política, económica y social panameña, así como la geografía de Panamá; los efectos frente a los usuarios; los análisis de sensibilidad y las preocupaciones sobre la ecología y la contaminación ambiental.

Una vez materializado el proceso analítico previamente descrito, se llevarán a cabo las evaluaciones y las selecciones de las mejores alternativas; con investigación detallada de la mejor de ellas y las conclusiones y recomendaciones finales del Estudio.

La metodología del Proyecto se llevará a cabo de la siguiente manera: se contratarán los consorcios compuestos por firmas consultoras provenientes de Panamá, los Estados Unidos de América y Japón, quienes tendrán la responsabilidad de preparar el Análisis de Factibilidad y el Informe Final. La participación de cada nacionalidad en dicho Consorcio será sustancialmente igualitaria.

Para los efectos de establecer una auténtica participación paritaria, los Estados miembros de la Comisión han acordado que cuando los Consorcios precalificados sean invitados a presentar propuestas, el valor monetario del Contrato que celebrará la Comisión de Estudio con el Consorcio seleccionado deberá estar distribuido en tres partes iguales; entre los miembros del Consorcio que representan a Panamá, los Estados Unidos de América y el Japón.

La distribución del valor monetario del Contrato referido sólo podrá desviarse de la proporción igualitaria dentro de un margen porcentual de más o menos 2 puntos. Es decir, que la participación monetaria de uno de los tres grupos que conforman el consorcio podría oscilar entre el 31.33% y el 35.33%.

El incumplimiento de esta condición será causal de exclusión del Consorcio.

La primera etapa del estudio, y que se ha definido como el análisis de factibilidad, se encuentra en su fase final de la presentación de ofertas por parte de los consorcios ya precalificados. Una vez recibidas las ofertas y seleccionado el mejor oferente, el Consorcio tendrá la responsabilidad de elaborar el Plan detallado del Estudio, realizar el análisis de Factibilidad y redactar el Informe Final. El Consorcio asesorará a la Secretaría Ejecutiva en el desarrollo del Plan detallado del Estudio, preparará los términos de referencias finales para los estudios específicos, y actualizará el calendario de realización del Proyecto para asegurar que los diferentes estudios específicos se reciban con la prontitud necesaria.

Conjuntamente con todo lo anterior y como elemento básico de apoyo, se creará un Centro de Información con el equipo y las facilidades requeridas para recuperar y mantener la información elaborada por estudios pasados y toda la que se propone obtener durante la realización del Proyecto. Este Centro facilitará la información requerida por la firma o firmas consultoras que se contraten, elaborará y mantendrá el sistema de información gerencial de la Comisión, y brindará con carácter reembolsable la información que soliciten gobiernos no participantes en la Comisión y el público en general, sobre aspectos relacionados con el Proyecto.

De igual forma se contratarán consultores individuales o firmas

consultoras que estarán encargados de realizar los diferentes estudios específicos que conforman los componentes y temas complementarios del Estudio de Factibilidad.

Es prudente que, a su debido tiempo, se presenten diversos mecanismos alternos sobre los posibles acuerdos multinacionales que se pudiesen diseñar y aplicar en la realización conjunta de una obra de esa magnitud. Esbozamos esta preocupación muy auténtica, porque con la experiencia vivida durante casi un siglo de vigencia de tratados entre Panamá y Estados Unidos de América, y cuyo fiel cumplimiento ha estado siempre afectado por las interpretaciones unilaterales del más fuerte, quien alejándose de la letra y del espíritu que siempre acompaña a la ley del derecho, impone su final criterio. Nuestros conciudadanos no están diseñados para sufrir otro siglo de injusticias y abusos, ni tampoco han de comprometer a nuestros hijos en convenios inciertos o de dudoso beneficio colectivo. Por ello, nada mejor, ni más prudente y sano, que discutir con amplitud, serenidad y gran objetividad los diversos procedimientos o alternativas que logren garantizarle a Panamá el mejor futuro.

Atendiendo las premisas esbozadas, y actuando dentro de los parámetros de las acciones patrióticas ya establecidas, llevaremos a cabo, con entusiasmo, la tarea encomendada de brindar a la consideración de la nación panameña y de la comunidad internacional interesada, los mejores elementos de juicio sobre las alternativas del canal. Será entonces una responsabilidad futura de los ciudadanos de esta Patria el de determinar libremente qué rumbo ha de seguir frente a estas perspectivas, y garantizarles así a nuestros hijos y a las naciones del mundo, un sistema y un servicio eficaz, moderno y de beneficio universal.

Panamá, con justificadísima razón, aboga y promueve por la necesidad de mantener los conceptos de una neutralidad permanente que garantice la adecuada y normal utilización de la vía acuática, e invita a la comunidad internacional a compartir esa responsabilidad. A esta posición internacionalista de nuestro país, se le debe agregar el elemento panameño de gran valor humanista, de mantener lo actual y construir lo futuro sólo para el uso pacifista y para el beneficio de todos los pueblos. Nuestro canal y nuestra patria no deben de ser jamás instrumento de uso bélico, colaboradores de la guerra, o bases de la inestabilidad. Sólo deseamos ser los auténticos promotores y los sanos generadores de aquellos elementos que garanticen el desarrollo y la paz. Vemos en nuestra patria un futuro con grandes perspectivas para el desarrollo y el mejoramiento de todos sus ciudadanos, pero esta proyectada realidad sólo será factible en la medida en que los panameños logremos integrarnos en un haz de voluntades y encaminemos los esfuerzos individuales en la dirección común, participando con entusiasmo y disposición. La coexistencia tiene que ser integral, dinámica y pacifista, porque de no lograrla, seremos víctimas

permanentes del colonialismo y el subdesarrollo.

Ayudemos a hacer de este canal del futuro en sus alternativas y de la patria que las acoge, un ejemplo para el universo y para las propias generaciones venideras de panameños, al constituirnos en el oasis del progreso y de la paz que tanto necesita el convulsionado mundo que nos rodea.

ASPECTOS SOCIOECONOMICOS DE NUESTRA ALTERNATIVA PANAMEÑA

ROBERTO LOPEZ FABREGA (1)

Ante todo, un afectuoso saludo al público que nos escucha, de manera muy especial a los organizadores de este importante simposio y a los distinguidos colegas que me acompañan en este tercer encuentro que durará toda la presente semana y que ha de tratar principalmente sobre los aspectos socio económicos que pudieran tener las distintas alternativas que se han presentado hasta la fecha y que tendrán efectos determinados sobre el futuro del Canal Interoceánico en nuestro país.

Los aspectos de carácter técnico de cada una de las alternativas presentadas, ya han sido expuestos y analizados en reuniones anteriores, tanto en este mismo recinto como en múltiples conferencias tanto locales como en el exterior; pero hoy nos toca, a requerimiento de los organizadores del simposio, exponer nuestro modesto punto de vista sobre los aspectos socio-económicos de nuestra "Alternativa Panameña" para el futuro de un Canal Interoceánico en Panamá, al compararla con otras posibilidades o alternativas presentadas.

La Comisión Tripartita Panameño-Estadounidense y Japonesa acaba de instalarse en Panamá y dentro de poco tiempo deberá estar entregado los términos de referencia para los estudios que deben llevarse a cabo y que deberán, al final, recomendar a Panamá lo que más conviene para el futuro de esta Vía Interoceánica. De todas las alternativas presentadas, la Comisión Tripartita ha determinado que las tres principales han de ser: Un nuevo Canal a Nivel, Un tercer juego de esclusas en el Canal actual y la "Alternativa Panameña" también para el actual Canal presentada desde 1982 por la firma de López, Moreno y Asociados, S.A., sin menoscabo de cualquier otra consideración, mejora o modificación que pueda hacerse a cualesquiera de las tres principales alternativas que acabamos de señalar.

(1) Ingeniero Civil Consultor. Exministro de Obras Públicas.

Los estudiosos del Canal saben que las tres alternativas principales podrían, para los efectos socioeconómicos del problema, resumirse en dos: Un Canal a Nivel del Mar, localizado aproximadamente a 12 kilómetros al Oeste de la ruta actual y la modernización del actual Canal, ya que la "Alternativa Panameña" nuestra, es muy similar a la del tercer juego de esclusas con dos importantes modificaciones, pero manteniendo la ruta existente.

Procederemos entonces a establecer comparaciones de carácter socio-económico, entre lo que sería un canal a nivel y el canal existente modernizado.

Antes de exponer lo que en mi humilde concepto debe ser la consideración primordial que debe respaldar todo panameño, permítaseme volver a destacar seis consideraciones antes ya mencionadas en nuestro estudio, que también deben considerarse de gran importancia, como son:

- 1.- Costo estimado en 3,000 millones de dólares para la Alternativa Panameña comparado a 20,000 millones de dólares para el Canal a Nivel. La inversión capital inicial es aún menor. El Canal a nivel requeriría de un subsidio para poder convertirse en realidad.
- 2.- Impacto Económico: desplazar la ruta canalera podría tener graves consecuencias sobre las economías de Panamá y especialmente Colón que se han desarrollado considerablemente en torno a servicios que prestan en la ruta canalera. Ampliar el Canal traería un crecimiento económico, mientras que construir el Canal a nivel traería un deterioro.
- 3.- El Canal existente no requiere tierras adicionales más que las usadas por algunos lagos nuevos en las etapas posteriores del proyecto y que no están habitadas.

El Canal a Nivel requiere la adquisición de 500km cuadrados adicionales para el derecho de vía y la relocalización de 30,000 a 50,000 personas que están establecidas en el área.
- 4.- Infraestructura: una extensa infraestructura se requiere para mantener un canal. La mayoría de los puertos, obras públicas y otras facilidades ya existen a lo largo de la vía existente. Todo tendría que ser construido para un nuevo Canal a Nivel.
- 5.- Empleo: dar empleo es una consideración política de mucha importancia. La ampliación del Canal retendría los niveles de empleo existentes. El Canal a nivel los reduciría ya que requiere una fuerza laboral menor para operar.

- 6.- Impacto Ecológico: hay significativas objeciones ambientales al Canal a Nivel. La mezcla de las aguas de ambos océanos, con la inevitable migración de la fauna marina, puede tener consecuencias impredecibles que pudiesen seriamente afectar el balance ecológico de la región. El lago central en la configuración del canal a esclusas ampliado, actúa como una barrera ecológica efectiva tal como sucede en el canal hoy en día.

Deseo expresar de la manera más sincera y con claridad meridiana, que consideramos que la modernización del actual canal sería lo más beneficioso para los intereses de Panamá, que no estamos rotundamente en contra de un canal a nivel, pero que consideramos sería una empresa económica y socialmente perjudicial para los intereses nacionales, por las razones que a continuación me permitiré presentar a la consideración de ustedes, en la forma más sencilla posible con la intención de que lo expresado a continuación sea seriamente analizado por economistas y autoridades nacionales. Son también seis consideraciones nuevas que se detallan, así:

- 1.- Panamá cuenta con un recurso natural que es apto para la prestación de un servicio internacional: el transporte de mercancías y materias primas, Atlántico-Pacífico y Pacífico-Atlántico.
- 2.- El objetivo nacional, en el cual debemos hacer frente común todos los panameños, es buscar la alternativa tecnológica que maximice el beneficio para la economía nacional. Esta alternativa puede que no necesariamente coincida con el óptimo de servicios para los usuarios. Por ello Panamá debe partir - por delante - en la evaluación de las alternativas existentes.
- 3.- Un aspecto crítico de la evaluación debe ser la relación que exista entre el monto de la inversión y los ingresos adicionales que se puedan obtener por cada balboa adicional invertido. Es prácticamente ilimitada la posibilidad de que a medida que la inversión sea mayor, sean también mejores los niveles de servicio que se puedan prestar, habrá niveles de inversión - por ejemplo - a los cuales se pueda construir un canal por el cual puedan pasar- y en forma holgada y rápida- los barcos más grandes del mundo y los que se construyan en un futuro previsible. Pero ello no garantiza que esa obra sea rentable. Se debe buscar un punto de maximización de ganancias por cada balboa que se invierta y por cada unidad de recurso nacional que se utilice.
- 4.- Los ingresos esperados que se proyecten en cualquier alternativa son función del peaje que se pueda cobrar y del volumen de tránsito que se pueda captar. En ambas proyecciones los panameños debemos ser muy realistas e incluso conservadores. No podemos ser optimistas

en estimaciones sobre aumentos de peajes, cuando nuevas rutas y métodos alternativos de transporte son cada vez más competitivos, incluso con los actuales peajes. El transporte de mercancías tampoco está creciendo al ritmo supuesto en estudios previos, incluso algunos de fechas recientes.

- 5.- Un ejemplo numérico puede ilustrarnos las anteriores observaciones. En 1985, las cifras del canal señalaron el siguiente movimiento:

Tránsitos 11,658 naves

Toneladas transportadas= 173.5 (millones de toneladas del Canal de Panamá)

Peajes cobrados= B/. 306. millones por unidad

Peaje por toneladas= 1.76 (306. millones entre 173.5 millones toneladas)

Toneladas por barco= 14.882 (173.5 millones toneladas entre 11.658 naves).

Con estas cifras reales, pensamos en lo que significaría para el canal el compromiso financiero de pagar intereses de una inversión de B/. 20,000 millones, que es el estimado actual del costo de una canal a nivel, aun en el supuesto irrealista de un financiamiento al 8% anual de interés.

- a.- Se tendrían que pagar B/. 1,600 millones al año, sólo de intereses;
- b.- Si logramos aumentar los peajes en un 25% (de B/. 1.76 a B/. 2.20)
- c.- Si logramos captar barcos que en promedio transporten un 50% más de carga (de 14,882 a 22,323 toneladas del canal de Panamá). Tendríamos que conseguir que cada 16.13 minutos un barco cruce el canal sólo para cubrir intereses. Y si logramos ese objetivo, nos estaríamos resignando a no pagar nunca la deuda y a subsidiar el 100% del costo de operación del canal a nivel.

$$(1) = \frac{B/. 1,600,000,000 \text{ de interés}}{B/. 2.20 \text{ a peaje} \times 22,323 \text{ toneladas}} = 32,589 \text{ tránsitos}$$

$$\frac{365 \times 24 \text{ horas} \times 60 \text{ minutos}}{32580 \text{ tránsitos}} = 16.13 \text{ minutos}$$

- 6.- Además de la maximización de las ganancias, el concepto de maximización del beneficio para la economía nacional debe incluir la

maximización de la relación beneficios/costos indirectos, tales como:

- a.- usos de recursos naturales del país.
- b.- generación de empleo y niveles de salario: construcción y funcionamiento
- c.- generación de actividades conexas: negocios portuarios, servicios a barcos, construcciones y reparaciones navales, abastecimiento de barcos, industrias conexas, beneficios de importación y exportación de Panamá, etc.
- d.- ingresos fiscales

Después de haber expuesto esta nueva versión de lo que en mi modesto entender debe ser el objeto nacional en cuanto al análisis serio y objetivo del problema del canal y su futuro, solamente quisiera, para terminar, sugerir que, desde ya, Panamá debe dedicarse en forma acelerada al entrenamiento de pilotos, personal operativo y administrativo, joven y panameño, que llegue a conocer antes del año 2,000 hasta el más mínimo detalle del funcionamiento técnico y administrativo del canal y que el mismo sea mantenido y mejorado mediante una real carrera administrativa alejada de nuestra tradicional política partidista criolla.

GRUPO INDESA. INDICADORES DE LA EVOLUCION ECONOMICA 1985

SECTOR E INDICE	UNIDAD DE MEDIDA	PERIODO DE REFERENCIA	1984	1985	VARIACION %
CONSTRUCCION					
Permisos. Ciudad de Panamá	millones B/s.	enero-dic.	103.3	127.3	23.2
Permisos. S. Miguelito	millones B/s.	enero-oct.	7.5	8.1	8.0
Ventas de cemento	miles de T.M.	enero-dic.	303.9	305.2	0.4'
TURISMO					
Visitantes por Aeropuerto Omar Torrijos	miles	enero-nov.	248.8	258.3	3.8
Visitantes Paso de Canoas	miles	enero-oct.	32.6	34.9	7.1
Ocupación de Hoteles	tasa	enero-oct.	59.4	57.2	-3.7
CANAL DE PANAMA					
Tránsitos	cantidad	enero-dic.	11,396.0	11,658.0	2.3
Tons. del Canal de Panamá	millones	enero-dic.	165.4	173.5	4.7
Peajes Cobrados	millones B/s.	enero-dic.	291.7	306.0	4.9
MOVIMIENTO PORTUARIO					
	miles de T.M.	enero-oct.	775.7	718.3	18.4
Balboa			338.5	375.4	10.9
Cristóbal			334.1	387.2	15.7
Bahía Las Minas			103.1	155.7	51.0
INFLACION 1/					
Precios al consumidor	tasa anual	hasta nov.	1.7	1.1	-35.3
Precios al por Mayor	tasa anual	hasta sept.	0.8	3.2	300.0

1/Tasa anual para el promedio de los 12 meses terminados en el mes indicado, con relación al promedio de los 12 meses anteriores

EL CANAL DE PANAMA EN EL SIGLO XXI UNA RESPONSABILIDAD DE TODOS

ROBERTO MORENO T.

INTRODUCCION

Como Panameños tenemos la responsabilidad de dejarles a las futuras generaciones un Canal de Panamá eficiente, competitivo y en óptimas condiciones. Estamos en la obligación de exigir que cuando se nos entregue, no nos encontremos con una chatarra obsoleta y, que con el orgullo de Panameños recibamos lo nuestro en óptimas condiciones, con suficiente y holgada capacidad para absorber el crecimiento normal del tráfico y que además cuente con los factores competitivos para lograr atraer la carga que utiliza rutas alternas.

Todas las proyecciones contemplan únicamente las demandas marítimas durante la vigencia del tratado actual, o sea, hasta el año 2000 y se analizan solamente a los barcos del tamaño Panamax.

ALTERNATIVAS

Por más de cuatro siglos y hasta esta década, todos los que participaron en estudios de un Canal por el Istmo Americano —los Españoles, Franceses y los Norteamericanos— siguen convencidos de que un Canal a Nivel tendrá que ser finalmente construido. Los estudios de 1947, 1960, 1964 y también los de 1970 llegaron a esta conclusión, pero surgieron impases interinos los cuales siempre producían posposiciones de la fase constructiva.

Durante esta década, debido a la crisis económica producida por el alza del petróleo, se han estado analizando otras alternativas al Canal a Nivel. El solo hecho de que existe el Canal de Panamá, nos indica que por lógica es más factible hacerle mejoras incrementables, en vez de construir un nuevo Canal para remplazarlo. Con una menor inversión se logra obtener capacidades comparables.

En 1970, la Comisión de Estudio para el Canal Interoceánico Atlántico-Pacífico del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos de América culminaron los estudios de varias rutas para un canal por el Istmo Americano. Facciones salientes de ocho rutas que mostraban ser potencialmente factibles, fueron examinadas para seleccionar, desde un punto de vista de la ingeniería, las más prometedoras. Los diseños conceptuales y sus costos también se incluyeron.

ESTUDIO DEL CANAL INTEROCEANICO DE 1970

CONCLUSIONES

Desde un punto de vista técnico, todas las rutas a nivel estudiadas para ser construidas por métodos convencionales son factibles. Cualesquiera de ellas puede ser construida con las técnicas y recursos disponibles. Aunque son factibles, no tienen las mismas ventajas. En consecuencia, las rutas a continuación fueron eliminadas:

- 1.- Canal a nivel por métodos convencionales en Nicaragua y Costa Rica (Ruta 8), requiere excavaciones excesivas.
- 2.- Canal combinado, o sea, uno nuevo a nivel en la ruta actual (Ruta 14), involucra demasiadas interferencias y riesgos para las operaciones del Canal durante la fase de la construcción.
- 3.- Canal a nivel en Colombia y en Panamá (Ruta 23), requiere excavaciones excesivas.

La factibilidad de excavaciones nucleares no han sido establecidas; y por lo tanto, ninguna ruta que requiera explosivos nucleares se puede considerar en estos momentos como una alternativa a un canal excavado por métodos convencionales. Es posible, de todos modos, discriminar entre varias de estas rutas para eliminarlas de futuras consideraciones. Estas son:

- 1.- Canal a nivel por métodos nucleares en Nicaragua y Costa Rica (Ruta 8), desplaza una gran parte de la población de dos países.
- 2.- Canal a nivel por métodos nucleares en la ruta Sasardí-Mortí en Panamá (Ruta 17), cuesta más que la ruta 25; las 20 millas por el Valle del Chucunaque que contiene arcilla esquistosa requiere el uso de excavaciones convencionales costosas, y presenta problemas continuos de estabilidad de taludes.
- 3.- Canal a nivel por métodos nucleares en Colombia y Panamá (Ruta 23), es más largo y aparentemente más costoso que la ruta 25.

Todas las opciones de canales de esclusas examinadas en este estudio son técnicamente factibles; aunque, ninguna pudo ser expandida de una manera económica para lograr los objetivos de los criterios de la Comisión

de 60,000 tránsitos por año para el año 2040. Entre las rutas en Nicaragua (Ruta 5) y la existente en Panamá (Ruta 15), la ruta en Panamá es claramente superior.

Las rutas por métodos convencionales y a nivel del mar más prácticas, y una que aparenta ser potencialmente factible, que se recomendaron fueron:

- 1.- Canal a nivel por métodos convencionales por la ruta Chorrera-Lagarto en Panamá (Ruta 10), requiere relativamente pequeñas cantidades de excavación; mantiene la capacidad total del Canal de Panamá a un riesgo mínimo durante la construcción; y tiene las facilidades de soporte disponibles.
- 2.- Canal a nivel por métodos convencionales en la ruta actual (Ruta 145), se combinan cantidades relativamente pequeñas de excavación con las mejores facilidades de apoyo.
- 3.- Canal a nivel por métodos nucleares y convencionales por la ruta Atrato-Truando en Colombia (Ruta 25), ofrece el alineamiento más económico para construir y para futuras expansiones, al llegar a ser factibles las excavaciones nucleares; y se retiene la capacidad total existente del Canal de Panamá.

Los costos de construcción, considerándolos por sí solos, no fueron una de las comparaciones válidas entre alternativas al Canal Interoceánico. Otros innumerables factores intangibles, que no se pueden expresar en términos comunes para su comparación, fueron usados. Algunas bases significativas que se incluyeron fueron las ventajas de la defensa, beneficios a la política exterior de los Estados Unidos, y los posibles beneficios económicos tanto domésticos como extranjeros.

Aunque la ampliación del Canal de Panamá requiere una inversión menor para lograr los objetivos de diseño, se consideró que su limitada posibilidad de expansión, sus altos costos de mantenimiento y la vida indeterminada de las esclusas tienden a compensar las ventajas en su costo. Más significativo, la ampliación no logró los requisitos de la Comisión en lo que se refiere al tránsito.

Se descontó la viabilidad de un canal a esclusas debido a las siguientes razones:

- 1.- Ninguna de las alternativas contemplaban el tránsito de barcos de 150,000 DWT, el tamaño máximo para que se pueda competir con otras soluciones.
- 2.- Ninguno de los conceptos permitirían el paso de los porta aviones más grande de los Estados Unidos.
- 3.- Se consideraba que un canal a esclusas era más vulnerable al sabotaje.

COMENTARIOS

Como se aprecia de estas conclusiones y del análisis de los estudios, todas las condiciones comparativas utilizadas están basadas únicamente en los sistemas propios de los Estados Unidos de América. Los problemas y/o conveniencias a Panamá no figuran como ninguna de las principales justificaciones en la determinación del escogimiento de una alternativa sobre otra.

OTRA ALTERNATIVA

Profesionales Panameños, debido a sus intrigas intelectuales y profesionales, han desarrollado alternativas conceptuales al Canal Interoceánico. Entre éstas se encuentran el Plan de Represas-Barreras para un Canal a Nivel por el Ing. Francisco Morales B. (14 de agosto de 1962), La Alternativa Panameña, un Canal a Exclusas, por López, Moreno y Asociado, S.A. (15 de agosto de 1982); un Canal a Nivel, denominado Dragado de las Montañas por el Ing. Demóstenes Vergara S. (20 de julio de 1982), y un canal con Syncrolift de Ingeniería Lakas, S.A. (marzo de 1983).

Otras alternativas a la posición competitiva del Canal de Panamá han surgido, como son, los conceptos del puente terrestre y del minipuerto que contemplan el embarque de productos tanto por mar como por ferrocarril. Las rutas comerciales del minipuerto entre el Lejano Oriente y los Estados Unidos han experimentado grandes incrementos en su crecimiento. En México, un puente terrestre une el Golfo de México con el Océano Pacífico por medio de un ferrocarril.

El uso de embarcaciones más grandes para el logro de economías de escala, es una de las alternativas más competitivas al Canal de Panamá. Muchos embarques de cargas, desde los Estados Unidos al Japón por vía del Cabo de Buena Esperanza, se están haciendo en barcos que son demasiado grandes para transitar por vía del Canal de Panamá. Los embarques de carbón constituyen la mayor parte de este tipo.

