

EL CANAL BARATO

FEDERICO TUÑÓN

El Gobierno de los Estados Unidos, por medio de su Presidente ha dejado saber a la República de Panamá que Norteamérica está interesada en estudios de una ruta para Canal Interoceánico, a Nivel, por la ruta del Darién.

El Gobierno de la República de Panamá, ha dicho públicamente que estaría anuente a conceder el permiso si Estados Unidos acepta incluir en su Comisión escrutadora a Ingenieros Panameños, y si nuestra Nación es debidamente informada del progreso de tales diligencias.

Lo que vamos a decir aquí puede resumirse en la siguiente conclusión: La República de Panamá no debe permitir la excavación de ningún otro Canal, por ningún otro sitio de su territorio. Si Norteamérica cree todavía necesaria la ruta canalera, bien podría estudiar la construcción del Canal a Nivel por métodos convencionales por donde existe el actual. Cuál es la razón para realizar esos estudios? Descontamos de nuestra respuesta la afirmación de que, si bien no detallados ni expresados en jeroglíficos de ingeniería, estos se han hecho ya en forma abarcadora, so pretexto de exploraciones, localización de sitios de defensa, y otra clase de diligencias de tipo militar realizados por nuestros amigos del Norte. Frente a la situación de que la actual vía interoceánica, insuficiente para atender el tránsito marítimo, de acuerdo con su propio dictamen, está próxima a jubilarse en los años 7º u 8º, los dirigentes norteamericanos quieren mantener su hegemonía en relación con la comunicación marítima internacional mediante **Un Canal barato**. No tienen ellos en consideración los enormes y complejos problemas que surgirán al construir otra vía por nuestro territorio: los desajustes económicos, la desvalorización de propiedades, la difícil comunicación entre nuestras principales agencias administrativas con las autoridades de la Zona del Canal, la carencia de vías de comunicación para trasladar la mercadería a las ahora principales ciudades de la República: Panamá y Colón, la desvalorización de nuestro Aeropuerto Internacional de Tocumen, etc. Nada de eso es considerado por nuestro socio rico. Lo importante es construir **El Canal Barato**.

Por las razones apuntadas hasta aquí, Panamá deberá usar la negativa enunciada al principio de este escrito. No obstante la posición enunciada, es conveniente indicar que si los estudios culminan con la necesidad de un nuevo Tratado, los siguientes y otras ideas pueden incorporarse en el mismo.

Cláusulas probables de un nuevo Tratado del Canal.—

- 1 — Panamá deberá obtener de los Estados Unidos, la seguridad de que simultáneamente con el Canal a Nivel se proseguirán los estudios de la carretera por el Darién hasta comunicarnos con Colombia, terminados los cuales procederá a su construcción, y que en un plazo razonable la carretera estaría concluida, financiada por los Estados Unidos, naturalmente. Correspondería a nuestros negociadores y Hombres de Estado armonizar esta exigencia con los acuerdos internacionales ya existentes sobre el Tapón del Darién.
- 2.— Deberá asegurarse igualmente que, como parte de la obra del Canal a Nivel y al mismo tiempo de su construcción, se fabricará puente o túnel que vincule las dos secciones en que quedará dividido el Istmo de Panamá nuevamente. A este respecto, ya en Tratado anterior, los Estados Unidos aceptaron similar obligación pero aplazaron el cumplimiento hasta tanto Panamá construyera caminos que justificaran tal acción. La República de Panamá prevería esa contingencia. (El puente fue construido cincuenta años después).
- 3.— Los puertos de Balboa y Cristóbal quedarían habilitados permanentemente para el tránsito y tráfico mercantil internacional, de manera que las ciudades de Panamá y Colón recibieran mercancías consignadas a ellas sin la demora, ni los gastos adicionales que supondría el desembarco por los muelles terminales del nuevo Canal.
- 4.— Las instalaciones, edificios, calles, alumbrado, servicio de agua, vigilancia, etc., del Viejo Canal, si no hubiere actividad permanente, estarían a cargo de los Estados Unidos de Norteamérica. Este punto es fácil de entender, y ya tiene precedentes. Los cuantiosos gastos que supondría para la República de Panamá, asumir semejante carga, consumirían todo el Presupuesto de Gastos del socio pobre. Nuestras experiencias con caminos, edificios, instalaciones etc., están indicando la imposibilidad de asumir tal empresa. En el viejo Tratado, el mantenimiento del Acue-

ducto y Alcantarillado fue asumido temporalmente por Norteamérica, y en la actualidad, el de la Carretera Transístmica corre por su cuenta.

Por otra parte es casi seguro que nuestros socios norteamericanos querrán mantener útil un Canal de Repuesto para los casos de urgencia.

