



Estudio geopolítico de Panamá

Escuela Superior de Guerra “General Rafael Reyes Prieto”
Bogotá D.C., Colombia

1975

7256

276

ESTUDIO GEOPOLITICO DE PANAMA

INTRODUCCION

El Istmo de Panamá significa para América un punto central de su unidad geográfica, espiritual y política.

Su política y su posición han cobrado interés internacional al levantar su voz con el deseo de ver restaurados sus derechos sobre la zona que ocupan los EE.UU. en su propio territorio, habiendo recibido el apoyo unánime de todos los pueblos de Latinoamérica quienes tienen en ese territorio interoceánico importantes lazos de amistad y unidad; y porque allí se conecta la actividad del intercambio comercial con el resto del mundo.

Para Colombia representa especial interés no solo por lazos jurídicos que nos unen a su suerte proyectados en los tratados, siguiendo a estos hechos ciertas consideraciones especiales como es la utilización de las dos vías interoceánicas con sus respectivos beneficios, sino que también es evidente, que por la vecindad y los vínculos familiares que nos unen, debemos mantener estrechas relaciones de amistad que adquieran dimensiones más fructíferas en el futuro. Otro tanto podríamos decir de los intereses vitales que tienen Costa Rica en las buenas relaciones con esta República.

La importancia que representa este país para los intereses del continente latinoamericano, se puede apreciar como un hecho positivo, la reciente reunión de Presidentes, que dió como resultado "La Declaración de Panamá" quedando plasmado allí el espíritu de unidad continental, el espíritu de hermandad con este país y otros pronunciamientos de suma im-

portancia. Por otra parte se dió cita a todos los Presidentes del Continente con motivo de la celebración del sesquicentenario del "Congreso Anfictiónico de Panamá" con el solo propósito de exaltar y darle la importancia que merece esta región del Caribe, plasmar una política que cree nexos fecundos de amistad, fomentar la actividad y la posibilidad de nuevos instrumentos de cohesión y expansión como prospecto al desarrollo latinoamericano.

El presente trabajo impuesto por el Departamento de Estrategia con el fin de enmarcar a Panamá dentro de los conceptos Geopolíticos enseñados en el área de estudios denominada FACTOR GEOGRAFICO y vinculado estrechamente con los otros factores de la Estrategia, fue consultado, investigado y consolidado en seis capítulos en la forma que a continuación se detalla:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1) INTRODUCCION, DIRECCION Y CONSOLIDACION | 696-
MY. HERNAN RODRIGUEZ RAMIREZ |
| 2) CAPITULO I - GEOGRAFIA Y ASPECTO ECONOMICO SOCIAL | " " " " |
| 3) CAPITULO II - HISTORIA DE PANAMA Y SU CANAL (STATUS JURIDICO) | CC. JOSE LONDOÑO JARAMILLO |
| 4) CAPITULO III - PROBLEMAS POLITICOS Y SOCIALES | MY. ALVARO SANABRIA ROJAS |
| 5) CAPITULO IV - POSICION - ACTUAL DEL GOBIERNO SOBRE EL CANAL | MY. BERNARDO ROZO MORA |
| 6) CAPITULO V - IMPORTANCIA GEOESTRATEGICA DEL CANAL | MY. HERNAN RODRIGUEZ RAMIREZ |
| 7) CAPITULO VI - PROYECCIONES FUTURAS | MY. LUIS E. RODRIGUEZ DOMIN - GUEZ |

INDICE GENERAL

	Página
INTRODUCCION.....	i
INDICE GENERAL.....	iii

CAPITULO I

GEOGRAFIA Y ASPECTO ECONOMICO.....	1
1. Ubicación.....	1
2. Superficie.....	1
3. Topografía.....	1
4. Litorales, Mar Territorial y Plataforma Sub- marina.....	2
5. Clima.....	2
6. Hidrografía.....	3
7. Datos Demográficos.....	4
8. Crecimiento de la Población.....	4
9. Distribución de la Población.....	5
10. Habitat y Aspecto Físico.....	6
11. La Vida Económica y Social.....	6
12. Producción y Renta.....	7
13. La Estructura Educativa.....	8