La expansión del Canal de Suez permite el tránsito de barcos de calado profundo, reduciendo así la diferencia en la distancia desde la costa oriental de los Estados Unidos al Japón, desde 5,600 millas por vía del Cabo de Buena Esperanza a 3,000 millas por vía del Canal de Suez.

Los oleoductos, principalmente el de Panamá, son alternativas muy competitivas al Canal de Panamá. El crudo de Alaska o de otros lados del Pacífico es traído en tanqueros de un tamaño demasiado grande para la capacidad del canal y es recibido en el Caribe para su distribución por tanqueros más pequeños.

La ruta alterna al Canal de Panamá para los productos que transitaban entre Nueva York y Los Angeles, requieren la navegación de unas 8,000 millas adicionales por la vía del Estrecho de Magallanes. El competidor más cercano entre Nueva York y Yokohama es la ruta por el Canal de Suez, que le añade unas 3,000 millas a la travesía, y desde Ecuador a Europa la

distancia por vía del Canal es 5,100 millas más corta que ir por del Estrecho de Magallanes.

Todas estas alternativas al Canal de Panamá, que contienen facciones competitivas, y sus valores relativos, han disminuido en los últimos años. El Canal se ha promovido junto con la expansión del comercio mundial desde su apertura en 1914. Todo nos induce a pensar y es responsabilidad de todos los panameños, que el Canal siga ocupando un papel importante en el Comercio Internacional. Tenemos que mirar hacia adelante e identificar nuevas formas de desarrollar plenamente este potencial económico.

¿Qué pasará, después, en el año 2,000?

COMITE PREPARATORIO DE LAS ALTERNATIVAS AL CANAL DE PANAMA:

El artículo XII del Tratado Torrijos-Carter de 1977, obliga a Panamá y a los Estados Unidos de América a realizar, conjuntamente, un estudio de factibilidad de un Canal a Nivel por el Istmo de Panamá. Esfuerzos en este sentido se iniciaron al ratificarse los Tratados en 1978, pero ningún acuerdo específico resultó hasta el año 1981. En marzo, Panamá le propuso a los Estados Unidos que se unieran con ellos y con otros países en la realización del estudio de factibilidad sobre un canal a nivel. Unas semanas después, el primer Ministro Suzuki del Japón manifestó su interés.

En respuesta a lo anterior, Panamá y los Estados Unidos indicaron su disposición a proceder con la coordinación, conjuntamente con Japón, de los estudios que examinarían no sólo el Canal a Nivel, sino también se incluirían todas las posibles alternativas al Canal de Panamá, un cuerpo bilateral establecido por los Tratados de 1977, iniciaron la tarea de desarrollar sus recomendaciones para los estudios.

El 30 de septiembre de 1982, durante una visita del Presidente Ricardo de la Espartero a Washington, Panamá y los Estados Unidos llegaron a un acuerdo en establecer un Comité Preparatorio que confeccionaría los términos de referencia para la realización del Estudio de Factibilidad de las Alternativas al Canal de Panamá. Además, acordaron invitar al Japón para que se uniera, como miembro principal, al Comité Preparatorio; invitación que fue posteriormente aceptada. El Comité se reunió por primera vez en Diciembre de 1982, y durante los siguientes dos años y medio tuvieron seis reuniones.

En junio de 1985, el Comité Preparatorio completó la elaboración de los Términos de Referencia para los Estudios. Los representantes de los tres gobiernos iniciaron acuerdos diplomáticos para el establecimiento del Comité para los Estudios de las Alternativas al Canal de Panamá. Finalmente, los tres países se reunieron el 26 de septiembre de 1985 en la

sede de las Naciones Unidas. Los acuerdos se formalizaron por medio de su firma y se intercambiaron notas diplomáticas entre los Ministros de Relaciones Exteriores Abadía y Abe, de Panamá y Japón, y el Secretario de Estado, Shultz, de los Estados Unidos. El Ministro Abadía y el Secretario Shultz también firmaron e intercambiaron notas en las cuales reconocen que la finalización de los Estudios cumpliría con las obligaciones establecidas en el Artículo XII de los Tratados, que se relaciona con los Estudios de un Canal a Nivel.

OBJETIVOS DE LOS ESTUDIOS:

Aunque los estudios no necesariamente culminarán con un proyecto de construcción, se espera que se identifiquen las soluciones que mejor resuelvan los problemas del futuro, al pasar el Canal a manos panameñas. Se considerarán una gama variada de alternativas y se harán proyecciones a mayor alcance. De esta manera, se logrará una perspectiva mayor para poder visualizar distintas alternativas de financiamiento.

El Estudio considerará, por lo menos en sus fases iniciales, alternativas tan variadas como las no-hidráulicas y las hidráulicas, desde modernizaciones hasta la construcción de un nuevo canal, e intentará la identificación de la mejor entre ellas. La determinación de la factibilidad y practicabilidad para cada país de las alternativas seleccionadas, será hecho por los propios gobiernos durante el análisis del informe final del Estudio, ya que no existe ningún compromiso de llevar a su culminación la alternativa seleccionada por el Estudio.

PRONOSTICOS DE CARGA

El último pronóstico del tráfico por el Canal de Panamá llevado a cabo por la Comisión del Canal en el año 1985 lo realizó la firma consultora Manalytics, Inc. Los resultados más significativos de este estudio muestran:

- La carga comercial se aumentará de 140.5 millones de toneladas en 1984 a 233.2 millones en 2010.
- Las entradas por fletes aumentarán desde B/. 287 millones en 1984 a B/. 495 millones en 2010.
- El promedio de carga por barco aumentarán de 14,461 toneladas a 25,389 en el año 2010.
- Se mantendrá la cantidad de tránsitos, pero el aumento en la carga generará barcos de mayor tamaño.
- Dos grupos, granos y carga en general (excluyendo alimentos), tendrán el 60% de este aumento.
- La carga en contenedores cuenta con el 80% de la carga en general.
- El aumento en la carga en general se debe principalmente a los precios

competitivos en comparación con los servicios del minipuerto.

- La disminución más pronunciada es en el carbón, debido al uso de rutas alternas por barcos demasiado grandes para la capacidad del Canal.
- Embarcaciones de 80 pies o más de ancho aumentarán su porcentaje de la totalidad de 48.5% en 1984 al 80% en 2010.
- Embarcaciones de 100 pies o más de ancho aumentarán su porcentaje de la totalidad de 19.3% en 1984 al 54.5% en 2010.

Como se puede apreciar de los resultados de este estudio, sólo se contemplaron en el análisis pronósticos hasta el año 2010, y no se consideraron cargas que usan rutas alternas o que transitan en embarcaciones de mayores tamaños que las permitidas por las limitaciones del Canal. Se espera perder cargas adicionales a rutas alternas.

EL AÑO 200 - NUESTRA RESPONSABILIDAD

Tantas alternativas..., tantos pronósticos ..., ¿qué haremos? Cinco años de estudios, diez de construcción ... y se pasó el 2,000. El futuro está en nuestras manos y cada día que pasa se vuelve más crítica la urgencia de tomar las decisiones adecuadas.

Las condiciones imperativas en el mundo de hoy, con tantas conmociones sociales y políticas, nos obligan a mantener nuestra condición de neutralidad a su máxima expresión. Se debe borrar la imagen internacional de la importancia estratégica del Canal de Panamá. Un Canal manejado administrativamente como si fuese un consorcio internacional y en beneficio de todas las naciones del mundo, pudiese darle este ambiente de neutralidad requerido en caso de conflictos. Tal vez con las condiciones que no permiten el paso de buques enormes de guerra, como los portaviones, se podrá lograr esto.

¿Quién pagará las inversiones y absorberá los riesgos? Pensemos que se debe distribuir equitativamente entre los usuarios, sean o no participantes en los estudios. El beneficio de cualquier mejora será aprovechado por todos los países del mundo, no sólo por Panamá. Tal vez, por medio del Banco Mundial, se pueda lograr la ayuda financiera, lo cual también ayudaría a mantener el aspecto de neutralidad tan necesario para la tranquilidad de nuestros conciudadanos.

Tomando todo en consideración, nos parece que la mejor solución o alternativa sería una que esté en la proximidad de la actual, que pueda ser construida en etapas, por razones financieras, y que cuente con las limitaciones para evitar ser considerada como un punto de estrategia militar. Pero, los estudios, que se deben y tienen que iniciarse a la mayor brevedad posible, darán respuestas a esta y muchas otras interrogantes con la debida participación Panameña.

El Japón mira este punto como de vital importancia para su futuro industrial debido a la posibilidad de pasar sus productos de exportación y, más importantes, sus materias primas provenientes del lado Atlántico del Hemisferio Americano, por medios más económicos de transporte.

El Asistente del Secretario de Estado, Abrams, asertó ante la Subcomisión del Canal de Panamá de los Estados Unidos (30 de octubre de 1985) que: "Desde el inicio del involucramiento del departamento en la preparación de los estudios de las alternativas al Canal de Panamá, hemos visto este esfuerzo como una oportunidad de la planificación a largo plazo de un lugar que, presumiblemente, será de importancia económica y estratégica durante el futuro indefinido para los Estados Unidos".

Con la integración del Japón en adición a los Estados Unidos en los estudios y la posibilidad de la unión de otros países, se produce la condición de que traten de imprimir sus intereses individuales o unidos en contra de los nuestros. La votación es por igual y por mayoría. ¿Qué oportunidad tenemos? Sólo nos queda la más importante, que es la de ser dueños de esta posición geográfica y, por lo tanto, nuestra soberanía.

Como panameños, tenemos que asegurarnos de que la alternativa escogida sea la más conveniente para Panamá, y no sólo para los otros países. Los estudios tienen que iniciarse de inmediato y la participación de Panameños debe ser tangible y visible en cada tema a tocarse. No se puede permitir que ningún estudio a realizarse esté sin la participación equitativa y directa de profesionales panameños.

Como se aprecia, el problema de prioridades varía para cada uno de los países involucrados en los estudios. ¿Qué pasará con nuestra fauna y flora, nuestros polos económicos, nuestras condiciones socio-económicas, y con nuestra condición de neutralidad? ¿Quiénes y cómo se pagarán las inversiones que beneficiarán al mundo? ¿Cuándo se tomará la decisión? después del año 2,000; ¿será muy tarde?. Recibiremos para ese entonces, un museo obsoleto y desgastado; otro ferrocarril, o en las mismas condiciones que los puertos. ¿Quién se enfrentará a las futuras generaciones o a la historia? Todos tenemos que hacerlo, es nuestra responsabilidad.

ESTUDIO DEL CANAL INTEROCEANICO DE 1970 DESCRIPCION DE LAS RUTAS

RUTA No. 5 - CANAL A ESCLUSAS:

La información disponible en los estudios de 1981, 1947, y de 1964 sobre esta ruta de 167 millas de largo en Nicaragua indica que un canal a esclusas, que pueda acomodar embarcaciones de 110,000 DWT y que tenga aproximadamente la misma capacidad de tránsito anual del canal

existente, costaría \$4.000 millones. Un canal diseñado para barcos de 150,000 DTW y con 35,000 tránsitos anuales costaría mucho más.

CANAL No. 8 - CANAL A NIVEL:

Localizada en Nicaragua y Costa Rica, a esta ruta se le estima un costo para su construcción, por lo métodos nucleares, en \$5,000 millones, al estar esta tecnología disponible, y \$11,000 millones, por los métodos convencionales. El último costo es prohibitivo, y las excavaciones nucleares no son factibles.

ROUTA No. 10 - CANAL A NIVEL:

Esta ruta está a 10 millas al oeste del canal existente. Con la excepción de dos cortos brazos que tocan al Lago Gatún, la ruta está totalmente afuera del área del canal. Existen tres alternativas en esta ruta. Cada una tiene un largo de 36 millas entre los dos canales de dos vías de acercamiento, cada uno de 1400 pies x 85 pies de profundidad. Se construirían represas para separar el área de construcción del Lago Gatún y del canal existente para permitir trabajar en seco. Estructuras para el control de las mareas se incluirán en ambos extremos para reducir la velocidad de las corrientes a 2 nudos y así permitir 35,000 tránsitos por año. El costo estimado es de 2,880 millones.

ROUTA No. 10 COMBINADO CON CANAL EXISTENTE

Se usaría el canal existente cuando se requiera una ampliación de la capacidad del tránsito; usándolo en combinación con la ruta 10. Se mantendría el canal en condiciones operativas, hasta que se requiera, a un costo de \$4 millones por año. Se aumentaría la capacidad a 60,000 tránsitos por año.

ROUTA No.14 - CANAL A NIVEL:

Se construiría aproximadamente en el mismo lugar del canal existente. La ruta se modificará más que todo enderezando su trayectoria. Existen variaciones de esta alternativa, pero la escogida fue la 145. Se añadirían canales de acercamiento de doble vía en ambos extremos del Canal (de 1400 pies x 85 pies de profundidad). Se construyen compuertas de control de las mareas en ambos lados. Una sección para doble vía se añadiría en el canal. El costo estimado es de \$3,040 millones.

ROUTA No. 17 - CANAL A NIVEL:

Aproximadamente a 100 millas al este del canal actual y en una sección remota de la áreas desarrolladas - aspecto esencial para excavaciones nucleares. Las secciones altas de más o menos 30 millas de largo parecen técnicamente factibles para excavaciones nucleares. El estimado del costo contemplando el uso parcial de excavaciones nucleares, es de \$33,100 millones más que el costo estimado por excavaciones por medios convencionales en las rutas 10 ó 14.

ROUTA No. 23 - CANAL A NIVEL:

Con un largo de 146 millas de las cuales 27 millas son estrechos hacia el mar, por lo tanto por estas razones no es competitivo. Una tercera parte estaría en Colombia y las restantes en Panamá. El terminal del Pacífico sería la misma que el de la ruta 17 y del lado del Caribe sería igual al de la ruta 25. Los costos estimados serían de \$2,400 millones para el uso parcial nuclear y de \$5,300 millones para el uso convencional de excavaciones. El largo de la ruta significaría unos costos de mantenimiento más altos que las otras rutas.

ROUTA No. 25 - CANAL A NIVEL:

Totalmente en Colombia, cerca de la frontera con Panamá. Tiene un largo de 101 millas y está a 200 millas al este del Canal de Panamá. El Canal en esta ruta no sería competitivo, en sus costos, con otras rutas sin el uso de excavaciones nucleares. El costo se estimó en \$ 2,100 millones, por medios nucleares. Los problemas políticos y de defensa desmeritan su factibilidad.

ROUTA No. 15 - CANAL DE PANAMA - PLAN DE TERCERA ESCLUSAS:

Iniciado en 1939 y descontinuado después de un gasto de \$75 millones en excavaciones para añadir un juego adicional de esclusas de 140 pies de ancho x 1200 pies de largo x 50 pies de profundidad y que acomodará barcos de 105,000 DWT. Se aumentaría la capacidad de 35,000 tránsitos por año. Las esclusas existentes seguirían operando y el Lago Gatún se mantendría en su nivel actual. El costo estimado es de \$800 millones.

ROUTA No. 15 - CANAL DE PANAMA - PLAN DE LAGO TERMINAL I:

En 1943 se propuso consolidar las esclusas de Miraflores y las de Pedro Miguel subiendo el nivel del Lago Miraflores hasta el nivel del Lago Gatún. Se añadiría un tercer juego de esclusas (200 pies x 1500 pies x 50 pies) en ambos extremos del canal para barcos de 110,000 DWT y se aumentaría la capacidad a 35,000 tránsitos. El estimado del costo es de \$ 1.100 millones.

ROUTA No. 15 - CANAL DE PANAMA - PLAN DE LAGO TERMINAL II:

Una variación del anterior se propuso en el Congreso 91 de los Estados Unidos de América. Se elevaría el Lago Gatún hasta un nivel de 92 pies produciendo un lago terminal en Miraflores. Se construye el tercer juego de esclusas de 140 pies x 1200 pies x 45 pies, se eliminan las esclusas de Pedro Miguel y se sube el Lago Gatún hasta el nivel de 92 pies.

ROUTA No. 15 - CANAL DE PANAMA - CANAL DE CALADO PROFUNDO:

Se añade un juego de esclusas nuevas de 160 pies x 1450 pies x 65 pies para barcos de 150,000 DWT que se construirían a un costo de \$ 1,500 millones y tendría una capacidad de tránsito de 35,000 barcos por año.

OTRAS ALTERNATIVAS HIDRAULICAS

EL PLAN DE LAS REPRESAS - BARRERAS - CANAL A NIVEL:

Presentado por el Ing. Francisco J. Morales B. ante la Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos (SPIA), el 14 de Agosto de 1962. Una ruta siguiendo la del Canal existente con modificaciones en el enderezamiento de la trayectoria. Se profundiza y ensancha el Canal, y se construyen represas - barreras para el control de las vías de navegación.

LA ALTERNATIVA PANAMEÑA - CANAL A ESCLUSAS:

Presentada por López, Moreno y Asociados, S.A. en octubre de 1980. Consiste básicamente en: Construir una represa en Lago Trinidad para crear un embalse, manteniendo el nivel del agua; ensanchar y profundizar el canal de navegación; y la construcción de dos juegos adicionales de esclusas, una para barcos de 250,000 DWT y la otra para 10,000 DWT. Se mantendrían en uso, con ciertas modificaciones, las esclusas de Gatún y de Miraflores. Se eliminarían las esclusas de Pedro Miguel. El proyecto se puede construir en etapas, y costaría \$3,900 millones.

DRAGADO DE LAS MONTAÑAS - CANAL A NIVEL:

Alternativa presentada por el Ing. Demóstenes Vergara Stanziola en una publicación del 20 de julio de 1982. La usada es la de la ruta 10, a 10 millas al oeste del Canal de Panamá. Para el control de las mareas, se construye un sistema de rompeolas - rellenos, en cada extremo, del canal produciéndose una ensenada portuaria. El canal mantiene la configuración de la ruta 10 con ciertas modificaciones. El diseño es para 250,000 DWT y costaría \$ 14,000 millones.

ALTERNATIVA LAKAS - CANAL MECANICO:

Alternativa presentada por Ingeniería y Arquitectura Lakas, S.A. en marzo de 1983. Se usará un sistema mecánico de Syncrolift para levantar y transportar las embarcaciones en vez de esclusas. Para barcos de 20,000 DWT.

TABLA No. 1
ESTUDIO DEL CANAL INTEROCEANICO DE 1970
CANAL A ESCLUSAS vs CANAL A NIVEL

ACTIVIDAD	ruta 15 (ESCLUSA)	ruta 10 (NIVEL)
COSTO INICIAL	\$1,530,000.000	\$2,880,000,000
DISEÑO Y CONSTRUCCION	10 años	14años
CAPACIDAD:	35,000/año	38,000 / año a 2 nudos
(20 horas promedio de tiempo en aguas canal)	40,000 / año con paso de 2 barcos / Culebra	55,000 / año a 3 nudos
TAMAÑO MAXIMO DE BARCO:	150,000 excluye porta aviones modernos	66,000 / año a 4 nudos 150,000 dwt 250,000 dwt en corriente favorable
COSTOS OPERACION FIJOS:	\$51,000,000 / año	\$35,000,000 / año
COSTOS OPERACION VARIABLES	\$580 / tránsito	\$640 / tránsito
PREOCUPACIONES ECOLOGICAS	bombear agua salada	Transferencia de vida marina de un océano a otro. Bancos de desperdicios serían bastante mayores
POSIBILIDADES DE EXPANSION	Es dudoso que en el año 2040,60,000 / año se se pueda lograr	Ensanchar el canal por \$460,000,000 y aumenta 56,000 / año a 2 nudos. Aumentar canal a 2 vías. Usar el Canal existente.
OPERACIONES	Requiere cuidado al entrar a esclusas, pero las corrientes no son problema	Movimiento enfilado requieren controles sincronizados de las compuertas de control de mareas. Las corrientes a veces podrán ayudar.
MANTENIMIENTO	Mantenimiento de las esclusas requieren la suspensión de una vía limitando la capacidad	Mantenimiento de las compuertas de mareas restringe el tráfico, pero embarcaciones más pequeñas pasarán
MISCELANEOS	Las esclusas existentes de 55 años podrán necesitar ser reemplazadas a un costo \$800,000,000. La fecha no se sabe.	Ruta 10 podrá ser usada en conjunto con el canal existente, así sería un sistema con alto grado de flexibilidad

TABLA No. 2
PRONOSTICOS DEL TRANSITO Y DE LOS FLETES DE LOS
TRAFICOS MARITIMO Y COMERCIAL

MANALYTICS, INC.

FY 1985 - 2010

AÑO FISCAL

	1984	1990	1995	2000	2005	2010
CANTIDAD	11,230	11,120	11,056	10,995	10,992	11,126
PROMEDIO/DIA	30.7	30.5	30.3	29.9	30.1	30.5
ANCHOS 80	5,447	6,895	7,549	8,018	8,453	8,875
% DEL TOTAL	48.5	62.0	68.3	73.2	76.9	79.8
ANCHOS 100	2,164	3,337	4,149	4,849	5,47	6,060
% DEL TOTAL	19.3	30.0	37.5	44.3	49.8	54.5
FLETE (MILLON)	\$286.7	\$348.3	\$389.3	\$424.2	\$459.3	\$494.8
BARCO TON.	162,399	198,230	221,915	241,988	262,116	282,476
CARGA TOTAL	140,471	168,900	186,000	201,500	217,200	233,200
CARGA / BARCO	14,461	17,812	20,072	22,089	23,846	25,389

EL CANAL DEL AÑO 2000 PRODUCTO DE LAS DECISIONES DE HOY

FRANCISCO J. MORALES B. (1)

Mi tema de hoy, "El Canal del Año 2,000, Producto de las Decisiones de Hoy" puede enfocarse mejor si comienzo refrescándoles la memoria sobre algunos puntos pertinentes que, el año pasado, desarrollé aquí, en la Universidad Tecnológica en mi conferencia sobre "El Canal de Panamá-Anteproyecto de Posición Política y Económica". Por tanto, recordemos que en ese entonces comencé por decir que el Canal de Panamá —el más grande Canal de Esclusa en el mundo— era una vía internacional de tremenda importancia comercial y militar. Pero, que también era "un Canal plagado de problemas que requieren soluciones de plazo ya vencido".

Esos problemas, dije, estaban relacionados con dos condiciones de origen y naturaleza distintos:

Primero, aquellos problemas consecuentes de la edad de la obra y de su diseño, o sea, aquellos que tienen que ver con el resto de la vida útil de las obras del Canal, con su vulnerabilidad, con su capacidad a tránsito y con las limitaciones impuestas por las dimensiones de las esclusas y el calado de su cauce al tamaño máximo de los barcos que puedan cruzarlos. De ellos, los dos primeros fijando límites a eventual anacronismo operacional y militar; el tercero fijando límites a la disponibilidad del Canal para servir la demanda a tránsito sin causar a los usuarios esperas o demoras económicamente intolerables; y el cuarto exponiendo al Canal a la pérdida de tráfico por la competencia de los sistemas de transporte en grandes barcos de acarreo líquido seco al granel por otras rutas del comercio mundial.

Segundo, aquellos problemas consecuentes de la constante presión de factores externos ya productos del mundo de hoy en continua y acelerada evolución científica, tecnológica, social y política, o ya asociado con nuevos descubrimientos de yacimientos minerales de importancia comercial internacional. Obviamente, agregué, estos factores del cambio

(1) Ingeniero Civil. Consultor.

habían afectado y siguen afectando la vida social, las economías y la densidad poblacional de los países y regiones del orbe. Ello a su vez modificó –y sigue modificando– los modelos del comercio mundial, porque para efectuar los intercambios necesarios para satisfacer las cada día mayores necesidades sociales y económicas de los pueblos, hubo que buscar los intercambios entre puntos cada vez más distantes. De allí, consecuentemente, el surgimiento de nuevos patrones de comercio mundial ajenos al Canal, en base de las siguientes alternativas de transporte:

1. – Las basadas en el uso de grandes barcos de acarreo líquido o de mercancía seca de volumen.
2. – Los cargueros aéreos de tamaños diversos para carga urgente o de alto costo.
3. – Los usuarios de oleoductos (como el de Chiriquí que mermó en unos 50 millones las entradas del Canal).
4. – Las resultantes de la emergencia de nuevos centros de producción o de consumo (carbón de Alberta, Canadá al Japón vía el puerto de Roberts Bank, Vancouver y el Pacífico Norte que ha reducido el tráfico por el Canal en unos 20 millones de toneladas métricas, unos \$30 millones de dólares americanos. Carbón del Cerrajón, Colombia de mercado aún indefinido. Corea del Sur, Taiwan, China.
5. – Las resultantes del realineamiento entre mercados (mina de hierro de Chile antes destinada a mercados en la Cuenca Atlántica de los Estados Unidos, ahora destinada al Japón unas 3.5 a 5.0 millones de toneladas métricas, unos 5 a 7 millones de dólares de peajes de hoy).
6. – Las resultantes de cambios políticos (Chile y Perú, por ejemplo, que nacionalizaron la explotación de sus minas de hierro y cobre perdieron sus mercados en los Estados Unidos controlados por los antiguos concesionarios de esas explotaciones.