- 5.— Panamá es soberana sobre el suelo y subsuelo de las regiones que serán sometidas al estudio para la construcción del nuevo Canal a Nivel, es obvio que Panamá se reserve el derecho de utilizar todos los terrenos necesarios para la explotación de minerales, descubiertos en las diligencias en que se ocupará la comisión respectiva.
- 6.— Por pura coincidencia el comercio de Panamá ha visto subir los fletes de la mercadería procedente de los Estados Unidos, simultáneamente con reclamaciones que formulamos con respecto a la anualidad que nos asignaron en uno y otro Tratado. Líneas mercantes de otras "Conferencias" proceden con idéntico aumento, inspirados por las "Conferencias norteamericanas". Panamá estaría protegida de esta ocurrencia pactando que la nación norteamericana asumiría cualquier aumento que hubiere, en transporte marítimo, posterior a la fecha de celebración del Tratado.
- 7.— Igualmente Panamá debe quedar protegida contra la devaluación de la moneda norteamericana, para las obligaciones que se pacten.

Panamá sería considerada, en igualdad de trato con respecto a cualquier arreglo similar que celebren los Estados Unidos con otro país del Mundo, cuando aquel trato por ocupación de territorio o cualesquiera de las formas que se denomine, sea más ventajoso que el Tratado que hubiera celebrado con la República de Panamá.

- 8.— Panamá estaría protegida contra cualquier otra sutileza que el Gobierno de los Estados Unidos hubiera usado anteriormente para retirarnos los dineros que nos reconoce en compensación o, en cualquier otra forma.
- 9.— Si fuere posible, Panamá mejoraría la posición que resulta de la igualdad de trato con los Estados Unidos, para los barcos que ostenten la matrícula Panameña.

Algunas de las pretensiones aquí esbozadas, y muchas más que se presentaren, todas muy razonables, contribuirían a contra-

rrestar la crisis, que muchos consideran inevitable, de ser construido un **Canal Barato**, por región diferente del actual y cuya operación podría realizarse con número menor de trabajadores al que ocupa ahora el Canal de Panamá.

Los otros canales interoceánicos americanos

En relación con esta posición panameña, no debe sobrecogernos el pánico por el desastre que muchos ven acercarse si se construyera un Canal fuera del Istmo de Panamá: a) Un canal por México sería imposible porque nuestros hermanos mexicanos tienen planes muy adelantados, para "Construir también un canal interoceánico sin exclusas". El proyecto ha sido calificado de **fantástico**. El trabajo se realizará por el Istmo de Tehuantepec. b) Centroamérica está vedada para trabajos de esta índole. Su condición volcánica activa, puesta de manifiesto ante los mismos ojos del Presidente Kennedy, no necesita comentarios. c) La Construcción de un Canal por el Atrato, aparte de ser más larga y costosa, requeriría la celebración de un Contrato con Colombia. Sobre la inteligencia, patriotismo, versación jurídica y capacidad de negociar Tratados internacionales, de los colombianos, todos los elogios sobran. Ya los Estados Unidos han tenido experiencia en esta clase de diálogos con la República de Colombia.

Por otra parte, un Canal por el territorio Colombiano produciría en aquel país económicamente creciente, un extraordinario impacto, como se dice, sobre sus industrias y agricultura, aparte del que se reflejaría en su crecimiento político y militar. Los Estados Unidos de Norteamérica, no podrían tener la clase de **trato**, que han usado con los panameños, si celebran convenios con nuestros vecinos del Sur. Un Tratado Colombo-Norteamericano, no llegaría al fin de los cien años que es lo máximo que le concedería la tierra de los ilustres varones que ya le negaron uno. También habría que considerar el equilibrio humano que pronto se produciría entre los dos contratantes, pues Colombia pertenece a la América del Sur y es vecino del Ecuador, Venezuela, Perú, Brasil y grandes extensiones territoriales, numerosasmente pobladas.

Las diferencias que surgieran bien podrían resolverse a la Nasser. La expansión económica, política, militar y cultural Norteamericana es resentida por adversarios poderosos.

Ya se atisban conflictos cuya solución provisional puede ser:

- a) Coexistencia pacífica; b) Tratados para zonas de influencia regional, u otras situaciones semejantes. Nada impediría, sin embargo, un conflicto armado.

Mientras el Canal de Panamá, sea una Vía Interoceánica, operada por los Estados Unidos de Norteamérica, en el territorio de la República de Panamá, éste (Canal) podría convertirse en un botín de guerra en los conflictos que ya se avizoran. La República de Panamá nunca estaría en condiciones de impedir, por sí misma, tal acontecimiento.

Puede haber, sin embargo, un cambio en el balance de la Hegemonía Mundial sin guerra: por liquidación del colonialismo, como en los casos de Inglaterra, Francia, Bélgica y Portugal; por autosuficiencia e industrialización de las zonas que ahora son abastecedoras de materia prima para los Estados Unidos; por el despertar del Gigante dormido; o cualesquiera otras situaciones imprevisibles en este cosmos cambiante, cuyas comunicaciones con otros mundos puede producir conmociones políticas al final de un vuelo interplanetario.

Pero el Canal Interoceánico por Colombia, carecería de tanta debilidad, y a la postre, podría ser canal Colombiano o un Canal sur-americano.