CAPITULO II

HISTORIA DE PANAMA Y SU CANAL (STATUS JURIDICO)	9
1. El 3 de Noviembre de 1.903.....	9
2. El Canal de Panamá.....	9
3. El Barón de Lesseps.....	9

	Página
4. Quiebra de la Compañía Francesa.....	10
5. El Descubrimiento de Finlay.....	11
6. El Ferrocarril Transistmico.....	11
7. Separación de Panamá.....	12
8. Saneamiento de la Región.....	13
9. Situación del Canal.....	13
10. Canal a Esclusas.....	13
11. La Zona del Canal.....	15
12. Extensión de la Zona del Canal.....	16
13. El Actual Gobierno y el Problema del Canal.	16
CAPITULO III	
PROBLEMAS POLITICOS Y SOCIALES.....!	19
CAPITULO IV	
POSICION DEL ACTUAL GOBIERNO SOBRE EL CANAL....	26
CAPITULO V	
IMPORTANCIA GEOESTRATEGICA.....	30
CAPITULO VI	
PROYECCIONES FUTURAS.....	31
BIBLIOGRAFIA.....	36

CAPITULO I

GEOGRAFIA Y ASPECTO ECONOMICO - SOCIAL.

1. Ubicación.

Panamá enlaza América del Sur con Centroamérica y Norteamérica.

El canal abierto en la parte central de su territorio, une al Atlántico con el Pacífico. El Istmo de Panamá está situado entre los paralelos 7o. y 10o. de latitud Norte. El paralelo 9o. pasa por las esclusas de Miraflores del Canal, al Norte de la ciudad de Panamá. El meridiano 78o. de longitud Oeste, pasa cerca a la frontera de Panamá con Colombia; el meridiano 83o. de longitud Oeste, pasa cerca de la frontera de Panamá con Costa Rica.

2. Superficie.

La superficie del territorio de la República de Panamá es de 76.906. kilómetros cuadrados. La denominación Zona del Canal, designa a la faja del territorio diez millas de ancho, cinco a cada lado del eje del canal, sin incluir las ciudades de Panamá y Colón, que abarca una superficie de 1.432 kilómetros cuadrados.

3. Topografía.

El Istmo de Panamá descansa sobre una ancha plataforma continental o meseta submarina, recubierta de aguas poco pro-

fundas. En el océano Pacífico y sobre esa plataforma, están la bahía de Charco Azul, el golfo de Chiriquí con sus numerosas islas; el grupo de islas de Coiba y el gran golfo de Panamá con el archipiélago de Las Perlas. En el mar Caribe descansan en la plataforma continental, el archipiélago de Bocas del Toro, la laguna de Chiriquí y los centenares de islas de San Blas.

Un 87% del territorio de Panamá, tiene una altura hasta 700 metros sobre el nivel del mar y en ella vive la mayor parte de la población. Las tierras de mediana altitud o templadas, varían en su elevación de los 700 a los 1,500 mts. y ocupan apenas el 10% de la extensión territorial. Las tierras altas con más de 1.500 mts. ocupan apenas el 3%. La mayor altura del istmo, está en el volcán Barú, cuya máxima es de 3,478 metros.

4. Litorales, Mar Territorial y Plataforma Submarina.

La longitud de las costas del territorio de la República de Panamá es de más de 2,200 kilómetros; las del Caribe, cerca de 800 kilómetros. Sobre el mar territorial, que abarca 200 millas de extensión, hay más de 1,600 islas, 600 de las cuales están en el mar Caribe. Panamá ejerce soberanía en su mar territorial hasta las 200 millas de sus litorales.

5. Clima.

Los factores geográficos indicados, influyen en el clima -

de Panamá, la cual es superior a los 180. centígrados durante los doce meses del año. Esta temperatura desciende aproximadamente en un grado centígrado por cada 200 metros de elevación territorial. En las tierras altas, el clima de Panamá es con sol todo el año. Hay dos estaciones la seca, llamada verano que en realidad coincide con el invierno astronómico, va de enero a abril y convierte a Panamá en un refugio turístico de las corrientes que vienen de Europa y de los Estados Unidos. La estación lluviosa llamada invierno, coincide con el verano y el otoño astronómico y va de mayo a diciembre. En la primavera soplan los vientos alisios del NE y vientos del Norte.