Al respecto, hice énfasis en que la competencia al tráfico canalero afecta o puede afectar una o varias de las alternativas al Canal en forma e intensidad distinta; que la sensibilidad del tráfico canalero a esa competencia varía con el monto del diferencial de costos en los transportes, con el valor y tipo de mercancías, con la inercia al cambio y con las condiciones geopolíticas del momento; y que la mayor sensibilidad a los posibles ahorros en los transportes era mostrada por el tráfico de granos (trigo, sorgo, maíz, soya), carbón y fosfatos todos ellos grandes usuarios del Canal, todos ellos productos de bajo costo en la fuente y de alta competitividad en algunos de sus mercados de consumo. Por ello, puntalicé y traté en extenso el comercio de las dichas mercancías entre los Estados Unidos y el Japón en base al uso de supercargueros anotando lo siguiente:

- 1.- Que los costos de transporte en supercargueros de carbón de Nortfolk,

Va. al Japón, vía el Cabo de Buena Esperanza eran menores que los costos posibles vía el Canal en barcos Panamax. Ello a pesar de que por restricciones portuarias el barco sólo podía recibir carga parcial en Norfolk para luego proceder con esa carga hasta encontrar lugar en donde descargarse al Tope-Victoria, Brasil (mina de hierro); Richards Bay, Africa del Sur (carbón) y ahora Puerto Bolívar, Col. (también carbón)- para así cargado efectuar su recorrido final al Japón.

2. - Que la ruta del carbón vía el Atlántico tenía la ventaja adicional sobre los transportes vía el Canal de una posible carga de regreso de petróleo de Indonesia a los puertos del golfo o la Costa Este de los Estados Unidos; o carbón de New Castle, Australia o mina de hierro de puerto Latta, Tasmania, al "Europort" en Rotterdam.
- 3.- Que el sistema de transporte de granos entre el Noroeste de los Estados Unidos y el Japón vía los puertos norteamericanos del Pacífico Norte-Portland/Seattle/Tacoma - denominado el "Puente Terrestre", también resulta en costo de transporte menor que el posible vía el Canal: El promedio de costos relativos de transporte granja-Japón es de \$26.75/T.M. vs \$28.47/T.M. Para el transporte de granos del área central de los Estados Unidos al Japón vía el Canal. Ello, a pesar de que en la ruta del Pacífico Norte el sistema de conexiones terrestre entre la granja y los puertos de salida -el sistema ferrocarrilero llamado "Unit train"- es costoso, unos \$10.00 más costoso que lo que sería el transporte en camiones-barcazas a New Orleans.
4. - Que como resultado de estas competencias en los transportes de carbón, las estadísticas del Canal enseñaron una baja de 12 millones de toneladas métricas, entre 1982-83, una pérdida de unos \$17 millones en peajes. Por igual la competencia en el transporte de los granos del noroeste de los Estados Unidos redujo el tráfico canalero en unos 15 millones de toneladas métricas, unos \$20 millones en peajes.

Finalmente, tras analizar esa problemática canalera y de examinar las soluciones ofrecidas a la luz de consideraciones técnicas y las del interés de los socios canaleros- los Estados Unidos y Panamá - concluí con puntos de posición en los que señalé la "urgencia" en la toma de decisiones canaleras, las desventajas de un Canal a Nivel, la posibilidad de nuevas esclusas ante la eventualidad de una profundización de los puertos de New Orleans, Louisiana y Hampton Road, Virginia (U.S.A.) y en su defecto o ad-interim, la habilitación de un puerto para el transbordo de mercancías granulares y la completa y efectiva modernización del Canal como requisitos sine-qua-non para su continuada existencia económicamente exitosa en el mundo de la próxima centuria.

Ahora bien, durante el último año, significantes cambios han ocurrido, o se han programado mejoras de magnitud tanto en los sistemas de transporte, como a los puertos de los Estados Unidos. Específicamente, esos cambios y mejoras son:

1. - La Técnica de aliviar/rematar las cargas de los grandes barcos acarreadores de mercancía líquida/seca voluminosa ha quedado establecida y las inversiones en equipo y facilidades requeridas han sido efectuadas donde quiera que, como en el caso de New Orleans, Louisiana y de Norfolk (Hampton Roads), Virginia, esa técnica es justificable.

En las operaciones de remate de carga, esta técnica dicta que el barco cargue en el puerto a la máxima capacidad que permite el calado del puerto. Así, parcialmente cargado, el barco sale acompañado de barcazas capaces de navegar en las aguas fuera de puerto y de grandes grúas provistas de cucharones de quijada montada en barcazas- también hábiles para navegar fuera de puerto- hasta llegar a un punto de profundidad adecuada lo más cerca posible del puerto. Allí las grúas rematan la carga del barco utilizando el material en las barcazas. Terminada esta operación, el barco inicia viaje a su destino. Para la operación de alivio, la secuencia de operaciones se invierte. Este nuevo desarrollo es de tremendo impacto:

PRIMERO:

La técnica es aplicable tanto a los embarques de carbón como a los de granos. En lo del carbón, hay la obvia ventaja sobre el sistema de remate en otro puerto de que con el remate en el puerto de salida el barco viaja totalmente cargado todo el trayecto. Además, se obvia la necesidad para el comprador japonés de tener que comprar "carbón casado". Ahora, en los de granos, la técnica logra la viabilidad del transporte de granos al Japón en supergraneleros por la Vía Atlántica, cosa que no había sido posible con anterioridad por no encontrarse, como en el caso del carbón, mercancía adecuada para los remates en ruta.

SEGUNDO:

El resultado de la nueva modalidad en los transportes de carbón y granos acoplada a la ventaja de carga de regreso disponible es una significativa reducción en los costos del transporte marítimo de estas mercancías.

Al respecto, mis estudios de transporte de granos y carbón originarios en los puertos del Golfo y la Costa Este de los Estados Unidos y con destino al Japón con base en actuales tasas de alquiler de barcos por dos años y un costo de combustible de \$15,000 por barril arrojan los siguientes resultados:

A. - CARBON

1. - H.R. - Yoko vía C. de P.

(barco 60 MTPM), R.L.\$17.13/T.M.

2. - H.R. - Yoko vía C. de B.E.

(barco 150 MTPM)

Con remate en H.R.\$10.60/T.M.

Diferencial\$ 6.53/T.M.

B. - GRANOS:

1.- N.O. -Yoko vía C. de P.

(barco de 60 MTPM), R.L.

.....\$16.52/T.M.

2.- N.O. - Yoko vía C. de B.E..

(barcos de 120 MTPM)

Con remate en N.O.....\$11.66/T.M.

Diferencial\$ 4.86/T.M.

H.R. - Hampton Roads

C.P. - Canal de Panamá

C. de B.E. - Cabo de Buena Esperanza

N.O. - New Orleans

Estos resultados nos están diciendo que es más barato el transporte de granos y carbón de los Estados Unidos al Japón por la vía de C. de B.E. que el transporte vía el Canal; que el diferencial de costos es tan grande que él romperá la barrera de la inercia al cambio y/o la de los intereses creados; que, por tanto, salvo acción contrarrestante, el Canal perderá no menos de un 75% del tráfico actual de dichas mercancías.

2.- Las compañías ferrocarrileras de los Estados Unidos, la "Burlington Northern" y la "Kansas City Southern" anunciaron la terminación de la cama y otras facilidades para el "unit train" entre Kansas y los puertos de Beaumont/Port Arthur/Lake Charles/New Orleans con lo que se alcanza la denominada conexión "Gulf-Pac", un verdadero "puente terrestre" entre los puertos de Portland/Seattle/Tacoma en el Pacífico Norte y los antes mencionados en el Golfo de los Estados Unidos.

Ello no sólo consolida la ventaja antes dicha del transporte de granos del noroeste de los Estados Unidos al Japón vía el Pacífico Norte, sino que agrega a su esfera de influencia los granos en la región de Kansas City-Puertos del Golfo y, además, muy significativamente, adiciona la posibilidad del transporte económico de furgones entre el Pacífico Norte y el Golfo o viceversa, para así cerrar el lazo de transporte de furgones entre Japón y el Golfo por ruta distinta a la del Canal. El atractivo de esta operación es grande y obvio: a la economía de transporte se agrega ahorro de tiempo, un terminal con buena localización para la redistribución de los furgones y, pronta capacidad para el manejo de la última generación de barcos contenedores

algunos de los cuales no los puede manejar el Canal, pues, como se sabe, requieren una profundidad de aguas portuarias de unos 40-45 pies.

Luego, a la pérdida del tráfico de granos originarios en el Noroeste de los Estados Unidos agreguemos una buena parte de los granos producidos en la región sureña central al oeste del Mississippi y el tráfico de contenedores que hoy cruza el Canal.

3. - El Congreso de los Estados Unidos mediante Resolución "H.R. 3670-99 Congress" aprobó una partida de unos \$20 billones - \$20,000 millones- para efectuar mejoras a las facilidades de carga en unos 29 puertos de los Estados Unidos, y para profundizar las radas y/o canales de acercamiento a seis puertos, los de Baltimore (Md); Hampton Roads (Nortfolk; Newport News) (va.); el río Mississippi entre el Golfo de México y New Orleans/Baton Rouge (La) y Mobile, (Ala), a fin de permitir el manejo de barcos de 140,120,122, y 150 MTPM, respectivamente.

Similar medida está pendiente en el Senado de los Estados Unidos en anteproyecto de autorización S1567.;

Las profundizaciones a los puertos citados permitirán la carga o descarga de los grandes acarreadores marinos sin la necesidad de tener que recurrir al alivio/remate de los mismos, aunque, si se quiere, la técnica de alivio/remate puede usarse para la descarga o carga de barcos de mayor envergadura. Naturalmente, todo esto depreciará más los costos del transporte de carbón, granos y fosfatos originarios en esos puertos con destino al Japón por la vía del Cabo de Buena Esperanza. Para los propósitos comparativos que sean del caso, cito algunos costos relativos del transporte oceánico resultantes.

Carbón: H.R.-Yoko vía C. de B.E. (B arco 120 MTP) \$9.72

Granos: N.O. - Yoko vía C. de B.E. (Barco 120 MTP) \$9.66

Fosfatos: Mobil-Yoko vía C. de B.E. (Barco 120 MTH) \$9.72

De modo que, entonces, a la vista ya no sólo la pérdida substancial de todo el tráfico canalero de hoy, de granos y de carbón y de una buena parte del tráfico de contenedores sino que a esa pérdida habrá que añadir la pérdida de tráfico fosfatero. ¿Qué nos queda?

Para contestar la pregunta hecha, a continuación cuantificamos el efecto de esas pérdidas de tráfico en el balance operacional del Canal en base a que tan sólo se pierde un 75% del tráfico canalero del año fiscal 1984 de carbón, granos y fosfatos - ya que siempre quedará en remanente por razones de aquello de la inercia al cambio, los intereses creados y, por sobre todo, la inhabilidad de ciertos puertos de destino de manejar los supergraneleros/carboneros así:

PERDIDA EN ENTRADAS AL CANAL CONSECUENTES DE PERDIDA DEL 75% DEL TRAFICO CANALERO ACTUAL DE CARBON, FOSTATO Y GRANOS

Mercancía	Tráfico A-P M.T.M.	Barcos MIPM	Total de Tránsito		Total 2 vías	Peajes aprox. (M\$)
			A-P	Lastre		
Carbón	8115	60	144	14	274	12594
Granos	25089	35	762	74	1448	39383
Fosfatos	6395	35	194	19	369	10029
TOTALES	49599			109	2091	62006 X 75%

Menos costos al Canal por gastos directos de tránsito

$$75\% (109 + 2091) (5.53) = 2205 \times 75\% = \underline{1653}$$

Pérdida neta en entradas (M\$) 44847.-

Cálculos:

1. Estadística del Canal: Cada barco Granelero / Fosfatero / Carbonero que cruza el Canal en dirección Norte-Sur genera 0.9 retornos con carga y 0.1 retorno en lastre.

2. Las características físicas de los barcos considerados y los peajes que generan son:

Barco MIPM	Carga M.I.M	Tonelaje C. de P (MCu.T)	Peajes	
			Con Carga	(M\$) En Lastre
60	56.4	24.5	44.1	36.50
35	32.9	14.5	26.1	2080

3. Ejemplo: Carbón:

a. Tránsitos N-S: 8115 M.T.M. / 56.4 M.T.M. = 144

b. Tránsitos de regreso con carga / 0.9 x 144 = 130

c. Total tránsitos con carga = 274

d. Tránsitos de regreso en lastre 0.1 x 144 = 14

e. Peajes: 274 x 44.10 = 12083

14 x 36.50 = 511

TOTAL **12594**

ESTIMADO DEL CANAL PARA EL AÑO 1986
MENOS PERDIDAS EN ENTRADAS POR MERMA
DEL 75% DEL TRAFICO DE
CARBON, FOSFATOS Y GRANOS

1.	Entradas (M\$)	
	Peajes (311,000 - 62,000 x 75%)	264500
	Menos factor de Capital	- <u>3091</u>
	Entrada neta por peajes	261409
	Otras entradas operacionales	<u>119473</u>
	Total de las entradas operacionales (M\$)	380882
2.	Gastos (M\$)	
	Operaciones de tránsito	
	(273,192 - 2205 x 75%)	271538
	Servicios de sostén (pagos a Panamá)	71917
	Dirección Administrativa	28967
	Amortización de retiros prematuros	19560
	Gastos de intereses	8600
	Otros gastos generales	<u>25146</u>
		425728
	Pérdida (M\$)	(44846)

Allí entonces la respuesta: una pérdida en el balance operacional del Canal que de por si es un desastre, una negra panorámica de alta probabilidad que no puede ser tomada a la ligera. Ella indica un saldo neto entre las entradas que Panamá recibe hoy en día y la pérdida operacional de M\$27071. - suma insignificante que no alcanzaría ni para pagar los gastos de defensa. Ahora, si a esta situación agregamos la pérdida de entradas a Panamá consecuente del retiro del Istmo en el año 2000, del Ejército Norteamericano -estimada por algunos en unos MM\$250- el resultado nos dirá a las claras que si queremos sobrevivir en la próxima centuria como Nación Política y económicamente libre, capaz de administrar la vía canalera y sufragar los gastos de su defensa, algo hay que hacer ya respecto a las situaciones planteadas. Sí, algo tenemos que hacer, ya no como venimos diciendo desde hace años con carácter de urgencia, sino con carácter de imperativo inminente. Que el lobo no es que viene, el lobo está aquí frente a nosotros.

Afortunadamente, según se puede deducir del informe sobre el dragado de los puertos costeros de los Estados Unidos preparado por el

"Marine Board of the National Research Council" de los Estados Unidos, todavía tenemos unos 10-12 años antes de que se complete el programa de profundización de los puertos del Golfo y Costa este de los Estados Unidos. Ello nos da un respiro en cuanto a acción, mas no así en las decisiones que siguen siendo de imperativo inminente.

Aquí es afortunado que desde hace muchos años, distinguidos ingenieros panameños, comenzando con Don Antonio Sucre, el pionero de 1946, hayan ofrecido sugerencias positivas a la problemática canalera y que la SPIA, como ente colegiado haya acuerpado esas sugerencias y hecho pública la necesidad y urgencia de implementarlas. Ello, porque esas intervenciones, señalaron derroteros positivos.

Por ejemplo: el 7 de febrero de 1966 presenté ante SPIA, el tema "El Canal de Panamá - Análisis sobre Las Alternativas", en el que concluí diciendo:

"...Existen posibilidades para satisfacer las demandas del tráfico marítimo internacional, usuario del Canal, que no involucran conversión ni construcción de un nuevo Canal. Me refiero a la posibilidad de construcción de facilidades que operarían como adjuntos al Canal, tales como la construcción de tuberías de petróleo a través del Istmo; muelles de carga y descarga de petróleo y material granular mineral; patios de manejo de almacenaje de contenedores y transbordo interoceánico por medio de correas o un modernizado y especializado ferrocarril transístmico".

Después, temprano en los años de la década de los sesenta cuando supimos de la construcción del puerto de Roberts Bank, cerca de Vancouver, Canadá, por los japoneses con el fin de transportar el carbón de Alberta, Canadá al japon en barcos de 150 MTPM, volvimos a hacer pública nuestra voz de alarma en la SPIA surgiendo un inmediato estudio por Panamá sobre el efecto de esta nueva realidad en el tráfico futuro del carbón por el Canal.

Luego, recién entraditos los años 80, cuando ya comenzaba a tomar cuerpo la modalidad del transporte del carbón de Virginia al Japón en supercargueros, volví a insistir sobre los puertos de transbordo de material granular mineral como alternativa única e inmediata, para hacerle frente a la competencia que se avecinaba.

Pero la sugerencia de los técnicos panameños y los ofrecimientos de la SPIA no fueron escuchados. Se perdieron, pienso, en los corredores laberínticos de la burocracia y la política criolla. ¡Lástima! Si el Gobierno nos hubiese escuchado y consultado en vez de acudir a técnicos extranjeros que sólo vieron una cara de la moneda, quizás, ahora, no estaríamos frente al dilema de qué hacer ante la competencia de los sistemas de transporte y las rutas alternas. Ello, porque siendo competitivo, el propuesto puerto de

transbordo de carbón y granos hubiese inhibido el desarrollo y la fortaleza de hoy de esos sistemas de transporte alternos que tanto nos preocupan.

Dispensen si en los dos últimos minutos he disgregado un poquito del tema. Tenía que dejar sentado que, en mi opinión, sí ha habido falta de acción canalera en los más altos niveles del Gobierno Nacional de los primeros años de la década de los 80 y que esa falta de acción sí nos ha hecho daño.

Ahora volvamos al tema.

La candente problemática que nos presentan los desarrollos en los sistemas de transporte de granos y carbón originarios en los puertos del Golfo y la Costa Este de los Estados Unidos, de H.A. al Japón por ruta distinta a la del Canal y la conclusión de las obras del : "Puente Terrestre" - la conexión "Gulf-Pac"- requieren, como dijimos, soluciones inmediatas. Luego, las decisiones sobre qué hacer - al decir popular "en qué palo nos ahorcamos" son por igual de carácter apremiante. Ahora, decir que las soluciones requeridas son apremiantes y tomar las decisiones perentoriamente son dos cosas distintas. Dado el futuro incierto planteado y quién sabe qué otras complicaciones por venir no podemos alegar por una solución única. Lo prudente en estos casos es la adopción de una serie de opciones lo suficientemente comprensivas y flexibles para asegurarnos el máximo de beneficios frente a la problemática actual y las posibles ocurrencias futuras:

Por ello, a las soluciones ofrecidas en mis anteriormente citadas conclusiones, agregamos las variantes obligadas por los nuevos desarrollos:

...Frente a la competencia de la modalidad de alivio/remate y transporte a destino en supercargueros, el "Puerto para el transbordo de mercancía Granulares".

Esto como proyecto urgente y vital para hacer frente a la competencia mientras no se logre algo mejor.

...Frente al "Puente Terrestre" - la conexión "Gulf- Pac"- los Puertos para el transbordo de mercancías granulares y para el manejo de contenedores acoplados a un modernizado y especializado Ferrocarril de Panamá- el "Puente Terrestre Atlántico - Pacífico de Panamá."

...Frente a la probable pérdida de un substancial tráfico canalero, frente a la posible inhabilidad de adicionar mejoras substanciales al Canal- la completa modernización del Canal incluyendo el reemplazo total de las compuertas de las esclusas y de sus sistemas de control, la consolidación de las esclusas del Pacífico y la profundización de las radas de los puertos de Balboa y Cristóbal y de sus canales de acercamiento.

...Frente a la profundización de los puertos del Golfo y la Costa Este de los Estados Unidos el tercer juego de esclusas para barcos de 150-250-MTPM.

Excepto que, visto lo apremiante del momento, el Gobierno no puede sentarse a esperar propuestas para la construcción y operación de los mencionados puertos de transbordo de mercancía granulares y de contenedores. Hay que salir a buscar esas proposiciones ofreciendo los mejores y más fáciles términos posibles. Que la competencia de otros sitios es fuerte y decidida. Que, por tanto, los tiempos no están ni para prístineces, ni para exigencias inapropiadas.

Excepto que el ensanche del Corte Culebra queda relegado a segundo plano, porque ese es un proyecto de mejoras relacionado con un aumento de seguridad y capacidad al tránsito, elementos éstos que no son del caso ahora y porque él envuelve obras dentro del marco de los proyectos de esclusas adicionales.

Y excepto que, en relación a la necesidad de nuevas esclusas, el plan para el estudio de las alternativas al Canal presentado ante ustedes por el Ingeniero Planificador Don Augusto Zambrano debe modificarse, visto las presiones del momento y sus requerimientos, de sofocante premura, en las decisiones. Esta es una posición fuerte y por ello me explico:

Es obvio que un estudio tan amplio, tan lleno de alternativas, tan multifacético, tan complicado, tan lleno de puntos de enfoque distintos y tan lleno de las consideraciones contingentes del futuro, las conclusiones no podrán ser únicas, claras y taxativas, por el contrario, ellas estarán llenas de acondicionantes "si", ricas en opiniones conflictivas y propuestas de acción diversas. En esas circunstancias las decisiones de los comisionados no podrán alcanzar "unanimidad" de criterios puesto que, por ende, ellos, a su vez, reflejarán marcadamente los puntos de enfoque del interés nacional de sus naciones. Por ello, lo mejor que se podrá esperar es una decisión por "Consensus". Consensus, en este caso, definido como existentes cuando ninguno de los altos Comisionados objete al punto de afirmar la exclusión de su Nación de toda participación futura.

De modo que, después de cinco años, esos altos Comisionados regresarán a sus países con un paquete de decisiones - recomendaciones llenas de posibles variantes para requerir de sus gobiernos una decisión final que permita la implementación de sus recomendaciones.

En el caso de los Estados Unidos, el proceso de la toma de decisiones finales sobre el asunto que nos ocupa corresponden al Congreso. Pero antes, el caso tendrá que pasar por el filtro de una gran serie de agencias del Gobierno de los Estados Unidos que por Ley tienen que ver con proyectos Federales - y no se dude de que cualesquiera de los proyectos de mejoras o adiciones al Canal así será considerado. Según los entendidos

este proceso en la toma de decisiones bien puede, aceleradamente, tomar otros cinco años.

En el supuesto de que concurrentemente con las recomendaciones al Congreso sobre la mejora o adición al Canal se presenten por igual los acuerdos entre los Estados Unidos y Panamá que respalden esas recomendaciones, luego se tendrá que montar el andamiaje de la Oficina de Administración y Supervisión de Obras, los diseños finales de Ingeniería y especificaciones, los términos de referencia para la contratación de las obras, la celebración de las licitaciones internacionales; y la adjudicación de los contratos. Por lo corto, otros dos-tres años más. Finalmente, se ejecutaría la obra en, digamos, 8-10 años más.

Total, entonces, por los caminos del presente Plan de Estudio de la Comisión tomaremos unos 20-23 años, los 2008-2011, para la terminación de las obras que fuesen recomendadas. Esto es, la obra se complementaría en unos 10-13 años después de terminadas las profundizaciones de los puertos del Golfo y la Costa Este de los Estados Unidos. En ese lapso, es natural que los transportes en supercargueros de granos y carbón al Japón, el Cabo de Buena Esperanza hayan consolidado su posición y que toda una larga serie de intervenciones e intereses se hayan amarrado a esos transportes. Esas condiciones hará difícil, muy difícil, al mejorado Canal, el romper la barrera de la inercia al cambio y la de los intereses creados. Ello, sobre todo, porque la economía de la nueva ruta canalera dependerá principalmente de la obtención de carga de regreso, patrimonio, en ese entonces, de esos intereses mencionados ligados a los transportes por vía del Atlántico.

Por lo anterior, que sea evidente que, por los derroteros actualmente señalados por el presente Plan para los Estudios de las Alternativas al Canal, sólo conseguiremos, al final de cuentas, estrellarnos en los precipicios de un futuro incierto, preñado de alta peligrosidad económica. Por tanto, el "Plan", como dije, hay que modificarlo. Recuerden que es verdad de a puño en el mundo corporativo que las dificultades de un plan no están en el plan en sí, sino en su desarrollo.