Con un Canal Interoceánico por el Atrato, Estados Unidos de Norteamérica estaría insuflando vida a un país que a cincuenta años plazo sería una formidable potencia competidora. No debo terminar estos razonamientos sin dejar constancia de que la debilidad panameña manifestada en párrafos anteriores, podría obviarse en parte, mediante la internacionalización del Canal, o con la solidaridad continental americana en torno a la República de Panamá sobre este problema, solidaridad que considerará la fórmula vieja de: "Todos para uno y uno para todos".

La Compañía del Canal de Panamá

Norteamérica presenta El Canal de Panamá como una empresa comercial: Bajo costo inicial, bajo costo de operaciones y ganancias aseguradas por la exclusividad del producto manejado. Por eso ha formado una **Compañía del Canal de Panamá**, que tiene su presupuesto, mantiene rigurosa estadística y finalmente, declara cada fin de año su **Estado de Ganancias y Pérdidas**. Nosotros los panameños, miramos esas cifras con indignación cuando encontramos que nuestra participación es exigua.

Semejante criterio, cuya tontería salta a la vista, nos lleva de la mano a la siguiente conclusión: Pidamosle mayor participación en el negocio de **la Compañía del Canal de Panamá** y así estaremos a mano. Obedeciendo esta demanda y, para hacer perfecto el engaño de **La Compañía del Canal de Panamá**, Estados Unidos ya pudo habernos dado no la mitad de las ganancias del negocio, (de la Compañía del Canal) sino una parte mayor, con la cual acallaríamos nuestros reclamos. En esta forma se nos distraería si seguimos prestando atención a ésta y cualquier otra **Compañía del Canal de Panamá**.

La esencia del problema del Canal de Panamá estriba en lo que significó y significa su construcción para la economía de los Estados Unidos. Desde muchísimos años, sus hombres de Estado habían avizorado la situación que los llevó a comprar todas las acciones del fracasado Canal Francés; que les aconsejó enfrentarse a la posibilidad de una Guerra con Colombia, por no acceder ésta a sus proposiciones contractuales, que les indujo a favorecer la Independencia del Istmo de Panamá, Provincia Colombiana en cuyo territorio estaría enclavada la faja canalera; que los llevó, en fin, a negociar con nosotros los panameños en forma que su arrogante Teddy Roosevelt, pudo decir con exactitud: **Yo me tomé a Panamá.**

Con la construcción del Canal de Panamá, los Estados Unidos consolidan su posición económica, comercial y militar, en escala Mundial, a punto de que se puede decir que sin este paso que nosotros líricamente consideramos que fue dado **para beneficio del Mundo**, su relación de poderío con otras grandes potencias del orbe, habría sido muy diferente. Su riqueza económica y financiera; su poderío marítimo, que le permite comerciar con ventaja con todos los países del orbe; su potencia militar, no están computados, ni pueden contarse, en el estado de Ganancias y Pérdidas de la **Compañía del Canal de Panamá**, y por no estar anotadas allí, nosotros los panameños, los copartícipes en la gran obra canalera, no podemos exigir participación en semejante fabuloso, sorprendente beneficio que los Estados Unidos de Norteamérica reciben, y gozan, con inocencia de esta nación siempre niña.

Quien, aficionado a las estadísticas, analizara el tonelaje de los buques que, llenos de mercadería atraviesan el Canal de Panamá; si luego de tal análisis calculara un precio aproximado por cada tonelada de productos; si pensara entonces en los esfuerzos industriales, agrícolas, de transporte, en fin en toda la gama de actividades inherentes a la producción y exportación de mercaderías, entonces sí sabría lo que el Canal de Panamá ha contribuido para el crecimiento de nuestro socio.

Así, pues, la posición nuestra debe ser única y exclusivamente la siguiente: La necesidad de construir y operar un Canal interoceánico por territorio del Istmo, tendrá como resultado final, mantener el poderío económico, militar, financiero, de los Estados Unidos de Norteamérica. Panamá, país socio en tal empresa debe recibir igualmente beneficios correspondientes a un país en cuyo seno se origina parte de riquezas que solamente llegan a otro socio, en cuyo territorio no está el Canal. Por consiguiente, la República de Panamá, necesita que todos los años, destinen partidas, especialmente dirigidas a mantener las condiciones crecientes, cambiantes, y ascendentes de vida de un país que contribuye a que Estados Unidos mejore ostensiblemente su hegemonía mundial de manera que la República de Panamá tenga buenas carreteras, buenas escuelas,

buenos hospitales, buenas oportunidades para sus trabajadores y, sobre todo, buenas cárceles, en fin, ventajas a la altura de su justa participación en la obra Canalera.

Esta sería una fórmula. O si se prefiere, Panamá debería recibir una cantidad anual fija no menor de una suma determinada; pero periódicamente mayor que le permita tener vida decorosa por ser copartícipe en esta obra que tantos beneficios produce a su otro socio.

No nos dejemos engañar más por la posición falsa de un socio que nos presenta como estado del negocio común, su declaración de ganancias y pérdidas de **La Compañía del Canal de Panamá**.

Panamá, Junio de 1963.