6. Hidrografía.

Sobre este angosto territorio, situado a poca distancia del Ecuador la precipitación lluvial es desigual, pero intensa. En las pluviselvas caen de 2.500 a 3.500 milímetros (2.5 a 3.5 metros) o sea 100 a 140 pulgadas al año, intensidad de lluvias entre las mayores en los trópicos húmedos del mundo. La zona seca recibe menos de 1,500 milímetros al año, pero no existen desiertos. Hay en Panamá más de 480 ríos, de los cuales 330 desembocan en el Pacífico. Son ríos de poca extensión, pero caudalosos y algunos navegables en parte. Los más largos son el Tuirá y el Chucunaque, situados en el Darién, y el Chagres y Bayano, situados en Panamá.

7. Datos Demográficos.

El istmo de Panamá fue una zona de tránsito de pueblos desde tiempos prehistóricos. Subsisten descendientes de sus primitivos pobladores, Cunas, Guaymies y Chocoes, que formaban las principales culturas existentes en el siglo XVI. A partir de 1501 comenzó a llegar la población española, - cuya fusión con la indígena, produjo el mestizo. Con los españoles llegaron los negros, cuyas mezclas con los blancos y con los indios, produjeron los tipos zambos y mulattos. Cuando se descubrió el oro en California y se construyó el ferrocarril transcontinental y el canal interoceánico, llegaron a Panamá inmigrantes chinos, norteamericanos, antillanos, indostanos y de muchos países. Obreros de más de cuarenta nacionalidades trabajaron en las obras del canal. Los mestizos representan más del 71% de la población; los negros un 14%, los blancos el 12% y los indios el 8%.

8. Crecimiento de la Población.

El censo de 1970 ha dado en sus cifras preliminares una población de 1,425,343 habitantes.

En el período de 1960 a 1970, la población panameña aumentó en 349,802 habitantes, cifra que representa un crecimiento medio anual de 30.4 por mil, aproximadamente. Este elevado ritmo de crecimiento de la población, es consecuencia directa de la alta tasa de natalidad, que en el indica

do decenio llegó a un promedio de 39 por mil habitantes y de la relativamente baja tasa de mortalidad, que tuvo, en ese período, un porcentaje de 7 por mil.

9. Distribución de la Población.

Existe marcada tendencia de la población a concentrarse en las provincias más urbanizadas, especialmente en el Area Metropolitana, integrada por los distritos aledaños a las ciudades de Panamá y Colón, que tiene una superficie de 7,458 Km², cifra que representa apenas el 9.7 por ciento de la superficie total del país. Según el censo de 1970 el 46 por ciento de la población total del país se concentra en dicha Area Metropolitana, la cual tiene 87.2 habitantes por km², mientras el resto del territorio tiene 11.2 habitantes por km².

La distribución geográfica de la población es muy desigual. En la vertiente atlántica, que abarca unos 21,000 km², habita cerca del 20 por ciento de la población total; mientras en la vertiente del Pacífico vive el restante 80 por ciento. La mayor parte de la población panameña se halla situada en las tierras bajas de la vertiente del Pacífico, en las Llanuras Centrales y las Provincias de Herrera, Los Santos y Veraguas, al sur de la Cordillera Central que la resguarda de los vientos húmedos que proceden del Mar Caribe, en la propicia sombra eólica o sombra de los vientos, que protege a ese territorio de los huracanes tan comunes en el Caribe.

La mayor parte de la población está situada al este del canal. Al oeste, no obstante estar allí las poblaciones de Panamá y Colón, está la región de menor población relativa, el Darién, que se incorporará a la economía y a la cultura con la construcción del tramo de la Carretera Panamericana en esa provincia, obra vial de extraordinaria magnitud e importancia, presupuestada en Ciento Cincuenta Millones de Dólares, y cuyos trabajos se iniciaron en enero de 1972.