La modificación requerida envuelve, principalmente, el proceso de aceleramiento en las decisiones (en inglés "Fast Tracking" o en el lenguaje popular "cortar por la calle del medio"). Con ello la Comisión no perdería cara, por el contrario, ganaría el lujo de haber hecho posible que en los momentos precisos se logre afrontar la competencia cuasimortal a la vida económica del Canal, de los sistemas de transporte y rutas alternas. Ello no es difícil. Para ello hay muchos caminos. Por ejemplo: Recordemos que como dije en mi escrito "El Canal - Anteproyecto de Posición Política y Económica", "la selección de la mejor alternativa canalera será determinada, en última instancia, ya no por la particular bondad técnica de cualesquiera de los anteproyectos, sino por el costo relativo resultante de

los distintos escenarios de transporte por esos proyectos vs los costos de las alternativas de transporte. Y eso ya lo hice en estudio de "Factibilidad Técnica y Económica para el Puerto de Transbordo de Mercancía Granulares en el Pacífico de Panamá" del cual, a propósito, tomé las cifras de transporte antes citadas. Ese estudio está a la disposición de la Comisión tan pronto se le requisiione. Luego, entonces, si nos olvidamos de eso de "borrón y cuenta nueva" y nos apoyamos en los estudios anteriores- cuyos particulares reposan en las bóvedas de la Comisión del Canal o en las actas de la SPIA - sólo restaría efectuar la actualización de los costos de Construcción y de Inversión total en los grande proyectos canaleros que a bien tenga considerar la Comisión. Esos estudios bien podrían ser encomendados al Japón o a los Estados Unidos o directa y conjuntamente por la Comisión a un Consorcio Panameño - Norteamericano - Japonés para entregar en digamos, 6-9 meses visto que los datos de construcción, como dije, reposan en los archivos de la Comisión del Canal o en las Actas de la SPIA. Tal procedimiento, estoy seguro, eliminará al Canal a Nivel por no ser rentable y por destructor de la presente economía canalera de servicios. Quedaría ese tercer juego de esclusas a la que me referí. La decisión y recomendación de la alternativa de esclusas escogida bien podría efectuarse para, digamos, fines del 87. Con ello, por lo pronto, se daría una inyección de esperanza a la postrada economía panameña o que alentaría y aceleraría su recuperación.

El impacto de esa aceleración en las decisiones de la "Comisión" tendría efectos saludables en los Estados Unidos, al punto de asociar la ampliación del Canal como un complemento a su política de expansionismo económico iniciada en firme con la profundización y mejoramiento de sus puertos de exportación / importación. Tal posición bien podría lograr una decisión perentoria fuera de lo común - de apoyo a la modernización del Canal y la construcción de un tercer juego de esclusas por Panamá, y con ello lograr que a tiempo se determinen las ampliaciones necesarias y se le haga frente con éxito a la competencia de las rutas. En el aceleramiento de esa decisión, varios son los argumentos que, aparte de las consideraciones técnicas, influirían la posición de los Estados Unidos:...Los Estados Unidos tienen mayor interés en ser considerados por el Mundo como de mente amplia, justa y hasta de generosa que el interés de negar a Panamá eso que pide y necesita: Un modernizado Canal, un Ampliado Canal.

...La importancia militar del Canal está en su sostén logístico a las fuerzas de combate durante tiempos de guerra. Un modernizado y amplio Canal de Panamá aumentará considerablemente la fuerza y la seguridad de ese sostén y la velocidad con que se pueda brindar ayuda a los necesitados en el período crítico post-ataque nuclear.

...Si el Canal falla en servir al comercio mundial- especialmente el de alimentos entre los países pobres del mundo- los Estados Unidos serían culpados porque el mundo vería en ellos el responsable de tal situación.

...La ampliación del Canal de Panamá reduciría los costos del transporte entre el Golfo/Este de los Estados Unidos y las Naciones del Pacífico. Ello haría más competitivo los productos de exportación de los Estados Unidos y más barato el costo de sus importaciones de esas áreas. Los Estados Unidos mal puede desperdiciar estas oportunidades.

Con lo dicho, termino esta presentación técnica sobre el tema escogido. Que ella sea mi voz de alarma, lo suficientemente alta, para que se le oiga por sobre las alharacas y las estridencias políticas del momento. Que les sea claro que la falta de acción sólo nos proyectará el espectro de un Canal sin carga- igual al ferrocarril- deteriorándose en el tiempo por falta de recursos. Que les sea claro que el Canal del año 2000 depende de nuestras decisiones de hoy.

A 125 Años del Discurso Costarricense de José de Obaldía*

ALBERTO OSORIO

"Es así como la visión de una América deslatinizada por propia voluntad, sin la extorsión de la conquista, y regenerada luego a imagen y semejanza del arquetipo del Norte, flota ya sobre los sueños de muchos sinceros interesados en nuestro porvenir, inspira la fruición conque ellos formulan a cada paso los más sugestivos paralelos, y se manifiestan por constantes propósitos de innovación y de reforma. Tenemos nuestra nordomanía. Es necesario oponerle los límites que la razón y el sentimiento señalan de consuno".

José Enrique Rodó – ARIEL

Obligante y honrosa invitación para disertar esta noche memorable me fue formulada por el Museo Histórico Cultural JUAN SANTAMARIA de esta Alejuela heroica, gracias a la gentileza de su Director Don Raúl Aguilar Piedra y de la Licenciada Luz María Campos González, y la cual me fue cursada mediante el Museo de Historia y de Arte JOSE DE OBALDIA de la Ciudad de David, gracias a su Director, el Profesor Mario José Molina Castillo.

Ambas instituciones perpetúan la memoria de hombres sustanciales, figuras miliarias que jalonan el siglo XIX costarricense y panameño respectivamente y cuyas gestas he de exaltar durante esta velada de remembranzas y, sobre todo, de edificación para nuestras repúblicas.

Conmemoramos este 15 de septiembre una efemérides de dual significado y hondo contenido regional y continental: el advenimiento de Costa Rica a la vida política libre y soberana como consecuencia inmediata de su separación de la Madre Patria en 1821 y; el siglo y cuarto que el insigne

* Disertación pronunciada en el Museo Histórico Cultural JUAN SANTAMARIA de Alajuela, Costa Rica el 15 de septiembre de 1989 con motivo del 168 aniversario de la Independencia costarricense y los 125 del memorable Discurso de José de Obaldía.

liberal itsmeño Don JOSE DE OBALDIA OREJUELA pronunciara en San José su Discurso de 1864, texto pletórico de ideas - pilares, ópimo en sugerencias actualísimas, henchido de patriotismo centro y latinoamericano.

A la altura de sus 125 años, es toda una admonitorial lección la palabra del ideológico panameño.

Únicamente aspiro a que las modestas mías logren cumplir su cometido ante esta selecta concurrencia e infiramos todos un mensaje de solidaria fraternidad que este coterráneo de Obaldía rinde a la noble Costa Rica en el día clásico de su nacimiento a la libertad.

América, nuestra América, ha superado febrilmente la etapa según la cual, en versión de genios como el gran Hegel, no habíamos llegado al uso de razón y permanecíamos alógicos en infancia conceptual inane. Sartre mismo estimó que nosotros, los indígenas, habíamos tomado prestado el Verbo ajeno, ideas y lenguajes de naciones más desarrolladas que siempre nos servirían de tutoras absolutas.

Nuestra razón, filosófica, filosofía sin más, como la denomina Leopoldo Zea, es el intento descomunal por nuestra autenticidad, la misma que ha de darse en el campo político, económico y, concretamente, en el orden de nociones que nos independizan de la égida europeizante.

Desde el siglo XVI, a raíz de los descubrimientos y viajes de circunnavegación, trastocada la imagen del universo y del sitio que en él ocupa el hombre, el continente fue blanco de la codicia de los imperios de turno. Competencia y ansias de monopolio en todas las facetas dieron la nota distintiva a la conquista del mundo inédito. Se argumentaba la unidad de fe, la cohesión territorial bajo una sola Corona, uniformidad de ideales y de legislación administrativa.

Lo que latía en el fondo de aquellas pretensiones no era más que el conflicto de intereses por la posesión de los hombres y de los infinitos bienes que implicaba aquel hallazgo.

Cuando fenece el siglo XVIII y se abre esperanzador el XIX, el periplo de indagación naturalista del Barón Humboldt vendrá a realimentar la curiosidad y el antagonismo entre los países que esgrimen el neocolonialismo como doctrina política de supremacía.

Coincide la coyuntura, por supuesto, con el auge de la nación del Norte, la cual, fundada en 1776, se convierte rápido en descomunal gigante. La tesis del Destino Manifiesto la impulsaba a ser adalid de la civilización y extenderla a pueblos de menor desarrollo y fortuna.

La unificación y el poder habrán de surgir de nosotros mismos. Aún nos desarticula la individualidad, la fragmentación y emulación internas, mientras que la unidad y el fortalecimiento político-económico distinguen a la potencia que encabeza el hemisferio.

No abrigó sentimientos antinorteamericanos ni profeso la anacrónica dialéctica que todo lo mira con el prisma del materialismo y de infraestructura de relaciones económicas.

Critico sin ambages la intromisión directa - porque la estamos sufriendo hoy- de Estados Unidos en los asuntos de los Estados o de autoconstituirse en rector de naciones jóvenes y pequeñas.

Nuestros "mecanismos de defensa" han aflorado para reservar nuestras respectivas identidades, la subsistencia y personalidad interna de los Estados latinos ante el coloso sajón, la paridad jurídica cuando nos sentáramos a mesas de negociaciones de igual a igual para precisar la apertura y funcionamiento de un Canal o los consorcios financieros e industriales que explotarían nuestros suelos o la mano de obra de nuestros jornaleros.

En un Simposio realizado en San José hace algunos años, los filósofos Constantino Láscaris y Teodoro Olarte se habían propuesto precisamente dicha meta: que Costa Rica fuese incluida como variante del pensamiento hispanoamericano y éste, a su vez, en segmento del pensar universal.

Por ventura, el jefe de las ideas y de los aconteceres trascendentales se ha ido desplazando por presiones históricas evidentes que nos hacen sentir distintos y que los hombres centroamericanos merecen humanizarse plenamente y plasmar el proyecto liberador del cual todos somos responsables actores.

¿Qué era Costa Rica cuando advino al concierto de nacionalidades? Annie Lemistre la define como "provincia olvidada" del mundo colonial, un país de gente tranquila de haciendas y trapiches, un país que le declara la secesión a España contando solamente con 60 mil habitantes. Gigantesca osadía. Pero la vieja España y el mundo se asombraron al enterarse de que los costarricenses, en el Pacto de Concordia, ya expresaban enfáticamente que el pueblo quedaba,

"en absoluta libertad y posesión exclusiva de sus derechos para constituirse en nueva forma de gobierno".

Y a renglón seguido añadían que se respetaba la libertad civil, el derecho a la propiedad y los fueros naturales legítimos ínsitos a la persona individual y al cuerpo social, excelente impronta de los ideales incendiarios

de la Francia de 1789, de la Declaración cuyo bicentenario acabamos de celebrar y que todavía repercute cual irrenunciable cartilla del mundo civilizado.

Sí Señores. Es la tradición libertaria y tolerante costarricense, hoy más que centenaria, que acoge al proscrito JOSE DE OBALDIA, panameño neogranadino que se ve forzado a abandonar el patrio lar porque es incómodo para el régimen dictatorial aupado por Mosquera.

Costa Rica está en proceso de afianzar sus instituciones, consolidar su democracia, destacarse entre los pueblos de América Central por el acatamiento a las normas constitucionales y a la defensa del incuestionable derecho de asilo cuando las circunstancias en tierras hermanas dispersan a los non gratos que se refugian a la sombra de los legendarios Poas e Irazú.

JOSE DE OBALDIA es así uno de tantos a quienes se permite pasar en esta patria el ostracismo, mientras le fuesen hostiles las condiciones de vida física e ideológica en la suya nativa.

Desde entonces, en ininterrumpida continuidad, Costa Rica ha recibido fraternalmente a muchos de diversas naciones.

A grandes pinceladas ubico al personaje. La fama le precede. Entre 1830 y 1840, en asocio de Mariano Arosemena, ejerció la tarea de periodista orientador de la opinión pública. Pequeños tabloides como el Istmo, el Constitucional del Istmo, Amigos del País y El Comercio Libre reprodujeron en sus reducidos formatos las primicias de una pluma de alto vuelo que dejó para la posteridad sesudos análisis y el planeamiento de que Panamá era un ente distinto, especial del resto de los Departamentos colombianos.

No hay más que releer la autoconnotación que nos trae el Discurso josefino:

"Hijo de Panamá i pensando siempre en la mejora i en el porvenir del hermoso Istmo de aquel nombre".

Ya ha sido Miembro de la Cámara de Representantes, Senador, Gobernador de Panamá y encargado en siete ocasiones del Poder Ejecutivo de Colombia.

Sucesor de Bolívar y de Santander en el solio presidencial, correspondió a Obaldía sancionar el acto adicional a la Constitución que creaba el Estado Federal de Panamá el 27 de febrero de 1855. Sin embargo, no hubo forma efectiva de que el Istmo se mantuviese neutral, o al menos alejado de la lucha partidista que desangraba al país.

Su elocuencia y dotes de vehemente escritor y crítico liberal rebasan cualquier ponderación.

Es el "pontífice intelectual" de los colombianos del momento, controvertido demócrata, ardiente panegirista de su causa que es la de muchos, reformador educativo, antijesuita a ultranza, manumisor de esclavos, abogado de renombre.

Bonanza y gloria palidecen. La férrea dictadura implantada por el General Tomás Cipriano de Mosquera es responsable del primer destierro de Don José, el 13 de diciembre de 1862 por razones de seguridad estatal, junto a otros preclaros varones panameños. Así, su primera presencia en Costa Rica se produce durante el gobierno de Don Jesús Jiménez, quien, además de la opción de asilo, le ofrecerá garantías de protección. La estancia, con intervalos, se prolongará hasta 1876, año de su definitiva salida de Costa Rica a edad propecta.

En este país hospitalario se dedica al noble oficio de la enseñanza. Puntarenas, Alajuela y Heredia reciben las primicias de la docencia del Señor ex-Presidente. En varios planteles dejó sentada la reputación de buen maestro y, como afirma Luis Felipe González Flores,

"de influencia cultural muy apreciable".

El 15 de septiembre de 1864, el gobierno costarricense, en acto de justicia y honor al conspicuo exiliado, le invita a pronunciar el famoso Discurso oficial con motivo del cuadragésimo tercer aniversario de la Independencia.

La Gaceta del 17 del mismo mes manifestó alborozada que las ansias de escucharlo fueron satisfechas cuando el Señor Obaldía,

"persona de alta distinción y honrosos antecedentes... eminente escritor... ocupó la tribuna".

Aproximémonos a las nociones esenciales que informan su contenido. Sopesemos las exigencias históricas cuando se acaba de tramontar la primera mitad de la centuria anterior y mirémonos en el texto para compartir con el autor su sensibilidad ante su tiempo y cuyas palabras nos llegan con lozanía y lacerante vigencia, directriz a nuestras eventualidades y optimista visión del futuro en paz y justicia, que entonces y ahora imploran nuestros pueblos.

Obaldía execra la demagogia astuta, el acceso de advenedizos al poder a costa de engaños e inconsistentes promesas.

Defiende un sistema tributario cónsono con las realidades humanas, posición geográfica y recursos del país donde opere.

La libertad de expresión hablada y escrita es una de las indiscutibles conquistas del liberalismo del cual Obaldía fue portavoz. Pero una libertad bien entendida que jamás caiga en la mentira procaz, la adulación ni la ampulosa atribución de méritos a quienes realmente los poseen. De esta guisa escribe:

"los tiranos i los usurpadores se ríen de ellas, haciendo romper las prensas, espropiándolas, persiguiendo a los escritores i mandando cargar de grillos a los que usan de la palabra contra ellos, so pretexto de que conspiran en su daño".

El corolario brota con todo su rigor cual sentencia lapidaria:

"El gobierno que abandona la defensa del honor de sus ciudadanos o súbditos no llena seguramente una de sus principales obligaciones".

Así, entre dolores de alumbramiento y gozo de sus logros, andan nuestros pueblos en busca de su propia identidad, de ser ellos mismos a la luz de nuestros condicionamientos históricos, de nuestra trayectoria social diversa, de nuestros rasgos culturales que nos especifican. Es el "volkgeist", espíritu del pueblo para usar la terminología germánica, el atributo indeleble que en medio de las marejadas del tiempo nos da pie para precisar lo que fuimos, somos, tenemos y aspiramos a ser. Sin querer hiperbolizar, construimos una ontología que camina por los meandros de la historia; viendo en retrospectiva, otea el porvenir en virtud de las actuales realidades no siempre gratas ni fáciles.

Y bien lo estipula el Discurso: el desarrollo de un país sólo puede descansar y prohiarse en un marco de referencia de legalidad y democracia.

El pueblo, con derecho a la autodeterminación, dispone de un instrumento que ha de ser respetado, el sufragio universal mediante el cual escoge libérrimamente a sus autoridades.

Hay que preservar la propiedad, la condescendencia y apertura de ideas, la libertad bien entendida como medida y equilibrio sin caer en los peligros extremos de la imposición dictatorial o del libertinaje desintegrador. Como glosa coincidente, debo recordar al polígrafo costarricense, Don Cleto González Víquez, quien nos previene contra los regímenes autoritarios o los exacerbados reclamos ciudadanos. Nadie puede, y usa esta metáfora "de golpe y porrazo", balancear sendos papeles. Ello sólo se logra -estas son sus palabras:-

"Cuando unos y otros, gobernantes y gobernados, se mantengan en su propio terreno y practiquen lealmente su propia función, la vida democrática será una realidad tangible y todos contribuirán armónicamente al bienestar y engrandecimiento social".

Una sección importante del Discurso estuvo consagrada a puntualizar las diferencias capitales entre el país del Norte y las naciones al Sur del Río Grande, como lo hiciera Rodó en el Ariel y que he tomado como epígrafe para esta intervención.

Las colonias inglesas y latinoamericanas sólo tienen en común el rubro colonial. Nada más. La solidez institucional de las primeras, contrasta flagrantemente con las guerras, el despotismo y las condiciones retardatarias que se nota en las segundas.

El federalismo coincidió con el aval histórico y formas de relaciones sociales anglosajonas. En cambio, para un América hispana tan vasta, un cuerpo de varias cabezas con gobiernos particulares, tiende a la desunión, la rivalidad desleal que atiza la disensión y finalmente disuelve al Estado.

Necesitamos establecer "repúblicas estables" con óptimas fórmulas gubernativas, porque nuestras independencias fueron resultados dispares del

"espíritu de libertad de pocos contra el fanatismo e ignorancia de muchos".

¿Por qué calcar y reproducir países facsimilares con módulos de pensamiento exóticos ahora que estamos a punto de completar medio milenio de la hispanización del continente indio? ¿No es acaso tiempo suficiente para que planteemos nuestras dificultades con sinceridad y ahondemos en sus respuestas sin recurrir a soluciones prefabricadas en otras latitudes?

Indaguemos por el mundo, el hombre y el Dios de América Media, tracemos nuestra línea original, esgrimamos nuestros argumentos lúcidos para elevar el alma de millones de seres precarios que cada día exigen libertad, justicia, pan y paz como elementos ineludibles de su emancipación.

Incluso la teología católica, otrora rígida en sus lucubraciones, ha descendido a la agobiante realidad para compartir esperanzas legítimas, comprometerse en la cotidiana labor redentora y optar por los marginados e indefensos y ser voz de los sin voz.

Porque la injusticia protesta, no importa su procedencia: clamor por la tierra, derecho a salud y educación, participación equitativa de los bienes científicos y culturales.

Obaldía se reveló como conocedor de la historia centroamericana y, particularmente, de la costarricense con todos sus detalles y avatares. Era lo menos que podía hacer para retribuir a Costa Rica el calor humano y la sensibilidad de haberlo acogido en su seno cuando la fortuna política le fue adversa. Y, al unísono, subraya la identificación del neogranadino por una tierra que sería su segunda patria durante una década.

Exaltó sus fundamentos libertarios, sus próceres -los Goicoechea, Zamora, Carrillo, Bonilla, Peralta, Castro - y elogia a Don Juanito Mora Porras, quien gobernó en medio de recias borrascas.

De la misma suerte, pondera la riqueza natural de Costa Rica sobre la cual se fijarán los países industrializados.

A manera de apostilla, traigo a colación el vaticinio del investigador alemán Karl Scherzer, quien se refiere al expansionismo norteamericano que contrasta con la sencillez costarricense, cuando se ha superado la primera mitad de la anterior centuria.

"Que la riqueza y la fertilidad de la naturaleza desarrebujada inducirá al Tío Samuel a lanzar miradas antojadizas hacia esta espléndida esmeralda. Este antojo, así se supone bien puede tornarse en una ansia indomable, especialmente al tratarse de un gigante bien entrenado por un lado y de un niño ingenuo de la naturaleza por el otro".

El científico teutón no vaciló en sostener que quien pretendiese temerariamente herir la susceptibilidad nacionalista de los costarricenses podría insinuar que, tarde o temprano, los norteamericanos controlarían las fuentes de riqueza y productividad de su pequeña nación.

El inmortal Moritz Wagner, compañero de Scherzer en las investigaciones naturalistas, acota que aún Costa Rica es para los Estados Unidos "terra ignota", pero que las aprehensiones son crecientes a medida que descubren su potencial con el peligro de irrupción en todas las aristas de la vida ciudadana, injerencia política con el consiguiente dominio económico.

Esta fue y es la hora crucial de la historia costarricense cuando el arrojo y el valor se sometieron a la mayor prueba imaginable, templados en el crisol del más prístino patriotismo.

Nuevamente invoco a Don Cleto quien se expresa en estos términos del momento preñado de expectativas y desafíos:

"En ese período, de grande actividad administrativa, ocurrieron los sucesos más trascendentales de nuestra vida nacional, posteriores a la independencia; la lucha centroamericana contra Walker, traído ¡ay! en un raptó de locura y de intransigencia feroz por los jefes del liberalismo nicaragüense".

El historiador abona al Presidente Mora Porras su valentía al repelerlo y el consiguiente engrandecimiento de su figura de estadista y auténtico paladín nacional. Las fallas de estrategia militar se vieron subsanadas por la intrepidez de los combatientes y sus actos de heroísmo por el honor e integridad de Costa Rica.

La suerte estaba echada.

En tanto, como profesional del derecho, Walker conocía perfectamente la jurisprudencia interestatal, los principios de la paz doméstica y las directrices sobre relaciones entre los pueblos y que el desenvolvimiento de los sucesos mundiales ajustaban sobre la marcha. No obstante, la sed de mando, la ambición de poder, la carrera desenfrenada por la riqueza y el lucro pudieron más que la ponderada medida y el respeto a la seguridad de las naciones de América Central.

Don JOSE DE OBALDIA es contundente y no oculta su reprobación cuando se refiere al capítulo histórico:

"¡Cuántas profecías! La última, que felizmente no se ha cumplido estuvo sí a punto de realizarse cuando un partido beligerante se echó en brazos de Guillermo Walker i de sus filibusteros esclavistas".

Costa Rica se encaminaba con paso firme a cimentar su democracia representativa, ejercer una justicia distributiva y a la praxis de una libertad cifrada en el respeto a la ley y sus instituciones. No fueron inútiles los choques bélicos entre los patriotas y los invasores en Santa Rosa, El Sardinal y la Plaza de Rivas.

El 11 de abril de 1856 marca un hito nacionalista que corrobora la defensa territorial y jurídica del país.

La tea incendiaria aplicada por JUAN SANTAMARIA al Mesón de Guerra en Rivas acorraló a los adversarios y puso en retirada las pretensiones de dilatación foránea y, como expresó el parte de guerra,

"... el fuego iba flaqueando o encerrando ya a los enemigos".

El vital martirio heroico del Tambor JUAN SANTAMARIA se inserta en el cuadro poco feliz del expansionismo estadounidense.

Luego del fracaso de la federación de América Media y a 14 años del sacrificio de Francisco Morazán, no faltan ojos ávidos que vean la factibilidad de anexarse por la fuerza las republiquetas mesoamericanas, países compuestos por masas de campesinos y aborígenes ignorantes, presas fáciles para un ensanche del cual podrían derivarse pingües beneficios en un feudo económico sin fronteras.

No contaron con el espíritu nacionalista que se transformaría en inexpugnable muralla contra la cual vendrían a estrellarse los desmedidos impulsos dominadores de la potencia nacionalista.

En un solo párrafo, Obaldía condensa y cuaja la gesta, trascendencia y significado de SANTAMARIA. Helo aquí:

"La comisión fue aceptada; espérese la noche; hácense los preparativos convenientes; i entra un desconocido a aquella especie de ciudadela, seguro de encontrar la muerte en un recinto. El fuego comienza, pero su luz descubre al incendiario; una bala enemiga le despedaza el brazo en que brilla la tea; i funciona el otro brazo con una nueva tea sin que el valor desmaye.

Arde el edificio, vuelan las municiones i todo se consume; huyen aterrados los filibusteros, i se canta victoria...

Señores: EL HEROE HUMILDE, IMITADOR DE RICAURTE EN SAN MATEO SE LLAMABA JUAN SANTAMARIA, POR SOBRENOMBRE GALLEGO. ¡HONOR A SU MEMORIA!"

Únicamente habían transcurrido escasos ocho años de aquella jornada trágicamente gloriosa en los fastos de Costa Rica y nuestro JOSE DE OBALDIA valoriza, ensalza y pone de ejemplo al héroe, siendo uno de los primeros en proponerlo al veredicto de la historia.

JUAN SANTAMARIA. Poco puedo agregar a los estudios que costarricenses y foráneos han vertido sobre su acto de desprendimiento. Pero los que sí es cierto es que siempre son los hijos del pueblo anónimo, "los de abajo" que aportan su cuota de inmolación para que la patria viva.

Un joven alajuelense de 25 años, sostén único de su madre, se ofrece para incendiar el cuartel donde se habían parapetado las huestes extranjeras que disparaban sobre las columnas de sus compatriotas.

Hay mecanismos psicológicos que no logramos comprender. El héroe y el mártir surgen cuando o de quien menos se espera. Aquí se trata de una decisión espontánea, casi instintiva, que lo mueve a actuar por la Patria sin miramientos ni condiciones.

Con justicia, JOSE DE OBALDIA parangonó su entrega a la del Capitán Antonio Ricaurte quien, durante la Campaña Admirable venezolana al mando de Bolívar, voló el parque de los insurgentes para que no cayese en manos de los realistas, siendo instantáneamente despedazado por la inmensa explosión.

La inmolación de SANTAMARIA, similar a la de Ricaurte, puso en desbandada a las recalcitrantes huestes mercenarias, preservando el sagrado principio de la autodeterminación y soberanía del pueblo que es la del país.

Apenas cuatro días después de los sublimes sucesos de Rivas, la ciudad de Panamá era teatro de una asonada populachera en la cual los historiadores han querido ver las manifestaciones del descontento fermentado, del resentimiento acumulado. Me refiero a la revuelta de la Tajada de Sandía.

El 15 de abril de 1856, el norteamericano Jack Oliver se negaba a pagarle a un pobre negro vendedor ambulante el precio de un real por una rebanada de la jugosa fruta tropical. Defendiendo su derecho, el panameño sacó a relucir su filoso puñal y ya fue la debacle. Disparos, heridos, muertos, saqueos, la guerra de todos contra todos en un Panamá inundado por individuos de las más lejanas procedencias que se encaminaban apresuradamente a la conquista del nuevo vellocino de oro californiano. Por el ferrocarril transístmico recién inaugurado dicurría toda esa informe multitud para trasegarse de uno a otro océano.

Con posterioridad a los hechos, las exigencias del gobierno norteamericano al neograndino crecieron sin proporción: una zona neutral con la vía ferrea por eje para proteger vida y haciendas de sus ciudadanos residentes y de paso (preludio de la futura Zona del Canal); 200 mil dolares de la época por indemnizaciones a los daños causados en el motín; viáticos de los comisionados negociadores; en suma, un monto de medio millon de dolares, dice en sarcástico estilo el historiador cartagenero Eduardo Lemaltre- ¡por un trozo de sandía!. Prueba más, la enésima, de la prepotencia individual y oficial, del grande contra el indefenso. Nuestro Juan José Arévalo la ilustra en la fábula del tiburón y la sardina.

¿Coincidencias de la historia? ¿cronía y jugarretas del destino?. Hay algo más en el trasfondo del acaecer; son motivaciones actuantes entre bastidores, la trama de intereses políticos aunados a la preponderancia económica, el imperio del poder sobre la sensatez, de la energía pragmática que embiste pueblos inermes que luchaban por devenir naciones en el amplio pero recto sentido del vocablo.

A pocos meses de aquellos incidentes desventurados, el propio Obispo de Panamá, Fray Eduardo Vásquez, "ponía el dedo en la llaga" y afirmaba en misiva dirigida al Presidente de Colombia Mariano Ospina que los norteamericanos padecían de ojeriza contra las dos razas que poblaban el Istmo, negros y mestizos y que éstos, por su parte, discriminaban contra los rubios por agresivos y por las veladas y explícitas amenazas de invasión:

"cuando menos lo pensemos nos atrapan los señores yankees sin dejarnos siquiera gritar",

tronaba el Prelado.

Nada nuevo.

Sin adentrarme en la minucias de tan vidrioso tópico, en la disparidad de mentalidades, sistemas de vida y escalas valorativas radica desde entonces, hasta hoy la presencia, influencia y ascendiente de un pueblo sobre otro.

El panameño ha luchado con denuedo y sin tregua por su identidad; el esfuerzo no arranca de 1914 cuando fue abierta la vía intermarina; se remonta a mediados del siglo pasado con el impacto que incide desde la economía y costumbres hasta nuestra expresión lingüística. Es el alto precio que pagamos por nuestra envidiable geografía de encrucijada continental.

Hay que recalcar con Obaldía que el

"buen uso de sus derechos plenamente soberanos"

permitirán a Costa Rica, y por extensión a Panamá, preparar el porvenir; sostiene el prócer en su Discurso,

"deliberar de su propia suerte"

El augurio socio-político se está cumpliendo en Costa Rica: desarrollo integral, humanismo gubernativo, educación, comercio promisorio, recta justicia, estímulo para el ciudadano, explotación racional de los recursos naturales, respeto a las garantías individuales y a las instituciones.

Sin aparato militar y con decidida vocación civilista, se ufana de haber proscrito el ejército durante el mandato de Don José Figueres Ferrer.

Hemos de dejar de ser escenarios de guerras de alta o baja intensidad

donde dirimen sus problemas los bloques ideológicos que se disputan la hegemonía del globo.

América Central, en la familia de patrias de la América grande, ha adquirido conciencia de sí misma, sensibilidad ante sus situaciones y confirma su esperanza por días mejores.

En las cuartillas finales del Discurso se lee:

"mi amistad y gratitud por Costa Rica, i mi insondable deseo de servir a la causa de los principios liberales que distan tanto de la exageración democrática".

Señores:

Perdonadme por agotar vuestra generosa paciencia. Concluyo haciendo míos los conceptos del último párrafo del Discurso de 1864 y que en la tersura de la palabra dirijo a este pequeño gran país enrumbado hacia la plenitud del mañana superior:

"RECIBA COSTA RICA MIS VOTOS MAS ARDIENTES POR ESTA DELICIOSA ARMONIA POR SU FELICIDAD I BUEN NOMBRE; SIGA SU DIGNA I POPULAR ADMINISTRACION LA SENDA DE HONOR I DE PROGRESO QUE SE HA TRAZADO I ESPERE TRANQUILA LOS FALLOS DE LA HISTORIA"

Gracias

Alajuela - Panamá, 15 de septiembre de 1989

FACTORES POSITIVOS PARA ESTABLECER UNA BIBLIOTECA INFANTIL EN PANAMA

HENA GONZALEZ DE ZACHRISSON

Antecedentes

Ningún país puede crecer culturalmente sin una educación que estimule su desarrollo cultural desde la temprana infancia. Esto se logra en forma eficaz poniendo libros al alcance de los niños a través de bibliotecas infantiles. La mayoría de los países del mundo tienen bibliotecas o salas infantiles. Latinoamérica no es excepción. Sólo en Venezuela hay 326 salas infantiles; en Panamá, en cambio, las bibliotecas y/o salas infantiles brillan por su ausencia.

Es triste admitirlo, pero la cruda realidad es que carecemos de este recurso tan esencial en la formación de nuestros niños. Y no son las lamentaciones ni las críticas lo que van a remediar tan dolorosa situación, sino la acción conjunta, dinámica y positiva, que ponga a funcionar los mecanismos necesarios para encontrar una pronta solución a esta deficiencia.

Aun en los momentos actuales que atraviesa nuestro país, con tanto problema apremiante, esta carencia no debe juzgarse trivial. Los niños son los más importante de un país; son los ciudadanos del mañana. En Panamá gran parte de sus habitantes son niños y jóvenes, y sus necesidades ameritan seria consideración.

Panamá es uno de los países en vías de desarrollo más pequeños del continente americano. A nivel internacional se le reconoce por su canal donde a diario atraviesan buques de todas partes del mundo. Su población es de más de 2.3 millones de habitantes; 600 mil son residentes de la capital de la República. De éstos, 200 mil son niños y jóvenes. Esta última cifra indica los posibles usuarios de una biblioteca infantil. Salta a la vista que Panamá tiene necesidad no sólo de una, sino de varias bibliotecas infantiles. Ya es tiempo de empezar por la primera, en el centro de la ciudad capital.

La excusa que se presenta en estos momentos para postergar la acción es

la situación difícil que sufre el país. Pero... ¿Qué podemos decir de los años pasados? ¿Cuáles fueron entonces las excusas?

Siempre habrá razones negativas para postergar la acción. Pero, asimismo, siempre existirán factores positivos para encontrar alguna solución, pese a los veinte mil obstáculos. A continuación señalamos algunos de estos factores para llevar a una feliz realidad el sueño de establecer la primera biblioteca infantil en la ciudad capital.

UBICACION DE LA BIBLIOTECA INFANTIL

Lo primero que hay que considerar es el lugar para la biblioteca infantil. En medio del bullicio de una ciudad es importante encontrar un lugar tranquilo, fresco y con facilidades que inviten a la lectura.

En un remoto lugar de la República, en el Centro San Benito, de Volcán, existe un sitio así. La sección no es grande ni especializada. El lugar de los libros es pequeño, apenas unos anaqueles en las paredes, pero afuera hay una cantidad de mesitas y sillas para leer, participar en juegos de mesa disfrutar de un ambiente de paz. El estado de los libros demuestra que éstos se usan con frecuencia. Es natural que exista un lugar así en las áreas rurales. Existe el factor primordial: la naturaleza aportando lo indispensable para motivar la amistad entre el niño y el libro.

Sin embargo, un panorama tan relajante como éste no se limita a las áreas rurales. Aquí en plena ciudad hay un lugar similar: el Parque del antiguo Club de Golf. He allí el lugar ideal para establecer la primera biblioteca infantil y juvenil de la ciudad capital, lleno de tranquilidad, frescura y verdor. Además, hay facilidades de buses, y facilidades de estacionamiento para quienes llegan en sus propios carros.

Este parque es un lugar de familia, donde se hace ejercicio, se realizan caminatas, se practican deportes y el niño tiene una capacidad de facilidades para su diversión. Es un lugar que a los niños les gusta visitar. Los libros para niños acabarían por atraerlos aún más. Y, como ocurre en otros países, mientras, los padres practican deportes, los hijos pasarían momentos amenos en la biblioteca, penetrando en un mundo rico en conocimientos y experiencias, desarrollándose culturalmente.

Pero lo más maravilloso y práctico de esto es que en el parque hay tres construcciones que servirían para establecer la biblioteca infantil. Sólo sería necesario realizar algunas modificaciones arquitectónicas, y el costo sería bajo en comparación con una construcción nueva. Estas tres opciones son:

1. La construcción a la entrada del parque utilizada anteriormente por el IPAT para exhibir artesanías del país. Actualmente este lugar se halla desocupado.

2. En el sótano de la Biblioteca Nacional Ernesto J. Castillero, situada en el parque, hacer un anexo con su propia entrada en la parte trasera del edificio, cumpliendo así con los reglamentos bibliotecarios que exigen que la sala infantil esté separada de la biblioteca para adultos.
3. El edificio del antiguo Club de Golf en los espacios desocupados, donde originalmente se pensó establecer una biblioteca infantil.

Cualesquiera de los tres sitios señalados puede servir para la biblioteca infantil. Los terrenos del parque son, a nuestro entender, propiedad del Estado y están bajo el control de la Primera Dama de la República. Estamos seguros de que no escapará a su sensibilidad la posibilidad de una biblioteca infantil, menos cuando se acaba de construir una piscina en los predios del parque. Resulta menos costoso reacondicionar uno de los sitios citados para biblioteca infantil y el mantenimiento de una biblioteca también es mucho menor.

RECURSOS HUMANOS

Si la biblioteca infantil no cuenta con los recursos humanos adecuados está destinada al total fracaso. En la selección de un (a) director (a) para la misma, lo correcto es considerar a alguien con carrera de bibliotecólogo con especialización en la rama infantil. Las siguientes interrogantes son imprescindibles:

¿Quién puede correr con los gastos del personal? ¿A quién le cabe esta responsabilidad? Las bibliotecas públicas son responsabilidad del Estado y el personal está dentro de la planilla del Ministerio de Educación. Si bien en los momentos actuales no se están haciendo nombramientos, los recursos humanos se pueden lograr reubicando a cierto personal selecto del Banco del Libro del ministerio mencionado.

El banco del libro es un departamento del Ministerio de Educación que se dedica a la promoción de la literatura infantil, entre otras funciones. A principios del año 1989 celebró la Primera Exposición Iberoamericana de Literatura Infantil y Juvenil en la Biblioteca Ernesto J. Castillero, la cual fue un rotundo éxito. La enorme cantidad de niños y jóvenes que acudieron dan muestra palpable del interés que existe en el país por la literatura infantil. Del Banco del Libro se puede seleccionar personal adecuado para atender la biblioteca infantil. El personal de la biblioteca debe ser cariñoso con los niños y lleno de entusiasmo en la promoción de la literatura infantil.

Por otro lado, no hay que subestimar el valor de un cuerpo de voluntarios formado por bibliotecólogos en su último año universitario interesados en ganar experiencia práctica; bibliotecólogos jubilados deseosos de poner sus conocimientos a buen uso; autores de obras infantiles sensibles al desarrollo cultural de los menores; a todos los interesados en promover la cultura del país. La tarea de una biblioteca infantil requiere de muchas cabezas creativas, llenas de inventiva y entusiasmo, con puertas abiertas a

todos los que con su granito de arena puedan llevar las actividades a feliz éxito.

RECURSOS MATERIALES

Los recursos materiales indispensables de una biblioteca son: anaqueles para los libros; mesas y sillas de pequeña dimensión para los niños; dos escritorios y sus respectivas sillas para los encargados de atenderlos; un tarjetario y un archivo.

Para promover, estimular, atraer y despertar interés, el siguiente equipo es también necesario e importante: grabadora con dictáfono; televisión de pantalla grande para presentar cuentos y sistema Betamax o VHS; fotocopidora y retroproyector.

Y, por supuesto, no deberían faltar servicios higiénicos y fuentes de agua, además de los útiles corrientes de oficina, máquina de escribir, papel, teléfono, etc.

Los recursos materiales se pueden obtener de empresas privadas, entidades cívicas o algún fondo especial extranjero.

LIBROS PARA NIÑOS Y JOVENES

Para empezar, hay que tener disponible un mínimo de 4,000 títulos, teniendo presente que hay que aumentar su número y renovarlos con el tiempo. Al seleccionar los mismos, hay que considerar, en primera instancia, a los pequeños usuarios porque en un país como el nuestro, en que se lee poco, hay que enamorar a estos pequeños con los libros y crearles el buen hábito de la lectura. Por esto, una cantidad apreciable de los libros deben ser libros ilustrados sin leyendas, ya que deben alcanzar a los pequeñitos que aún no leen.

Es importante que los libros sean cuidadosamente seleccionados y no debemos limitarnos a recibir donaciones al azar, que equivale a aceptar lo que se quiera dar en lugar de lo que se quiere recibir.

La Asociación Internacional de Literatura Infantil y Juvenil, capítulo de Panamá, (IBBY/Panamá) está en condiciones de brindar asesoramiento en la selección de libros a nivel internacional. También se puede recurrir al Banco del Libro del Ministerio de Educación y al IRA (International Reading Association).

Cuando se tenga una lista de obras selectas de diversos países, se podrá acudir al Cuerpo Diplomático para solicitar donaciones. Nuestra propia carencia de libros nos permite beneficiarnos de la experiencia de otros países dedicados a informarse y suplir a sus bibliotecas infantiles con lo mejor. El Banco del Libro de Venezuela debe ser abordado para beneficiarnos de sus conocimientos. Venezuela es el país latinoamericano

que más conocimientos tiene actualmente en literatura Infantil y juvenil, a nivel internacional.

HORARIO DE LA BIBLIOTECA INFANTIL

El horario deberá ser flexible y contemplar las horas en que el pequeño usuario puede hacer uso de los servicios bibliotecarios. El usuario sólo puede visitar la biblioteca después de clases y, si aún no asiste a la escuela, en horas en que sus padres pueden llevarlo, después del trabajo y en sábados y domingos. Si el horario se establece sin tomar en cuenta estos factores, muy pronto no habrá pequeños usuarios, ni nadie que acuda a la biblioteca.

Sin perjudicar a los empleados de la biblioteca, se pueden establecer horarios que se ajusten a la situación:

1. Trabajar sábados y domingos y tomar por días libres otros dos días de la semana, por ejemplo, miércoles y jueves.
2. Trabajar por turnos sábados y domingos y, de 4:30 a 6:00 p.m.
3. Considerar que la biblioteca abra más tarde y cierre a las 6:00 p.m.
4. Seguir con el horario regular del Ministerio, pero utilizar un cuerpo de voluntarios para asistir sábados y domingos y, de 4:30 a 6:00 p.m. en días de semana.

En épocas de vacaciones escolares, el horario podría cambiar para ajustarse a las necesidades de los niños y jóvenes, considerando la presentación de programas atractivos para promover la lectura y la exposición de libros.

COMPARACION CON OTROS PAISES LATINOAMERICANOS

En Argentina hay una cantidad apreciable de bibliotecas infantiles estatales y bibliobuses para áreas alejadas, en particular obreras, y bibliotecas circulantes a nivel privado.

Sólo en Sao Paulo, de Brasil, hay una red de 24 bibliotecas públicas infantiles y casi todas las bibliotecas públicas del país tienen salas infantiles.

En 1936 funcionó en Bogotá, Colombia, la primera sala infantil dentro de una biblioteca pública. A la fecha hay una cantidad grande de salas infantiles a lo largo del país, algunas públicas, otras privadas.

En 1971 se creó la Biblioteca Infantil Carmen Lyra en el Parque Central de San José, Costa Rica, y actualmente existen otras dos bibliotecas infantiles en esa ciudad. Además, hay una sala infantil en la Biblioteca Nacional.

En Cuba existen 275 salas infantiles, esparcidas por toda la isla.

En Ecuador hay una biblioteca infantil organizada por la Fundación Mundo Juvenil de Quito y se mantiene en base a donaciones de particulares y ayuda del Ministerio de Educación y Cultura.

En Guatemala hay 60 bibliotecas populares, todas las cuales tienen salas infantiles.

En Nicaragua hay una biblioteca infantil y la red de 43 bibliotecas públicas cuenta con salas infantiles.

En Venezuela hay en la actualidad 326 salas infantiles con estantería abierta y programaciones especiales para atender a los niños.

En Panamá las bibliotecas infantiles o salas infantiles de bibliotecas brillan por su ausencia.

En Panamá, la Provincia de Chiriquí nos lleva la delantera en añadir la acción a la preocupación por la carencia de bibliotecas infantiles en el país. En la Biblioteca del Centro San Benito de Volcán, hay una pequeña sección infantil. En la biblioteca Pública Santiago Anguizola Delgado, de David, se proyecta establecer una sección infantil.

¿Hasta cuándo postergaremos la biblioteca o sala infantil en la ciudad capital? Tenemos muchos obstáculos, es cierto, pero también hay muchas soluciones positivas para hacerle frente a los mismos y unidos llevar a feliz realidad este proyecto. Para ello necesitamos de la colaboración de todos: del Estado, de la empresa privada, de los clubes cívicos, de profesionales, de voluntarios, del cuerpo diplomático, del pueblo. Empecemos hoy por el primer paso, el terreno en el antiguo Club de Golf.

Poco antes de publicar este artículo, hemos sabido que "Casa Alianza", ubicada en la Plaza Catedral, acaba de inaugurar una pequeña Biblioteca Infantil.

MANIFESTACIONES RELIGIOSO-POPULARES DE LAS FIESTAS PATRONALES DEL SANTO CRISTO DE ESQUIPULAS DE ANTON.

Por: LUZ O. AVILA.

No podemos dar inicio a nuestra exposición sin antes agradecer la ayuda de todas las personas, en especial de los antoneros, que compartieron con nosotros sus recuerdos y conocimientos.

Aunque no pretendemos hacer un estudio de orden folklórico, tenemos la intención de consignar fielmente la mayor cantidad de datos posibles sobre las ricas costumbres paganas y religiosas sincretizadas en esta festividad.

Celosamente cuidada, el Santo Cristo de Esquipulas de Antón es una de las imágenes sagradas más veneradas y respetadas en nuestro país, y si bien no se puede precisar la fecha de su llegada al pueblo de Antón (fundado en 1689), las leyendas que tratan de explicar su origen le atribuyen desde el principio un carácter milagroso.

El recuerdo de su poder para sanar enfermos y obrar otros prodigios se remonta a más de doscientos años, y desde entonces miles de personas han acudido en busca de su auxilio o simplemente para tributarle una oración.

HISTORIAS SOBRE EL ORIGEN DEL ESQUIPULAS DE ANTON, Y DESCRIPCION DE LA IMAGEN:

Hay varios relatos con los que se intenta develar el misterio de su procedencia.

El más conocido dice que en los tiempos en que el templo de Antón no era más que una modesta ermita, en una de las playas cercanas, unos pescadores, atareados en halar sus redes, vieron a lo lejos algo que parecía un tronco que se iba acercando a la costa. Cuando estuvo más cerca se dieron cuenta de que en realidad era un cajón, con mucho esfuerzo lo llevaron a la orilla de la playa, observando que en uno de sus lados había

una inscripción que decía: "Santo Cristo de Esquipulas". Y en verdad , al abrirlo encontraron la figura de un Cristo.

Se supuso que el barco que lo transportaba naufragó, y como su destino era la localidad de Esquipulas, en Guatemala, las autoridades eclesíásticas decidieron enviarlo a sus dueños. Pero ya la gente de Antón había hecho una cruz para el Cristo y ubicado en un pequeño altar; cuando lo bajaron y acomodaron en otro baúl para emprender el viaje, fue imposible moverlo. Considerando que era señal de que el Cristo no quería que se lo llevaran, los antoneros se resistieron a entregarlo, por lo que el obispo de Panamá no tuvo más remedio que aceptar dejarlo en Antón.

Hay otras dos versiones que son modificaciones de la primera; en una cuenta que en Antón y Penonomé encargaron una Virgen Purísima y un Cristo, respectivamente, y que cuando llegó el momento de hacer las entregas se confundieron las cajas. Cuando se descubrió el error y quisieron mover la caja que guardaba al cristo, estaba tan pesada que solamente después de muchos intentos consiguieron llevarlo a Penonomé. Debemos aclarar que la Virgen de Penonomé procede del Ecuador, pues su estilo corresponde al de la famosa escuela quiteña.

La que sigue, hace corresponder a la Isla de Taboga el encargo del Cristo, y a Antón el de una Virgen del Carmen (recordemos que en sus comienzos Antón era básicamente un pueblo de pescadores, lo mismo que Taboga, y que la Virgen del Carmen es la protectora de los marinos y pescadores).

Cuando llegó el barco a Taboga, y se disponían a desembarcar la preciosa carga, ésta estaba tan pesada que convinieron en dejar la Virgen en Taboga.

Evidentemente, el Cristo permitió que lo bajaran sin dificultad para transportarlo hasta Antón.

Finalmente, anotaremos una leyenda que atribuye al Santo Cristo un origen autóctono.

Recién establecido el poblado de Antón los oficios religiosos se realizaban en una casita de adobe en el patio de lo que es ahora la Casa del Municipio.

Un buen día se apareció un forastero preguntando si tenían un Cristo para la capilla que iban a construir (el permiso para el levantamiento de la misma fue dado en 1962). como le contestaron que no, pidió un pedazo de madera dura (posiblemente de naranjo) y se encerró en la casita.

Permaneció dentro durante quince días, y sólo entreabría la puerta para recibir la comida y el agua que le llevaban. Cuando cesaron los sonidos provenientes del interior, y como el misterioso personaje no salía, los vecinos se acercaron y con cautela abrieron la puerta, descubriendo en el centro del recinto la magnífica escultura de un Cristo con los brazos abiertos. Los alimentos y el agua estaban intactos y aquel hombre había desaparecido sin que se supiera su identidad.

Aparte de las circunstancias sobrenaturales que acompañaban su llegada, no se tienen noticias de milagros comprobados sino hasta el siglo XVIII, cuando, en un cambio de techo, un hombre que padecía terribles dolores de cabeza y que se encontraba orándole al Santo Cristo para que lo sanara, fue herido por una piedra desprendida del tejado, y en lugar de salir sangre de su cabeza, lo que brotaba era un líquido viscoso y maloliente.. Recuperado de la herida, no volvió a sufrir más dolores.

Mientras estábamos buscando datos para este trabajo, nos contaron que el último milagro público del Santo Cristo se verificó mientras estaban cambiando el techo del templo, el año pasado, y en presencia de muchas personas que estaban en ese momento en un velorio.

Uno de los trabajadores que estaba en la cúspide resbaló y rodó por la cubierta cayendo en el suelo, asombrosamente sin sufrir siquiera un rasguño. Sorprendidos todavía, los presentes vieron como aquel obrero se levantaba sin ayuda y corría a postrarse a los pies del Sagrado Cristo a darle gracias.

Quienquiera que haya sido el creador de la figura del Santo Cristo de Esquipulas, era realmente un magnífico escultor, de mucha sensibilidad estética y gran conocedor de la anatomía humana. Con la descripción que a continuación haremos de esta singular imagen advertirán por qué.

El cuerpo, de la cabeza a los pies (exceptuando los brazos), fue tallado de una sola pieza de madera olorosa y dura, que se piensa podría ser de naranjo o de palo de rosa. Aunque de lejos parece más grande, mide cerca de 1.20 m, y sus miembros están perfectamente proporcionados a su tamaño.

La cabeza, inclinada hacia abajo, es pequeña, cualidad que le permite lucir su ya tradicional peluca de cabellos naturales negros y rizados que devotos agradecidos le obsequian. Su pelo original fue cincelado modestamente (corto y pegado al cráneo), y es de color castaño claro como la barba.

Sobre el cabello lleva dos coronas de oro superpuestas y sin espinas.

Tres "potencias" de oro, que simbolizan rayos de luz, están fijadas a los lados y sobre la cabeza.

Su rostro es lo único que no forma parte del tronco único del que fue hecho el cuerpo; fue trabajado aparte y se puede quitar y poner a voluntad. Tal vez el artista quiso hacerlo así para dedicar más tiempo y cuidado en el cincelado de las facciones, con lo que logró el efecto de un Cristo durmiente cuyo hermoso semblante no expresa dolor, sino una infinita bondad y paz de la que se contagian quienes lo contemplan.

En el torso se observan claramente las costillas y la herida del costado, y sólo lleva puesto un pañete blanco con bordados y otros adornos (perlas, cintas, etc.), atado a la cintura. Desde siempre, la gente nombra a este lienzo "sudario", aunque esté mal empleado el término, y cada año recibe uno nuevo para estrenarlo el día de la primera novena y lucirlo todo el año. Si se conservaran todos los "sudarios" que el Santo Cristo ha llevado, la colección sería más impresionante de lo que lo es, ahora.

Ambas piernas, ligeramente dobladas, son delgadas y los músculos de los muslos son notables, al igual que la prominencia de la rótula en las rodillas cubiertas de sangre.

Se han puesto unas aldabas pequeñas en los muslos para sujetar los brazos a las piernas cuando la imagen reposa en una urna sepulcral durante la procesión del Viernes Santo.

Los tobillos llevan la marca de la cuerda con que fueron atados, y en los pies se aprecian las señales de la venas bajo el color de la sangre que sale de la herida y manchando los dedos largos y delgados. Los dos están unidos por un clavo de plata.

Cabe señalar que los fieles atribuyen a las llagas de las rodillas y de los pies poderes especiales. Antes se les permitía besarlos y pasarles pedacitos de algodón perfumados, lo que con el tiempo deterioró levemente los dedos.

Afortunadamente ya no se permite hacerlo y sólo en casos muy especiales se otorga el privilegio de tocar al Cristo de Esquipulas.

Los brazos anteriormente ensamblados a presión, representaban un serio problema cuando se necesitaba moverlos. Tienen ahora una bisagra bajo ellos, que evita tener que manipularlos demasiado.

Y también están sujetos a la cruz por clavos de plata, y se les delineó la azulada circulación de las arterias y la marca de las cuerdas en la muñecas.

Contrariamente a las extremidades inferiores, los brazos no manifiestan otras heridas; las manos tienen la postura relajada de alguien que duerme y dedos de líneas suaves, casi femeninas (este efecto se nota mejor cuando el Cristo yace con sus brazos a los lados).

Algunas personas aún recuerdan que originalmente la piel del Santo Cristo tenía un tono cobrizo, en analogía con los grupos negros y mestizos propios de la región de Antón.

Pero hace como cincuenta años, el cura párroco de aquella época lo mandó pintar y se lo cubrió con pintura blanca, dándole un aspecto poco

agradable y totalmente diferente al que había tenido.

Para hacerle su primera restauración formal (hará unos veinticinco años), los "Hermanos del Cristo" contrataron al señor Victor Salazar, hábil restaurador de santos y natural de Antón. Se le pidió enfáticamente que tratara de devolverle el color primordial.

Resultó difícil cumplir con el encargo, pues tuvo que trabajar sobre la pintura blanca por temor a dañar la madera si intentaba quitarla. Aun así logró darle un color levemente bronceado, y reparó con maestría los dedos de los pies, deteriorados.

Una cruz de madera relativamente nueva y que fue obsequiada como pago de una manda, sostiene el cuerpo del Santo Cristo, y además de los clavos, dos cordones (uno rojo y otro blanco ocultos por el "sudario") son pasados por la cintura y amarrados a la cruz para reforzar el cuerpo.

La gente atribuye a estos cordones el poder de sanar y unir a las personas que piden ser atados con ellos. El día de la procesión, y antes de que el Cristo sea puesto en la cruz del anda, decenas de creyentes esperan su turno para rezar por su salud, a través de los cordones.

Un detalle muy especial caracteriza la visión del Santo Cristo de Esquipulas y que lo diferencia de otros Cristos crucificados: los "milagritos" o exvotos de insólitas formas que cuelgan de gruesos hilos y cadenas de plata de hasta cinco metros de longitud, y dispuestos en forma de cortina a ambos lados de la Cruz.

Estos "milagritos" representan favores concedidos por el Santo Cristo a quienes han rogado con fe, y son el símbolo imperecedero de los fieles que le han venerado.

No se sabe cuántas de estas figurillas posee el Cristo; entre las de oro, plata y plomo, son incalculables. Muchas personas se dejan engañar por joyeros deshonestos que les venden plomo por plata al precio de ésta última.

Una placa rectangular de plata con la inscripción I.N.R.I., se encuentra en la parte superior de la Cruz, y es sustituida por una de oro más pequeña en el día de su paseo anual.

En la casa de una familia de Antón reposa la auténtica Cruz del Santo Cristo, la única que llevó hasta el día en que fue reemplazada por la actual. Una reliquia como esa debe permanecer en un lugar donde esté a la vista de todos y ser patrimonio de todos los antoneros.

El Santo Cristo ocupa el Altar Mayor de la Iglesia, dentro de una especie de nicho de cristal, y permanece bajo llave casi todo el año, excepto cuando se le cambian las flores o para ventilarlo.

Cuando se entra en la Iglesia, lo primero que se observa es la imagen del Cristo de Esquipulas.

Nos detendremos un momento para hablar sobre la evolución de la estructura del templo y otras consideraciones al respecto.

Cualquiera que no sea de Antón podría pensar que la Iglesia se llama Cristo de Esquipulas. Pero no es así, su nombre correcto es San Juan Bautista de Antón, lo mismo que la de Penonomé y otros pueblos.

Pese a que hace mucho que no es el santo patrono de Antón, este pueblo fue consagrado a Juan el Bautista cuando se fundó.

De hecho, cuando se construyó la ermita, quien ocupaba el altar principal era este santo, y a un lado estaba el Santo Cristo, hasta que a principios del siglo XIX se reubicó al Cristo en el lugar del Bautista.

Actualmente, la Iglesia es un edificio que en nada recuerda a la ermita que fue. Tiene dos torres que guardan una fachada austera, con techo de doble inclinación recientemente cambiado a uno de acero en vista de que el anterior (de madera y cinc) estaba dañado y constituía un peligro.

Posee un amplio atrio que la rodea y una corta escalinata, parte de la cual se convirtió en rampa para hacer menos penosa la salida y entrada de los santos sobre sus andas.

Como era más práctico poner ventanas de vidrio con marcos de acero, se eliminaron los bellos ventanales de madera con cristales españoles de colores de inestimable valor. Ojalá que no corran la misma suerte de la vieja cruz y sean guardados con celo.

Entre las modificaciones de la estructura, está la construcción de una nueva sacristía. Tuvimos suerte de ver y fotografiar los vestigios visibles de la ermita y las marcas que han dejado las sucesivas elevaciones del techo, más las cuatro paredes levantadas para reforzar cada una de las anteriores.

Poniendo mucha atención, aún pueden notarse las fases de crecimiento del templo: la ermita de ladrillos cocidos; una segunda etapa, cuyo límite está marcado por las lápidas empotradas en la pared y que datan de la segunda mitad del siglo XIX; la tercera fase llega hasta la base de la escalinata del costado derecho de la Iglesia; y por último el aumento que se hizo en 1941, y donde se levantó una segunda torre, el atrio y un altílo interior sobre la puerta principal, que es donde canta el coro y se ubica el órgano.

Un legado del pasado que permanece inadvertido bajo la forma de una flor de loto, es la antigua pila bautismal, que sirve como pedestal del púlpito, y que fue esculpida en una gran roca por un artífice español.

FESTEJOS PATRONALES:

Aunque la popularidad del Cristo estaba ampliamente difundida, no se le festejaba con la pompa de hoy en día; fue Monseñor Sebastián De Aguilera Jaén (1822-1908) quien, muy modestamente, promovió los primeros festejos hacia la década del setenta u ochenta del siglo pasado.

Oficialmente, los actos religiosos en honor al Santo Cristo de Esquipulas se inauguran al amanecer del día 6 de enero, con la primera de las diez misas que se celebrarán. Ese día los habitantes del pueblo de Antón colocan cuadros con la fotografía del Cristo sobre las puertas de sus casas, o, al igual que antes, unas banderitas blancas y amarillas que son su emblema; por las noches, al comenzar las novenas, los iluminan con luces de colores.

Cerca de las doce del día, un grupo pequeño y selecto de personas dirigidas por miembros de la Congregación de los Hermanos del Cristo y supervisadas por el Párroco, lo bajan de la Cruz del Altar con extremas precauciones y lo acuestan sobre una mesa con la cabeza puesta sobre una almohadilla y con los pies afuera.

Inmediatamente se procede a ejecutar el "lavatorio". Los pies son lavados con agua (antes se lavaban cada una de las partes del cuerpo y debía usarse agua del río, pero por razones de higiene se prefiere agua potable), y secados con un paño blanco, muy limpio.

Cabe señalar que hace muchos años quienes se encargaban de lavar la figura del Santo Cristo eran exclusivamente viudas y mujeres que no habían conocido varón. En el presente, el Cura Párroco ha decidido hacerlo él mismo.

Concluido este ritual, se procede a cambiar los cabellos por unos nuevos y a poner el sudario que exhibirá el resto del año.

Mientras tanto, el agua que ha tocado los sagrados pies, llamada el "agua principal" (cerca de dos galones), es vertida dentro de una tina de madera y mezclada con la que traen los fieles para obtener un poco de esta agua bendita.

Con el alegre toque de las campanas de la Iglesia, cuyo repicar es rápido, y de ritmo desenfadado (característica exclusiva de Antón) se anuncia el comienzo y final de las misas y novenas.

Resulta impresionante el número de personas que llegan a Antón para estar presentes en estas ceremonias.

Se observan casos de devotos que, habiendo hecho la promesa de asistir a una o a todas las novenas, y que no pueden cumplir por motivos de salud u otra poderosa razón, acostumbran seguir el novenario desde sus casas, preferentemente al tiempo que se realizan en la Iglesia.

Todo aquel que quiera ofrecer una de las novenas (el Párroco les cobra hasta cincuenta balboas por cada una), debe hacer la petición con meses de adelanto, pues son muchos los que desean pagar así su mandas.

Al final de ellas, se encienden fuegos artificiales y toda clase de juegos pirotécnicos, según las posibilidades de cada cual, y son más espectaculares los de la última novena y en la noche de la procesión.

También se estila invitar a sacerdotes de otras localidades para decir una de las novenas, y son las únicas oportunidades en que el pueblo puede escuchar un buen sermón bíblico.

La última novena, que es el día 14, está reservada, desde que el Padre Gómez era Párroco de Antón, a los Hermanos del Cristo.

Parece ser que esta Congregación de laicos tuvo su origen a finales del siglo XIX, precisamente cuando el Padre Aguilera instituyera la celebración formal de estas patronales.

Originalmente conformada por hombres mayores, es algo así como la "guardia personal" del Santo Cristo, cuya misión es la de encargarse de su cuidado y mantenimiento y de custodiar todos sus haberes. También son comisionados para llevar a cabo el arreglo del anda y demás

preparativos para la procesión.

Sus funciones no han variado mucho desde sus inicios, pero ahora sí se permite el ingreso de hombres jóvenes y de mujeres.

Todos los miembros de la Congregación llevan un distintivo durante las fiestas: es una cinta bicolor (blanco y amarillo) sobre la que se cose una cruz de tela morada a la que sujetan un crucifijo. Esta insignia va prendida del lado izquierdo del pecho.

Tal como en el pueblo de Esquipulas, en Guatemala, los festejos principales acontecen el 15 de Enero. Es el día esperado por todos para acompañar al Santo Cristo en su recorrido, el día más favorable para implorar su ayuda y para cumplir con las mandas. Así mismo, muy temprano, van llegando los Esquipulistas de diferentes campitos de la provincia. Más adelante hablaremos en detalle sobre estos peregrinos.

Tres misas matutinas son oficiadas para poder cumplir con los fieles de él. La última es celebrada habitualmente por uno de nuestros Obispos.

Concluida esta misa, se mueve al Santo Cristo para su traslado al anda, proceso que es presenciado por decenas de creyentes, absortos en la contemplación de la imagen.

Muchos llevan pañuelos, crucifijos, libritos del novenario y otros objetos, y esperan pacientemente a que la persona encargada los tome y los pase suavemente por el cuerpo, y en especial por las heridas. Incluso, acercan cirios y velas en pomos, para que sean bendecidos por la santidad emanada de la imagen del Santo Cristo.

La adoración que inspira es tal, que nadie se atrevería a "quedar mal con Santo Cristo", y en tiempos buenos o malos cumplen con sus mandas. Así, por ejemplo, las flores, que nunca faltan durante el año, llegan en asombrosa abundancia durante los festejos, para el adorno del anda.

En la noche se hace otra misa antes de sacar la procesión. Son miles las personas que se aglomeran en la calle rodeando al Cristo, y conforman lo que se llama "el paso" (regionalismo muy usado en Antón).

Acompañado al "paso", una banda de música toca una marcha triunfal; pero antaño, un solitario tambor dirigía la procesión.

Cuando las calles de Antón no tenían alumbrado eléctrico, lo usual era que cada persona que integraba el cortejo llevara una vela encendida, tanto para alumbrarse como para que sirviera de elemento propiciatorio, y es con este fin que se prenden en nuestros días.

Y para hacer más seguro el trayecto, en cada uno de los horcones de los portales, los vecinos colgaban farolitos y se prendían fogatas en la plaza del pueblo.

Anteriormente, la gente acostumbraba pagar mandas castigando sus cuerpos cuando caminaban la procesión, de allí que fuera común ver a los legendarios "penitentes", que se flagelaban las espaldas; otros caminaban de rodillas un tramo largo hasta que entraban en la Iglesia para postrarse frente al Altar; había quienes se acostaban junto a la puerta del templo para que la gente los pisoteara; o si no, vestían el tradicional hábito de "listado" (hecho de una tela gris con cuadros pequeños y ceñido a la cintura con un

cordón) llevando una cruz a cuestas y se tocaban con una corona de espinas.

Consideradas prácticas sanguinarias, la Iglesia Católica las prohibió, y se continuaron sólo aquellas demostraciones que no implicaran maltrato físico. Además de las que ya hemos señalado, es usual pagar mandas llevando pequeñas cruces al hombro; vistiendo el hábito del nazareno (innovación relativamente reciente); haciendo la promesa de formar parte del cuerpo de voluntarios masculinos que empujan el anda; hace muchos años, cuando las calles de Antón no estaban pavimentadas, el anda era cargada sobre los hombros y quienes la transportaban se ubicaban a los lados y bajo ella. Una modalidad, muy pintoresca pero ya en desuso, consistía en caminar de espaldas la procesión justo frente a la imagen a la vez que se quemaba incienso en unas ollitas de barro.

Desde siempre, la procesión termina muy tarde en la noche (alrededor de las doce), lo cual no es obstáculo para que, a las cinco de la madrugada del día 16, una muchedumbre de devotos asistan a la Misa de la Salud, con la que terminan las fiestas religiosas.

Por su parte, los festejos "profanos", que duran tres días, y que son el complemento de los religiosos, se dan por terminados igualmente el día 16, día de la "gallota". En los mismo se realizan corridas de toros, peleas de gallos, cabalgatas de abanderados y bailes de tamborito o de música moderna, entre otras diversiones.

LOS ESQUIPULISTAS:

Constituyen la expresión más pura y noble de la fe de los campesinos de Coclé hacia el Santo Cristo, y provienen de pequeñas comunidades cercanas a Antón: El Valle, Santa Rita, Chiguirí Arriba, Tambo, Membrillo, Cañaverales, Nombre de Dios y tantos otros que no recordamos. Puede suceder que de una misma localidad salgan hasta tres grupos de Esquipulistas.

Ellos son los portadores y custodios de los "santitos", que es como llaman a unos pequeños Cristos de Esquipulas montados sobre unas cajitas de madera forradas con tela y encájes. A las imágenes se las adorna profusamente con flores artificiales de vivos colores. En algunos también se pueden ver "milagritos" y otras mandas, que complementan la ornamentación.

La tradición de los Esquipulistas es quizás la que menos cambios ha experimentado desde su nacimiento. Apoyándonos en las referencias que nos dio el Sr. Ismael Gil, Esquipulista, mayordomo del grupo de Chiguirí Arriba, su origen puede remontarse hasta finales del siglo XIX o principios del XX, pues, según nos dijo, su padre (que tiene 112 años) empezó desde muy joven con estas peregrinaciones.

Todos los años llegan a Antón cerca de cuarenta santitos con sus séquito (entre cinco y diez personas). Emprenden el camino por los campos y montañas el 6 ó 7 de enero y en la madrugada del 15 entran al pueblo

tocando una melodía que llaman "la fachenda", y siguen así hasta la Iglesia, donde muestran sus respetos al Santo Cristo y colocan los santitos sobre los altares menores.

El dinero que han cogido en sus romerías pertenece al Santo Cristo, y se lo entregan al sacerdote al llegar, pero les es permitido tomar lo necesario para comprar alimentos y pagar el transporte para regresar a sus casas.

Cuando no había carreteras ni medios rápidos y cómodos para viajar, los Esquipulistas debían iniciar su marcha uno o dos meses antes; en el camino se detenían en las casas que encontraban y rezaban un rosario (ahora también dicen el novenario). A veces tenían que pernoctar en una de ellas, y cuando partían casi siempre se les unía un miembro de la familia.

Mientras caminaban, tocaban una música diferente a la que tienen reservada exclusivamente para el Santo Cristo, usando los mismos instrumentos que tienen hoy y que confeccionan ellos: violín, la guitarrita "bocona", la caja y la güira (que es un calabacito hueco).

Los Esquipulistas entraban al pueblo desde dos direcciones: por el Camino Real, o por los llanos del Ciruelito si venían de las montañas.

Para acoger a estos peregrinos los habitantes de Antón establecieron las "posadas", para proporcionarles albergue y lo que necesitaran para cocinar los alimentos que traían.

Algunos dormían en la Iglesia, y los que se alojaban en el patio de la Casa Cural habían asegurado su hospedaje llevándole al Cura gallinas y verduras durante sus escasas visitas en el año.

Con el tiempo, las posadas fueron desapareciendo junto con la gente generosa que las ofrecía, y como se contruyó un edificio conocido como la Casa del Campesino, unos cuantos de ellos no pasan tantas incomodidades durante su estadía.

Son los Esquipulistas quienes preceden al Santo Cristo en la procesión, uno detrás de otro, tocando sin parar sus instrumentos, de manera que llegan primero al templo y esperan la entrada del Santo, que por lo demás es realmente impresionante.

Terminada la Misa de la Salud, recogen sus santitos (nos enseñaron uno que tiene casi ochenta años), y se despiden de su Santo Patrono, con la promesa de volver el año entrante y seguros de que así será, porque llevan las bendiciones del Santo Cristo de Esquipulas de Antón.

LA DANZA DEL GRAN DIABLO LA CHORRERA

LUIS A. MORENO O.

ORIGEN:

El Gran Diablo, de mucha difusión geográfica en nuestra república, representa una lucha de ultratumba entre el bien y el mal, caracterizada en las figuras del Angel San Miguel y el Diablo, respectivamente. "De estas manifestaciones se tienen noticias en España desde el año 1,150 en ocasiones de las fiestas nupciales del Conde de Barcelona con la hija del rey de Aragón.

"Luego, en 1,380, en Catalán se tienen noticias de un "entremés" para luego aparecer en 1,493 en Nápoles, un año después de descubierta América, en donde se representa el entremés del "Paradis dí Inferna" y luego en terracota en 1,601, 1,612 y 1,695, se entabla un diálogo entre San Miguel, un grupo de diablos y una diabla". (1).

En Panamá al igual que en España encontramos dos formas: la pantomímica de lucha entre el bien y el mal en Portobelo y, la dialogada, oral, en donde interviene la tentación. La encontraremos en el resto del país, como en Garachiné, San Miguel, Parita, Los Santos, Antón y La Chorrera.

El texto, confiado a la tradición oral, ha sufrido transformaciones que se dejan ver a través de vocablos y formas discordantes; sin embargo, la relaciones guardan, en buena forma, el sentido de una lucha entre los valores del bien y el mal. La pugna por el dominio es tenaz. En ella se esgrimen los más fieros argumentos. El arrojo, la valentía, la sabiduría e ira son notas sobresalientes de su desarrollo.

Esta danza forma parte del teatro litúrgico medieval de los autos sacramentales.

La iglesia cumplía con este acto litúrgico con dos funciones principales: catequización, educación a través de una Universidad popular.

La Danza del Gran Diablo de La Chorrera, provincia de Panamá es

1. Arosemena, M. Julio.

Danza del Gran Diablo en la Villa de los Santos. Ensayo monográfico. Revista Lotería N° 235 sept. 1,975.

propia de las festividades del Corpus Christi, originalmente, era ejecutada el día de la fiesta, el domingo siguiente, en la octava (jueves siguiente) y por último el domingo, es decir once días después de Corpus. Actualmente es presentada el día de la fiesta y los domingos siguientes, eliminando la octava por asunto de trabajo de los danzantes.

La danza se realiza como un acto religioso popular, donde un grupo de jóvenes se reúnen para celebrar el día.

ANTECEDENTES:

El día de Corpus el diablo capitán es el primero en salir a la calle en compañía de los músicos, a buscar a sus compañeros, él los recoge en la casa de cada uno de ellos; al salir el diablo debe ser saludado por el capitán que lo lleva a la calle. El recorrido para recoger a los diablos se inicia con los guías, luego los diablos rasos; el último en salir es el Mayor, el cual tiene que ser reverenciado por los compañeros, al salir de su casa; siguiendo el recorrido se busca al Alma y por último al Ángel, que sale con la cruz en la mano y es saludado por todos los diablos; de esta forma se inicia la danza.

Años anteriores la primera danza se realizaba en la iglesia, allí los diablos ingresaban a ella de espaldas y oraban sin las máscaras, pero esta tradición se ha perdido. En estos últimos años la primera danza se brinda a la primera autoridad del distrito, después, la misma se presenta en las calles, escuelas y otros sitios en donde sea solicitada.

Se puede afirmar que la danza en La Chorrera, como catequización y Universidad popular se ha perdido, y que esta se mantiene como una tradición del pueblo que es muy religioso.

ARTESANIA:

La confección de las máscaras de los diablos, para la ejecución de la danza, se realiza elaborando un molde de barro al cual se le da la forma de animales endemoniados o transfigurados, luego se recubre con papel y engrudo por capas; al secar el papel y tomar la consistencia se extrae el barro para dar origen a la máscara propiamente dicha. Hay que anotar que al sacar el barro el molde se pierde, por lo que raras veces habrá una máscara igual a la otra.

La máscara es entonces pintada con colores vistosos.

El murrión: Está elaborado con tiras de bambú formando una pirámide con base circular; se forma con telas brillantes sobre la cual se colocan espejos y flores de pollera, finalizando con un mazo de cintas de colores que cuelgan y en la punta del mismo colocan una mota de lana o lazo de regalo.

El bastón: Es un palo de escoba u otro material forrado con cintas de colores y lazos de regalos o algún material que el danzante considere conveniente.

PERSONAJES:

La danza está integrada por el Angel o San Miguel, el Alma, el Diablo Mayor, el Diablo Capitán, Los Diablos guías (derecho e izquierdo) y doce Diablos rasos.

VESTUARIO:

El Diablo Mayor: se cubre la cabeza con un pañuelo que le termina de ocultar la parte que no le tapa la máscara; usa una camisa de manga larga acompañada de un centro de color oscuro, encima del cual se aprecian dos bandas de galón, adornadas con rosetas de tela, con un espejo en el centro. Viste un pantalón de colores, con una pierna de un color y la otra de otro, lleva elástico en la cintura lo mismo que en la basta inferior; a la altura de la rodilla, presionan las medias largas de color, sobre las cuales sobresalen cintas de colores cruzadas hasta la rodilla.

Los zapatos son de lona blanca, con una puntera de cuero negro en forma de "V" en la punta y en los talones.

Completa el atavío una falda de pañuelos alrededor de la cintura, que llega hasta la rodilla, en satén de vistosos colores, en cuyas puntas se colocan cascabeles pequeños; en las rodillas lleva cascabeles más grandes, atados con un cordel.

Por último, se pone un corazón en el pecho, adornado con prendas, lo mismo que una corona; anteriormente se engalanaban con prendas de oro, hoy utilizan las de fantasía. Se coloca un par de alas a la espalda, decorada con telas de lamé de colores rojo, negro o brillantes y una cabellera blanca confeccionada con hilos de soga de nilón blanco.

El Angel:

Viste un traje de seda con un par de alas en la espalda, una corona y un corazón en el pecho adornado con prendas; un velo que le cubre el rostro, un puñal, medias largas de seda y sandalias doradas o plateadas.

El Alma:

Utiliza un camisón largo, blanco; un pañuelo blanco en la cabeza; una corona de bejuco forrada de tela blanca; zapatillas blancas y una cruz negra que utiliza para ahuyentar a los diablos.

Diablo Capitán:

Emplea toda la indumentaria de los demás diablos; además un ala en la espalda y una vejiga llena de aire; ésta se confecciona del órgano urinario del ganado.

Diablos Guías:

Lucen el mismo vestido descrito anteriormente, con dos bandas de galón, además del murrión que se ata a la máscara.

Diablos Rasos:

Visten de igual manera, pero con una sola banda de galón, que va colocada así: el de la derecha la lleva sobre el hombro izquierdo; el de la izquierda sobre el derecho.

Como hemos visto, la indumentaria utilizada por los personajes es muy costosa; para subsanar los gastos, ellos entregan al público, mientras danzan, sus coronas, los pañuelos y bastones que llevan en las manos para tal fin, los cuales al ser recuperados, al final de la danza, son acompañados de una recompensa monetaria.

COREOGRAFIA:

Los músicos se colocan en un extremo, inmediatamente después y dándoles la espalda a éstos, el Angel y el Alma.

FORMACION:

Se aprecian dos filas, en donde se colocan uno detrás del otro en columnas paralelas con una separación aproximada de cuatro metros entre ellos; en el centro el diablo Capitán; en el extremo opuesto al Angel y el Alma; el diablo Mayor sentado en una silla, semejando el infierno.

COLOCACION DE LOS PERSONAJES

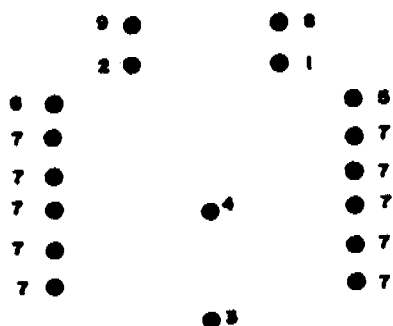


Fig. No.1

- | | | |
|-----------------|-------------------|------------------|
| 1. Angel | 4. Diablo Capitán | 7. Diablos Rasos |
| 2. Alma | 5. Guía derecho | 8. Acordeonista |
| 3. Diablo Mayor | 6. Guía izquierdo | 9. Tamborero |

DIRECCION:

La misma para todos.

INSTRUMENTOS:

Los instrumentos que se utilizan para la reproducción de la música son: El acordeón y un tambor que puede ser el claro o el pujo **

** Tambores que se utilizan en la ejecución de los tambores Chorreranos.

FIGURAS:

La Danza del Gran Diablo de La Chorrera presenta las siguientes figuras.

1. Vuelta hacia afuera
2. Vuelta hacia adentro
3. Cruces y cambios diagonales y generales
4. Disputa del Alma
5. Torre
6. Avance, puesta de mano
7. Cadena
8. Tornillo
9. Ratón
10. Punto del Diablo.

DESCRIPCION, DIALOGOS Y DIAGRAMAS DE LA DANZA:

La música inicia la danza, las dos columnas dan una vuelta primero por dentro y luego por fuera, al finalizar recogen al Diablo Mayor de su puesto y lo escoltan adelante para que se efectúe el diálogo entre el Angel y éste, el guía derecho, el izquierdo y el diablo Capitán.

Angel:

Dichoso con este día
que mereció con efecto
celebrar en esta casa
el divino sacramento

Diablo Mayor:

Entremos amigos míos
y alegres compañeros
rompiendo sombras y rayos
hemos llegado a esta casa.

Guía derecho:

No le importa que le hagamos
cuando veo por los reflejos
aquel reluciente rayo
que es enemigo nuestro

Guía izquierdo:

Mas tiemblo al decirlo
al ver la espada enojada
que nos echa a los abismos
para padecer eternos.

Diablo Capitán:
Soy el diablo Capitán
del infierno el director
vengo en busca de las almas
que manda el diablo Mayor.

DOBLE VUELTA DE LOS DIABLOS

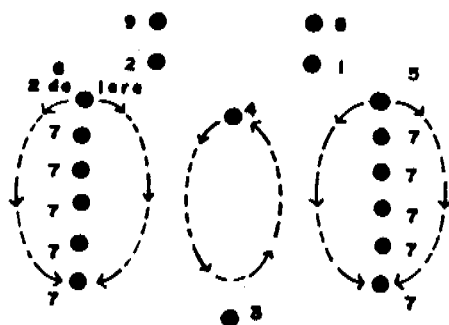


Fig. No.2

Después de la intervención del Angel, el Diablo Mayor, los guías y el diablo Capitán, estando todos en su lugar original, ejecutan una doble vuelta; la música efectúa un cambio y se consuma una transferencia de posición, donde el guía derecho intercambia la suya con el último de los diablos de la columna izquierda, realizando la misma transferencia el guía izquierdo; este canje dará oportunidad para que los últimos diablos inicien sus relaciones, que son estrofas de cuatro versos.

A continuación ejemplos de las mismas:

Soy el diablo más grande,
soy el diablo más chiquito,
si somos tantos diablos
por qué habemos tan poquitos **

Soy el diablo más grande,
soy el diablo más chiquito,
soy el diablo que vengo comiendo arroz
esta danza se la dedicamos a la profesora Gavi Voss ***

** Relación recogida en una práctica donde hubo poca asistencia.

*** Relación dedicada a la profesora de enlace folklórico del CEPA, el 14 de nov. de 1980, en una presentación realizada en este desaparecido centro de estudios.

CAMBIO DE POSICION DE LOS DIABLOS GUIAS.

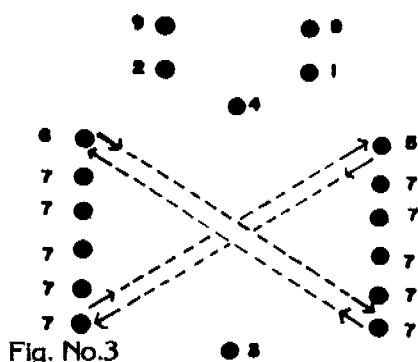


Fig. No.3

Después que estos dos diablos hayan dicho sus relaciones se ejecutan dos vueltas más. La música continúa y se produce nuevamente la transferencia, en forma de equis, para que los dos guías vuelvan a su posición y darle oportunidad a los demás diablos para que digan sus relaciones. Cada vez que un diablo verifica su relación, se produce un cambio, en la siguiente forma:

El de la derecha cruza a la columna izquierda pasando entre los diablos, sale y se coloca delante del guía izquierdo; lo mismo realiza el diablo de la izquierda.

CAMBIO DE POSICION DE LOS DIABLOS RASOS.

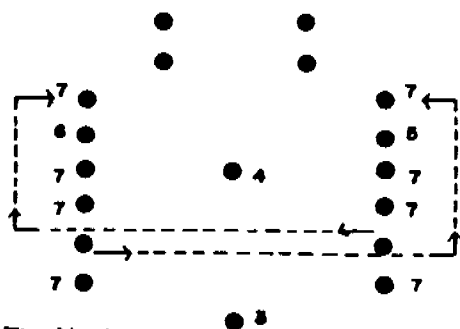


Fig. No.4

REGRESO DE LOS DIABLOS A SU POSICION.

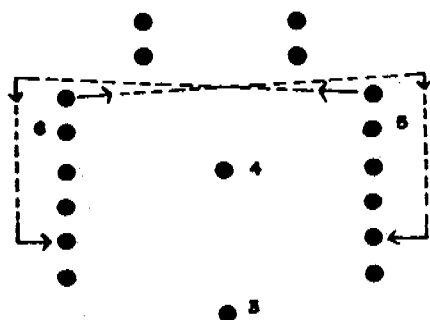


Fig. No.5

Al finalizar las relaciones de todos los diablos, se ejecuta un cambio o cruce general para dar oportunidad a los guías a decir las suyas; al terminar vuelven a su posición original.

CAMBIO O CRUCE GENERAL.

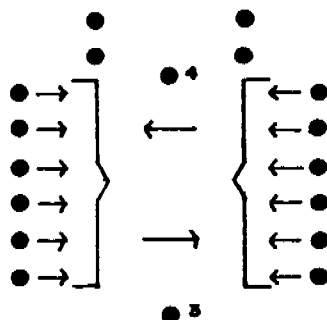


Fig. No.6

Luego de este cambio o cruce se realizan dos vueltas más para que el Diablo Mayor se acerque donde está Angel y el Alma, e inicie el diálogo por la disputa del Alma.

Alma:

Angel mío, custodio mío
ya se acerca mi contrario
del espíritu maligno
me he visto descuadrada

los demonios del infierno
son mis culpas y pecados.

Diablo Mayor:

Dime, alma, de qué te quejas
ven a explicarte conmigo
si tu pobreza te amedrenta
yo te puedo hacer muy rico.
Te daré el oro más fino
el diamante de más fondo
y más subido quilate.
Vengo a contar mi grandeza
y la potestad que tengo
en la puerta del infierno
tengo una silla labrada
con ricas empedrerías.
Tengo un sombrero a la usanza
con dos medias lunas dentro.
Tengo un zapato pequeño
que mide dos puntos un medio.
Tengo un pulido vestido
de metal y plomo ardiente
que contándole al humano
pulido vestido tengo.
Tengo unas ricas alas
que son para un rico avariento
como es persona real
tiene por sí aposento.
Mil rumos de demonios tengo
regocijados y contentos
para servirle a este buen amo
como que fue un rico avariento.

Al terminar esta intervención del Diablo Mayor, no vuelve a su puesto, sino que queda danzando al lado de los diablos, dos vueltas más, luego habla el Angel con un puñal en la mano, amagándole al diablo Mayor.

Angel:

Infernal dragón que intentas
como ciego y obstinado,
te has atrevido a insultar
a esta alma sin reparo
viendo que estoy por delante
y he venido a su amparo.
Retírate infernal dragón
a los infiernos rablando

ya se despejan las nubes
por lo que estoy predicando.

Se dan dos vueltas más y el Alma dialoga con el Angel delante del Diablo Mayor.

Alma:
Descuadernada me veo
por mil caminos atada
pagar quiero con la vida
y en los infiernos quemada.

Angel:
Triste de ti, miserable,
qué disparate habéis hecho
abrázate con la cruz
y que Dios te perdone el hecho.

Diablo Mayor:
Hola, Diablos capitanes,
¿qué hacéis que no lleváis
a arder a esta alma
a los profundos infiernos?

Los diablos guías en compañía del Capitán y el Diablo Mayor llevan el Alma al infierno, (la silla donde se coloca el diablo Mayor), allí se coloca el Alma en centro de los dos guías, el diablo Mayor atrás de ella; el diablo Capitán se queda fuera bailando en círculo, custodiándola para que no se escape del infierno.

POSICION DEL ALMA EN EL INFIERNO.

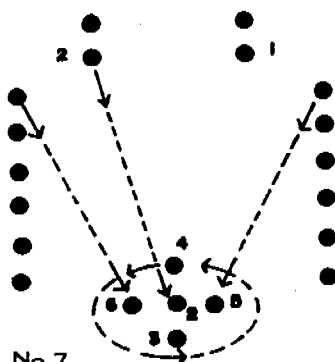


Fig. No.7

Se verifican dos vueltas y el Alma regresa seguida de los dos guías, el diablo Mayor y el Capitán y se arrodilla frente al Angel para entablar un diálogo.

Alma:

Valedme, Angel de mi guarda,
que yo nací para los cielos
y no para los infiernos

Angel:

Alma, no te desconsueles
Alma, no tengas cuidado
que de Dios soy mandado
a darte favor y amparo
así tu custodio soy
no temas que yo te valgo.

REGRESO DEL ALMA DEL INFIERNO

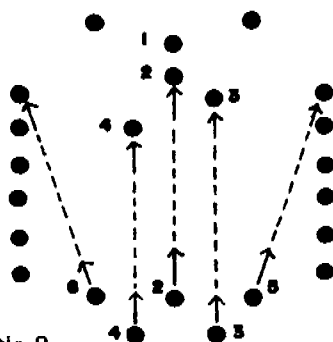


Fig. No.8

Al terminar su intervención el Angel levanta al Alma.

El diablo Mayor interviene y se entabla un diálogo en disputa del Alma pecadora. He aquí el diálogo:

1. Diablo Mayor:

No te valdrá tu poder,
porque yo licencia traigo
de su premio gozó aquí
que vivió tan sin reparo
que compró por menos precio
para venderlo más caro.

2. Angel:

No lo acuses de Hebreo
porque su malicia engaña
si compró por menos precio
lo adquirió con su trabajo

3. Diablo Mayor:

Este fue un rico avariento
que nunca limosna dio
ni el rosario de María
en su vida lo rezó.

4. Angel:

Si no dio limosna alguna
fue devota del rosario
y por eso mereció
el perdón de sus pecados.

5. Diablo Mayor:

¡Oh! mi Dios incomprensible
aquí no puede mi lengua
yo engañé a Adán y a Eva
y a una mujer que he creado
que entre ambos hice comer
aquel miserable bocado
que al comerlo lo halló dulce
y al tragarlo lo halló amargo
entre las uñas y garras.

El Diablo Mayor, al terminar el diálogo, pronuncia la frase "Uñas y garras", que al articularlas pareciera decir "suña cigarra" tira un manotón para tratar de aprisionar el Alma, y a continuación los diablos corren tras los muchachos para llevarlos al diablo Capitán que les pegará con la vejiga.

Luego de esta parte de la danza, se ejecutan dos vueltas más, luego de ello los dos guías y el Capitán van hacia el lugar del diablo Mayor, lo obligan a ir al centro en donde se arrodilla; el Angel se acerca y le pone la rodilla en la espalda y el puñal en el cuello y habla:

Angel:

Viste aquel pan sagrado
con que Dios alimentó a Elías
¿A Dios divino Señor
y a Jesús sacramentado?
quién desvanece sus furias
alaba los serafines
y Angeles en el cielo.

Diablo Mayor:
 Venciste, Miguel, venciste
 a pesar de mi soberbia,
 pero dime, Angel,
 ¿Yo no fuí Angel como vos?

Angel:
 Sí, pero caíste de la gracia de Dios

Diablo Mayor:
 Caí de la gracia, pero
 de las ciencias no.

El Diablo Mayor se levanta dando un salto en el que lo acompañan los demás, luego dan dos vueltas para realizar la figura de la Torre, en ella forman un círculo, bailando con el Diablo Mayor en el centro y con los dos guías que levantan las manos haciendo la semejanza que lo cubren; luego la música se detiene y se agachan dando la espalda hacia el centro del círculo, el Diablo queda en el centro; el Capitán fuera dirigiendo la figura, el diablo Mayor habla:

Diablo Mayor:
 Arriba de la torre estoy
 ténganse bien los cimientos,
 que por subir siempre caigo
 jamás tengo escarmiento.
 Torre de la voz famosa,
 hecha de pedernal,
 yo he de subir a los cielos
 y el mundo se ha de acabar.

LA TORRE.

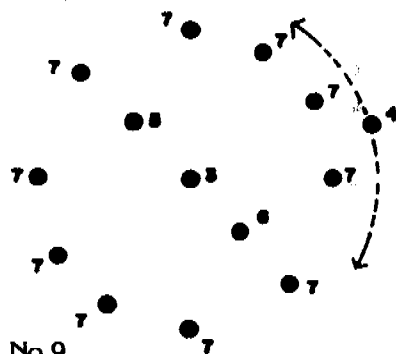


Fig. No.9

Al terminar su intervención el Diablo Mayor y los demás dan un salto y se alinean en sus posiciones originales. Dan dos vueltas más y los dos guías toman al diablo Mayor por la mano derecha y el Capitán lo empuja donde está el Angel para realizar el avance de poner la cruz en la mano.

Aquí habla el Angel, y el Diablo Mayor quita y pone su mano de la cruz, lo cual va acompañado con gestos de terror a medida que dice su diálogo.

Angel:

Para terminar la obra
ya la obligación te empeña
acaba tú con la tuya
para que faltas no tengas.

Diablo Mayor:

Temblando llego a tocarla,
¿Pero dime mano de qué tiemblas?
de ver esa base que indica
aquel mandamiento encierra
ya no puede mi ardimiento
y en cenizas se convierta.

Así termina el diálogo entre estos dos personajes.

Seguido a esto, después de dos vueltas más, se presenta la figura de la Cadena: El diablo Capitán ordena que el guía izquierdo inicie la cadena; primero por dentro, en la primera vuelta; en la segunda, baila por dentro, tratando de hacer un círculo con las dos columnas.

CADENA, PRIMERA VUELTA

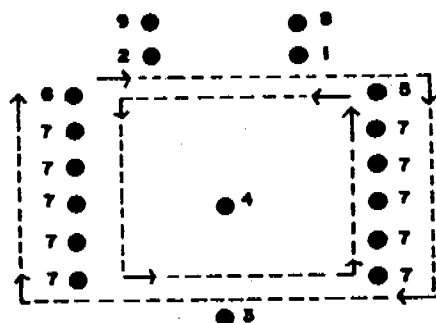


Fig. No.10 a

CADENA, SEGUNDA VUELTA

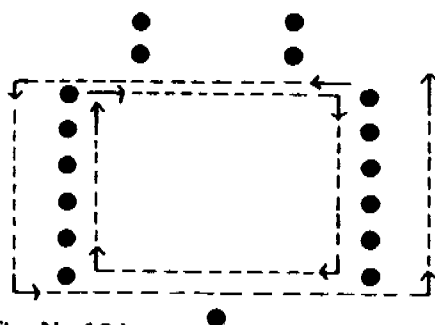


Fig. No.10 b

Luego de esta figura se dan dos vueltas más y se realiza la del Tornillo, que se inicia con una fila en el centro que es la de la derecha; la izquierda, pasa guiada por el diablo Capitán entre los diablos de la hilera central, luego se realiza la misma figura con los de la derecha.

TORNILLO

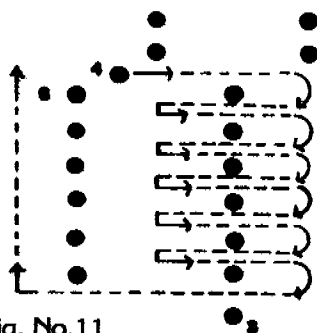


Fig. No.11

Al terminar la figura del Tornillo dan dos vueltas más, la música cambia y se presenta la figura del Ratón. En ésta, todos los diablos forman una misma hilera para luego pasar uno por uno entre sus compañeros, saltando, escondiéndose, haciendo las veces de ratón y al final tratando de evitar que el diablo Capitán les pegue con la vejiga.

EL RATON.

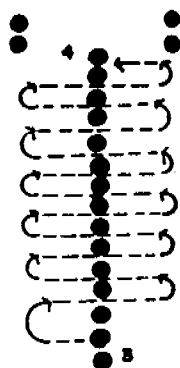


Fig. No.12

Para finalizar la danza se presenta el punto de los diablos. En esta parte, el diablo Mayor baila con el Angel, el Capitán con el Alma, el guía izquierdo con el derecho y los demás diablos hacen pareja.

Este baile lo inician frente a frente; sólo danza una pareja, la posición inicial del mismo es un pie delante y el otro atrás con vaivenes del cuerpo, al cambiar la música se da una vuelta acompañada de saltos, luego una vuelta sobre su lado izquierdo quedando frente a frente a una distancia prudencial; seguidamente se produce un zapateo, en este paso el ejecutante, al son de la música, lleva los pies adelante en forma alterna mediante un pequeño salto para irse acercando uno al otro; al llegar frente a frente, la música realiza una transferencia y a la vez los danzantes cambian de paso a una seguidilla, agarrados, la cual se rompe cuando el diablo Capitán se acerca para pegarles con la vejiga y dar por terminada la participación de la pareja; esto se continúa hasta que todos participan.

EL PUNTO DEL DIABLO

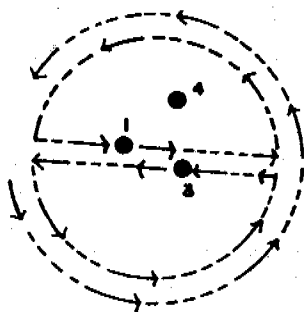


Fig. No.13

Después del intento para culminar este trabajo, y después de muchos años de llevar la responsabilidad de organizar la danza, creemos necesario concluir:

Que la danza es propia de las festividades de Corpus Christi; la misma representa una lucha de ultratumba entre el bien y el mal, por lo que es necesaria una gran concentración de los danzantes, especialmente en el diálogo del diablo Mayor y el Angel.

Es notorio el hecho de que en las escuelas del distrito se da poca importancia a la divulgación de nuestros bailes y costumbres folklóricas, pero sí hemos sentido el calor que le brinda nuestro pueblo a las mismas y que éste se lleva en lo más profundo del alma.

Es por ello que consideramos un deber enseñar a nuestros hijos el amor por nuestras costumbres, para que renazca en esas nuevas generaciones el deseo de conocer nuestro folklore y sea practicado para que no se pierda nuestra identidad como pueblos libres.



Posición de los danzantes



Posición de rodilla, el Angel vence al diablo Mayor.



La Torre.



Movimiento de la figura: El Ratón



El Punto del Gran Diablo. Bailando el Alma y el Capitán; los observa el Angel

INTRODUCCION A LOS INSTRUMENTOS MUSICALES DESDE LA ERA PRELITERARIA HASTA EL RENACIMIENTO

Prof. PABLO AGUILAR Y COBO DE GUZMAN.

EVOLUCION HUMANA PRELITERARIA

En remotas eras -seis a tres millones de años aproximadamente según los eruditos -, homínidos australopitécidos deambulaban por las sabanas de lo que hoy conocemos por Africa ecuatorial en la parte que corresponde a Kenia, cuando los grandes cataclismos de esas edades no habían desmembrado la tierra y lo que ahora conocemos por continentes estaban agrupados entre sí.

Más tarde hizo su aparición el Pitecántropo de Java y a partir de él -siempre bajo palabra de expertos antropólogos y arqueólogos- el Sinántropo de Pekín, para llegar al hombre de Neandertal, cuyos restos fósiles encontráronse en el valle de Neander, cerca de Dusseldorf.

El hombre de Neandertal, cuya misteriosa desaparición ha despertado gran interrogante a los entendidos en la materia, fue reemplazado por el hombre de Cromagnon _50.000 a 25.000 años- del que se ha dicho y catalogado como homo sapiens, siendo este el primer antepasado del hombre moderno.

HACIA EL NACIMIENTO DE LA MUSICA

No podemos hablar de música sin que hablemos antes del hombre. Este fue el supremo creador, después de Dios, de los diversos instrumentos musicales con los cuales viene haciendo sonidos desde la era preliteraria, según nuestra tesis. El hecho de no haber encontrado en las pinturas rupestres de las cuevas de Altamira en el norte español o de Lascaux, en el sur de Francia, representaciones de instrumentos para hacer música, no quiere decir por ello que el hombre de Cromagnon fuera duro de oído para no apreciar el silbido del viento entre la frondosa arboleda o el retumbar de las olas en las rompientes. Es más, cuando el hombre no había pasado la

barrera del homo erectus para convertirse en homo sapiens, éste, encontrábase ya en posesión de dos instrumentos latentes en su propio cuerpo: PERCUSION y VIENTO, a los que podemos llamar naturales, como el batir de palmas, golpear los pies contra el suelo, silbar, el sonido de su voz o el hecho de andar rítmicamente. No hay música sin compás.

Podemos decir que el primer instrumento musical, cuya antigüedad se pierde en la noche del tiempo, fue de los llamados de PERCUSION, y Africa su lugar de origen. Entre estos, podemos citar sonajas y raspadores, además de las manos con las que podía golpearse el pecho, las piernas, etc.

El segundo instrumento de que se tiene noticia procede de los más remotos y oscuros rincones de pasadas eras: la FLAUTA RECTA (viento).

Suponemos que el hombre de Cromagnon -siempre según nuestra tesis- oyó soplar el viento un día arrancando agradables sonidos al penetrar por una caña hueca. Estos eran dulces y melódicos. Cogió el segmento de caña y, en su caverna, empezó a hacer experimentos.

¿No pudo ser así el descubrimiento de la flauta?

No obstante, que las civilizaciones del Cercano y Lejano Oriente son menos conocidas para el mundo occidental, creemos que el "invento" de los instrumentos de CUERDA tuvo lugar por esas latitudes.

Nuestra modesta opinión nos lleva hacia el descubrimiento de una arma de guerra tan importante como el hacha de sílex para el hombre paleolítico: el arco flechero, de donde establecemos el principio de los instrumentos de cuerda. Un agente capaz de producir sonido como una cuerda tensada, al pulsarla, pone en vibración el aire que la rodea. Si la cuerda es larga y con un espesor dado, la vibración a la que se somete el agente será lenta y el sonido resultante será grave. Por el contrario, si la cuerda es corta, -con la misma densidad y grosor-, ésta vibrará con mayor velocidad y el resultado será un sonido agudo.

¿No podría ser que algún arquero con fino oído, sea sumerio, indú o de la lejana China, al percatarse del sonido arrancado al disparar sus flechas, tuvo la genial idea de estirar una cuerda sobre especie de tabla armónica y, pulsándola, escuchar su agradable sonido una y otra vez?

Imposible saberlo.

Lo que sí podemos asegurar es que el hombre, desde esas remotas edades, poseía en embrión las tres grandes familias instrumentales de una orquesta sinfónica: CUERDA, VIENTO y PERCUSION.

EVOLUCION INSTRUMENTAL

La civilización egipcia -5.000 años a.C.- usaba instrumentos de cuerda, como el Monocordio, más tarde utilizado por los griegos. Miles de años después, este instrumento dio origen a los de tecla; clavicordio, espineta, etc., cuya popularidad extendiose del siglo XIV al XX.

Este pueblo también poseía el Arpa. Estos instrumentos, exhumados de las tumbas faraónicas del Valle de los Reyes, pueden apreciarse en museos cairotes e inclusive Londres. El Arpa antigua, como el Monocordio, era de simple factura. Una serie de cuerdas tendidas sobre un marco de madera cuya pulsación daba una sola nota por cuerda. Principio del arpa actual y, por qué no, del Arpa India que se ejecuta en varias repúblicas sud y centroamericanas. Los griegos y romanos fueron fieles cultores del arpa. Nerón, según se dice, era eximio tañedor de este instrumento.

Más adelante vino a aparecer el órgano. Sabemos, por las descripciones que nos han llegado a través de los escritos de Casiodoro y San Agustín, que el órgano ya era bien conocido en los albores de la cristiandad. Aproximadamente dos siglos a.C., el órgano, "que busca remotos antepasados en la museta y la flauta de Pan", según argumenta el catedrático español R.P. Federico Sopena, en aquel entonces funcionaba hidráulicamente y se servía de tosco teclado.

Ya en la era cristiana, uno de los primeros instrumentos de arco europeo fue llamado CRWTH, que se tañía en las cortes inglesas desde mucho antes del siglo VI. Este instrumento, cuya caja era rectangular, tenía a ambos lados de las cuerdas aberturas por las que escapaba el sonido producido por la frotación del arco - naturalmente convexo- al entrar este en contacto con la tripa de que estaban hechas estas cuerdas. Una de las patas del puente introducíase en el interior del instrumento aprovechando una de las dos aberturas de la tapa armónica haciendo de alma.

Por otro lado, setecientos años de dominación árabe en España (718-1492) tuvieron que ir calando en el pueblo español a través de los siglos; costumbres, palabras, ciencia, sin faltar la música. Los Reinos de Castilla y Aragón adoptaron -entre otros- dos de los instrumentos musicales que aportó el pueblo conquistador: el "Al-úd", conocido por los pueblos castellano-aragonés como Laúd, instrumento punteado, al revés del Rabab, que servíase de arco. Estos instrumentos, harto acreditados en los Serrallos del Califato cordobés o en los no menos importantes del palacio-fortaleza de la Alhambra, en Granada, hicieron furor en las cortes españolas de ese entonces. El instrumento llamado por los árabes Rabab y por los españoles Rabel, tenía tres cuerdas y era frotado con convexo arco. Su forma semejábase al actual violín, pero sin escotaduras. Como en el cuarteto

moderno de cuerdas, el Rabel, agrupábase en familias de cuatro instrumentos: soprano, contralto, tenor y bajo. Lo mismo que en España estos instrumentos, atravesando los Pirineos, repartiéronse por todos los ámbitos europeos donde tuvieron mucha aceptación, declinando en el siglo XVI con la llegada de las prepotentes violas y, a partir aproximadamente de la mitad del siglo, con el nacimiento del violín.

Otro instrumento al cual podemos catalogar como pariente lejano del Monocordio egipcio es la Tromba Marina. Se dice que este instrumento usábalo la Marina de Guerra para transmitir señales. Nosotros lo dudamos ya que este instrumento -de arco- por más fuerte que fuera su sonido no hubiera podido llegar a otro barco a no ser que estuviera muy cerca. Sus dimensiones eran descomunales, -de la voluta al "botón", medía cerca de dos metros-. El cuerpo estaba formado por tres tablillas que, en su conjunción transversal, formaban triángulo. Por una de las tablillas pasaba una cuerda tirante sostenida por un puente parecido al del violín. El susodicho puente tenía una de sus patas fijas al instrumento y la otra, algo más corta, vibraba contra la tapa superior o tabla armónica. El instrumentista, de pie, debía apoyar la cabeza del instrumento en su torax descansando el resto en el suelo.

La digitación no podía ser más simple; una leve presión del pulgar de la mano izquierda sobre la cuerda, entre arco y puente, que sólo daba sonidos armónicos.

Parece ser que la Tromba Marina hizo su aparición en el siglo XII d.C. y aún en la época de Mozart todavía usábase dicho instrumento. Curiosamente, quizás por el uso que se le daba en las capillas de los conventos, los alemanes pusieronle como sobrenombre violín de monja: Nonnengeige, en la acepción alemana de la palabra.

Algunos siglos antes (IX d.C.) frailes franceses y alemanes construyeron órganos basados en el mismo principio de los antiguos, pero, en lugar de ser accionados por presión de agua, usaban aire, el cual proporcionaba un gran fuelle cuyo funcionamiento era, por lo general, activado por infantes. Estos órganos vinieron empleándose en el medioevo con el fin de enseñar canto a la feligresía en el ámbito de iglesias y/o catedrales.

Dando gran salto en el tiempo (siglo XIV) vemos los órganos divididos en dos: "Positivos", o lo que es lo mismo, de posición fija debido a sus monumentalidad y, "Portátiles", por su fácil desplazamiento. Estos últimos podían usarse tanto en música profana como religiosa o litúrgica. De esa época tenemos el primer testimonio musical para órgano, aunque habrían de pasar cien años (siglo XV) para que recién estrenado el siglo, Conrad PAUMANN (1410-1473), famoso organista, ciego de nacimiento, escribiera

música para este instrumento con clara definición técnica.

A caballo entre Edad Media y Renacimiento podemos situar dos instrumentos de importancia capital en la música de los siglos XV y XVI: el LAUD, morisco de origen, y la VIHUELA, española de nacimiento.

El LAUD, de antigüedad indefinida, es un instrumento que se repartió por todo el hemisferio oriental - los árabes lo cultivan aún- y, en Europa, concretamente en la Italia del siglo XV, aparecen los primeros intentos de orquestación incluyendo laúdes en los primitivos espectáculos operísticos. Johann Sebastián BACH insertó laúdes en la partitura orquestal de "La Pasión según San Mateo" (1722), y George Frideric Handel también lo hizo en su postrer ópera, "Deidamia" (1741), al incluir laúdes en la orquesta, probablemente haciendo su última aparición en conjuntos orquestales.

La VIHUELA, instrumento típicamente español, cuya encordadura es igual al laúd y su conformación viene a ser parecida a la guitarra -de la que es antecesora-, en el siglo XVI era el instrumento solista de más jerarquía en España. Los vihuelistas españoles, a la par de los laudistas, abren las puertas definitivamente a la música "moderna" europea.

En épocas posteriores cayó totalmente en desuso hasta que descubriéndose (1930), en un museo de París, Francia, una vihuela cuya exhumación dio lugar a construir otros instrumentos de la especie, renaciendo los cultores de la música antigua. Fue el renombrado concertista de guitarra don Emilio Pujol quien logró restaurar la antigua técnica y sacar a luz las composiciones que yacían olvidadas en anaques de conservatorios y museos, tanto de la península ibérica como de Italia o Francia.

Había dos formas de tañer la vihuela: punteada y con arco. En el siglo XIV la acepción de la palabra vihuela tenía una connotación más amplia, dado que usábase el término lo mismo para el instrumento que comúnmente servíase de arco como de plectro. A éste último sin duda podemos catalogar VIOLA.

VIHUELA y VIOLA son palabras que etimológicamente, proceden de la misma voz.

Hemos dado una muy superficial mirada al panorama instrumental de pasados siglos para detenernos en el último cuarto de la Edad Media con la aparición de la VIHUELA-VIOLA, instrumento capital este último en el desarrollo posterior de conjuntos orquestales que dieron pie a otros instrumentos de arco, violonchelo, contrabajo, viola moderna, violín, con los cuales formaron la familia insustituible de la cuerda, elemento indispensable de toda orquesta moderna.

BIBLIOGRAFIA

MARTIN, Miguel A. Ph. D.: Civilización. Editorial E.P.P.S.A. Tomo 1. Panamá. 1985.

SCHOLES, Percy A.: Diccionario Oxford de la Música. Editorial Sudamericana. Buenos Aires. 1964.

SOPEÑA, Federico: Historia de la Música. Editorial E.P.E.S.A. Madrid. 1962.

LOS LABERINTOS BORGIANOS

Por: DRA. LIDIA E. CASTILLO.

Muchos críticos han afirmado que el laberinto se ha convertido para el escritor contemporáneo en la traducción "de la actitud significativa del individuo engullido y devorado por el mundo" ¹.

Bourneuf y Ouellet ² sostienen que el espacio opresor predomina en la novela contemporánea y es, en la mayoría de los casos, el generador del odio y la rebeldía en el corazón de más de un personaje.

Pero, como bien afirman los críticos franceses, el tema del laberinto ha adquirido un "sentido filosófico". Es por ello que no se refleja sólo como tema sino también en la estructuración de todos los ámbitos de la novela, incluyendo la forma novelística misma. El mejor ejemplo para la novela hispanoamericana lo tenemos en **Rayuela** de Julio Cortázar, en la que el mismo autor propone una lectura "laberíntica" con avances y retrocesos y ofrece un "tablero de dirección" como guía al lector.

De los laberintos borgianos también se ha dicho mucho. Sin embargo, casi siempre la palabra "laberinto" aparece relacionada solamente con los espacios físicos materiales.

Es por ello que esbozaremos —apoyándonos básicamente en los cuentos de Borges y en **Cien Años de Soledad** de García Márquez, y de manera muy rápida,— algunos de los niveles laberínticos que existen en la novela hispanoamericana. Estos están constituidos, fundamentalmente, por dos clases de elementos: concretos y abstractos y ubicados en espacios físicos y mentales.

Los laberintos de espacio físico constituido por elementos concretos, son el espacio mismo, como en el caso de habitaciones, calles o ciudades enteras. De este tipo de laberinto encontramos muchísimos ejemplos: en los cuentos de Borges, en las obras de Cortázar, en **Sobre héroes y tumbas** de Sábato y también, aunque con menor relevancia, en **Cien Años de Soledad**. Dentro de esta categorización están también los laberintos formados por la trastocación de objetos que habitan el espacio.

A otra categoría pertenecen los laberintos abstractos, o sea, aquellos que no aluden a un espacio concreto, palpable con el tacto, sino más bien a situaciones mentales. Es lo que sucede cuando Ursula (de **Cien Años de**

Soledad) enreda en un laberinto a todo aquel que desea hacerse dueño de la fortuna que le dieron a guardar en un San José de yeso de tamaño natural.

Pero estas son categorizaciones generales: concretas y abstractas, mentales y materiales. Contraponiendo las obras —e incluso dentro de cada una,— podemos encontrar subclasificaciones: Los laberintos de espacio físico concreto pueden ser "encontrados" o "procurados". Del primer tipo son aquellos en que el personaje se encuentra en ese espacio donde ha sido colocado por una fuerza superior a él ("El jardín de los senderos que se bifurcan" de Borges). Del segundo tipo, aquellos que se procura el personaje como en el caso de **Rayuela** en que los protagonistas deciden dejar su encuentro al azar:

"Sentados en un café reconstruían minuciosamente los itinerarios, los bruscos cambios, procurando explicarlos telepáticamente, fracasando siempre, y sin embargo, se habían encontrado en **PLENO LABERINTO de CALLES**, como siempre acaban por encontrarse y se reían como locos, seguros de un poder que los enriquecía³".

En los laberintos de tipo mental, por lo tanto abstractos, también encontramos subcategorizaciones. Algunos son laberintos que, provenientes del exterior, van a instalarse a la mente. Es lo que sucede en Borges, en el pasaje que reproducimos a continuación:

"Recabarren, tendido, entreabrió los ojos y vio el oblicuo cielo raso de junco. De la otra pieza le llegaba un rasgueo de guitarra una suerte de pobrísimo laberinto que se enredaba y desataba infinitamente".⁴

Otra subcategorización es la de los laberintos que están en la mente y se revelan de algún modo, hacia el exterior. Caso de **Cien Años de Soledad**:

"Aureliano Segundo se acordó de la fortuna enterrada en algún lugar que sólo Ursula conocía, pero fueron inútiles las preguntas y las maniobras astutas que se le ocurrieron, porque en los **laberintos** de su desvarío ella parecía conservar un margen de lucidez para defender aquel secreto, que sólo habría de revelar a quien demostrara ser el verdadero dueño del oro sepultado. Era tan hábil y estricta, que cuando Aureliano Segundo instruyó a uno de sus compañeros de parranda para que se hiciera pasar por el propietario de la fortuna, **ella lo enredó en un interrogatorio minucioso y sembrado de trampas sutiles**".⁵

En la categoría de laberintos mentales también puede darse la **trasposición de objetos** ya mencionada para los laberintos de espacio captables con el tacto. En **Cien Años de Soledad** encontramos el siguiente ejemplo:

"Por este trastocamiento sus súplicas fueron escuchadas en sentido contrario" ⁶.

Todo lo dicho nos lleva a concluir que el empleo originalísimo del tema en *Rayuela* se debe al deseo inconsciente del escritor de "aprehender" el objeto con el fin de dominarlo.

Consignemos para finalizar que el laberinto se da también, a nivel de obras, o sea en el terreno de la intertextualidad. Hoy más que nunca podemos observar cómo un espacio adquiere un nuevo significado al estudiarlo a la luz del espacio de otra obra, de modo que en muchas ocasiones un personaje de una obra determinada completa o aclara el sentido de otra.

NOTAS:

1. Ludovic Janvier. **Una Palabra Exigente**. Barral Editores, Barcelona, 1972.

2. Roland Bourneuf y Réal Ouellet. **La Novela**. Edit. Ariel, Barcelona, 1983, p.144.

3. Julio Cortázar. **Rayuela**. Edit. Cátedra, Madrid, 1984, p.156.

4. Jorge Luis Borges. "El fin" en: **Nueva Antología Personal**. Edit.Bruguera, Barcelona, 1984, p.164.

5. G. García Márquez. **Cien Años de Soledad**. Edit. Sudamericana, Buenos Aires, 1972, p.278.

6. G. Márquez. Op.cit. p.168.

Nuestros Colaboradores

FERNANDO MANFREDO JR.:

Licenciado en Ciencias Económicas con especialización en Comercio, Certificado de Programa de Gerencia Avanzada, Universidad de Harvard / INCAE. Experiencia en Administración de Empresas, Ministro de Estado, Negociador del Tratado del Canal de Panamá y Sub administrador del Canal de Panamá. Profesor en la Universidad Santa María La Antigua, Miembro del Consejo Ejecutivo de la Universidad de Panamá.

JUAN JOSE AMADO IIIº:

Nacido en 1942, egresado de la Eron Pre. School, Nueva York, Cornell University, en ITHACA y University of Daytona. Director y Administrador de Empresas, hombre público y político, Ministro de Estado, Embajador de Panamá en Washington. Miembro de la Sociedad Literaria " Octavio Méndez Pereira " y colaborador del Instituto Panameño de Arte.

ROBERTO LOPEZ FABREGA:

Profesional de la Ingeniería, Profesor y Político. Nació en Abril de 1917, Falleció el 13 de Julio de 1988, Ingeniero Civil, Universidad de Iowa, Asociado y Ejecutivo de varias Empresas, Ministro de Obras Públicas y Diputado a la Asamblea Nacional. Dictó la cátedra de Mecánica Aplicada y Resistencia de Materiales en la Universidad de Panamá. Autor de dos obras sobre Ingeniería.

ROBERTO MORENO T.:

Nacido en Agosto de 1938, graduado de Ingeniero Civil en la Universidad de Panamá y en Economía en la Universidad de Miami, amplia experiencia en la Administración de Empresas, Mercadeo y Diseños Estructurales. Ha publicado más de diez obras sobre Ingeniería, El Canal de Panamá y otros aspectos de interés. Presidente del Museo de Arte Contemporáneo de Panamá.

FRANCISCO J. MORALES:

Ingeniero Civil, nacido en Enero de 1915, graduado con honores en el Instituto Nacional y en la Universidad de Colorado, Illinois y el Instituto Tecnológico de Massachussets, U.S.A., Asesor Técnico Honorario de la

Misión Especial Negociadora del Nuevo Tratado del Canal de Panamá. Ha publicado variedad de obras relacionadas con el Canal de Panamá y otros temas.

ALBERTO OSORIO:

Nacido en la Ciudad de David, Provincia de Chiriquí, Licenciado en Filosofía y Letras en la Universidad de Panamá, Doctor en Filosofía en la Universidad de Bordeaux, Francia. Catedrático Titular de Filosofía en la Universidad de Panamá. Tiene en su haber más de diez obras publicadas.

HENA GONZALEZ DE ZACHRISSON:

Traductora Oficial, Escritora de Literatura Infantil, Publicó su Primer Libro Para Colorear en 1986. En 1988 publicó su primer Libro de Cuento Infantil, realizó varias publicaciones en la Página Infantil del Diario La Estrella de Panamá, además de obras por editar.

LUZ O. AVILA CHONG:

Nació en la Ciudad de Panamá en 1963, Licenciada en Geografía e Historia y Profesora en Pedagogía de Segunda Enseñanza en la Universidad de Panamá. Actualmente ocupa el cargo de Jefe del Departamento de Casa-museo del Banco Nacional de Panamá. Publicó el Folleto " Reseña Histórica de la Moneda ".

LUIS A. MORENO O.:

Folklorista Chorrerano, Licenciado en Filosofía y Letras, Profesor en Filosofía y Letras con especialización en Educación secundaria. Obtuvo su grado con la Tesis " El Folklore Chorrerano en las escuelas, Investigación Folklórica aplicada a la aula de clase. Ha publicado en la Revista Lotería artículo sobre el Folklore (julio - agosto 1986 N°. 361).

PABLO AGUILAR Y COBO DE GUZMAN:

Músico, Aviador, Periodista, Escritor. Nació en España en 1932, Profesor en Solfeo y Estudios Superiores Instrumentales (violín). Ha publicado varios Cuentos y Ensayos. Profesor Violinista de la Orquesta Sinfónica Nacional y Profesor de Historia Musical en el Colegio La Salle.

LIDIA E. CASTILLO:

Doctora en Filosofía Hispánica y Master en Ciencias Literarias y Lingüísticas. Investigadora. Autora de cinco libros. Profesora de Español en el Instituto Urracá y de Literatura en el Centro Regional Universitario de Veraguas, Rep. de Panamá.

REPUBLICA DE PANAMA
LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA
PLAN DE LOS SORTEOS ORDINARIOS DOMINICALES
A PARTIR DE 17 DE MAYO DE 1987.
SORTEO No. 3560
EL BILLETE ENTERO CONSTA DE 330 FRACCIONES
DIVIDIDO EN ONCE SERIES DE 30 FRACCIONES
CADA UNA DENOMINADAS: A,B,C,D,E,F,G,H,I,J y K.

PREMIOS MAYORES

		FRACCION	BILLETE ENTERO	TOTAL DE PREMIOS
PRIMER PREMIO,	Serie, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J y K	B/ 1000	B/ 330,000	B/ 330,000
SEGUNDO PREMIO,	Serie, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J y K	300	99,000	99,000
TERCER PREMIO,	Serie, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J y K	150	49,500	49,500

DERIVACIONES DEL PRIMER PREMIO

18 Aproximaciones,	Series, A,B,C,D,E,F,G,	10.00	3,300	59,400
9 Premios,	Series, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J y K	50.00	16,500	148,500
90 Premios,	Series A,B,C,D,E,F, G,H,I,J y K	3.00	990	89,100
900 Premios	Series, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J y K	1.00	330	297,000

DERIVACIONES DEL SEGUNDO PREMIO

18 Aproximaciones,	Series, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J y K	2.50	835	14,850
9 Premios,	Series, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J y K	5.00	1,650	14,850

DERIVACIONES DEL TERCER PREMIO

18 Aproximaciones,	Series, A,B,C,D,E,F,G,	2.00	660	11,880
9 Premios,	Series, A,B,C,D,E,F,	3.00	990	8,910
	G,H,I,J y K			
1,074 Premios			TOTAL	B/ 1,122,990

El Valor de la Emisión es de B/ 1,815,000.00. El precio de un Billete entero es de B/ 181.50. El precio de una Fracción es de B/ 0.55

REPUBLICA DE PANAMA LOTERIA NACIONAL DE BENEFICENCIA PLAN DE LOS SORTEOS ORDINARIOS INTERMEDIOS A PARTIR DE 23 DE SEPTIEMBRE DE 1987 SORTEO No. 1090 EL BILLETE ENTERO CONSTA DE 240 FRACCIONES DIVIDIDO EN 16 SERIES DE 15 FRACCIONES CADA UNA DENOMINADA A,B,C,D,E,F,G,H,I,J,K,L,M,N,O, y P.

PREMIOS MAYORES

			BILLETE ENTERO	TOTAL DE PREMIOS
1 PRIMER PREMIO,	Serie, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J,K,L,M,N O y P.	B/. 1,000	B/. 240,000	B/ 240,000
1 SEGUNDO PREMIO,	Serie, A,B,C,D,E, F,G,H,I,J,K,M, N,O y P.	300	72,000	72,000
1 TERCER PREMIO,	Serie, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J,K,L,M,N, O y P.	150	36,000	36,000

DERIVACIONES DEL PRIMER PREMIO

18 Aproximaciones,	Serie, A,B,C,D,E,F, G,H,I,J,K,L,M,N,O y P.	10.00	2,400	43,200
9 Premios,	Series, A,B,C,D,E,F,G,H, I,J,K,L,M,N,O y P.	50.00	12,000	108,000

90 Premios, Series A,B,C,D,E,F,G,H, I,J,K,L,M,N, O y P.	3.00	720	64,800
900 Premios, Series A,B,C,D,E,F,G,H, I,J,K,L,M,N, O y P.	1.00	240	216,000

DERIVACIONES DEL SEGUNDO PREMIO

18 Aproximaciones, Series, A,B,C,D,E,F,G,H I,J,K,L,M,N,O y P	2.50	600.00	10,800
9 Premios, Series, A,B,C,D,E,F,G,H, I,J,K,L,M,N,O y P.	5.00	1,200.00	10,800

DERIVACIONES DEL TERCER PREMIO

18 Aproximaciones, Series, A,B,C,D,E,F,G,H, I,J,K,L,M,N,O y P.	2.00	480	8,640
9 Premios, Series, A,B,C,D,E,F,G,H,I J,K,K,M,N,O y P.	3.00	720	<u>6,480</u>
1,074 Premios		TOTAL	B/. 816,720

El Valor de la Emisión es de B/. 1,320,000.00. El precio de un Billeto Entero es de B/. 132.00. El precio de una Fracción es de B/. 0.55.

SORTEOS DOMINICALES

ENERO DE 1990

<u>SORTEOS</u>	<u>Nº</u>	<u>1er premio</u>	<u>2º premio</u>	<u>3º premio</u>
Enero 14	2395	5804	8880	0793
Enero 21	2396	1865	6387	4054
Enero 28	2397	9687	3385	9822

FEBRERO DE 1990

<u>SORTEOS</u>	<u>Nº</u>	<u>1er premio</u>	<u>2do. premio</u>	<u>3º premio</u>
Febrero 4	2398	7242	2002	0537
Febrero 11	2399	3572	0114	1857
Febrero 18	2400	5776	1614	8464
Febrero 25	2401	3880	2590	7357

SORTEOS INTERMEDIOS

ENERO DE 1990

<u>SORTEOS</u>	<u>Nº</u>	<u>1er premio</u>	<u>2º premio</u>	<u>3º premio</u>
Enero 10	1447	9673	1446	6043
Enero 17	1448	1341	6501	0337
Enero 24	1449	1009	1110	7751
Enero 31	1450	1436	4626	2440

FEBRERO DE 1990

<u>SORTEOS</u>	<u>Nº</u>	<u>1er premio</u>	<u>2do. premio</u>	<u>3º premio</u>
Febrero 7	1451	2978	8058	0394
Febrero 14	1452	2593	3594	2934
Febrero 21	1453	4712	7818	7669
Febrero 28	1454	6476	4552	6445