10. Habitat y Aspecto Físico.

Panamá limita al Norte con el Mar Caribe; al Sur con el Océano Pacífico; al Este con la República de Colombia y al Oeste con la República de Costa Rica. La República de Panamá está dividida en 9 provincias y 63 distritos. La región antípoda está en el Océano Índico, al sur de Sumatra. La distancia mayor a lo largo del territorio, va desde el oeste al este y es de 620 kilómetros; la distancia menor va desde las bocas del río Neccategua, en el Golfo de San Blas, a las bocas del río Bayano en el Pacífico y es de 51 kilómetros. Como la República de Panamá está en la Zona Intertropical, comprendida entre los Trópicos de Cáncer y de Capricornio, tal situación geográfica influye en su clima.

11. La Vida Económica y Social.

Panamá es un país en proceso de desarrollo planificado y sostenido. Hay gran interés universal para participar en

logra resultados inmediatos: Educación, salud y bienestar, viviendas, infraestructuras y servicios asistenciales.

13. La Estructura Educativa.

En 1971 el personal docente a nivel primario y secundario ascendió hasta 14,000 unidades y la matrícula escolar se elevó a 380.000 estudiantes.

La transformación del medio físico es lenta y difícil, por el costo de las obras de infraestructura. Sin embargo en Panamá se proyecta realizar las mayores obras de ingeniería civil de América en el futuro inmediato: La Carretera del Darién, el Canal a Nivel y la Autopista de Panamá a Colón.

CAPITULO II

HISTORIA DE PANAMA Y SU CANAL (STATUS JURIDICO)

1. El 3 de Noviembre de 1903, Panamá se separó de Colombia a la que se había unido tras la independencia en 1821. Constituída en República soberana, Panamá ha luchado duramente y difícilmente por su progreso y soberanía.

2. El Canal de Panamá.

Los proyectos y esfuerzos para abrir un canal interoceánico en Panamá se sucedieron a lo largo de los siglos. Carlos V de España encargó a Pascual de Andagoya que explorara el Istmo e hiciera un informe. Sabios como Humboldt y Goethe, escribieron sobre este proyecto. En su célebre "Carta de Jamaica", el Libertador Simón Bolívar, resaltó la trascendencia de la situación de Panamá en el mapa del mundo Convocó al Congreso Anfictiónico, que se reunió en la ciudad de Panamá en 1826 y destacó la importancia económica y militar de la construcción del Canal.

3. El Barón de Lesseps.

El 15 de Agosto de 1869 las aguas del Mediterráneo se unieron con las del mar Rojo, a través del canal a nivel abierto en Suez. Fue la realización de un proyecto intentado por los faraones del antiguo Egipto, empresa fallida en la cual, según Herodoto, perecieron más de 120.000 obreros.

El Barón Fernando de Lesseps, diplomático de oficio e ing

niero de vocación, fue el autor de esa portentosa obra, la cual rindió grandes beneficios a poco de inaugurarse y no produjo las catástrofes ecológicas que anunciaron sin fundamento científico algunos pesimistas.

Después de la construcción del Canal de Suez, el proyecto del Canal de Panamá se concretó cuando fue creada la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá, organizada en Francia por el Barón de Lesseps, quien en 1879 había convocado en París a una conferencia científica para estudiar el proyecto y realizarlo a través de un canal a nivel a través del Istmo de Panamá. Los franceses invirtieron sus ahorros en esa compañía, hasta completar 300 millones de francos en acciones suscritas. El 20 de Febrero de 1882, estallaron las primeras cargas de dinamita en el famoso paso de Culebra.

4. Quiebra de la Compañía Francesa.

Más que la lucha contra la naturaleza, que significaba excavar millones de metros cúbicos de tierra y roca, extraída a fuerza de brazo y con maquinaria primitiva, fueron las condiciones de insalubridad del trópico, las fiebres e inclemencia de las lluvias, los factores que determinaron el fracaso de la Compañía francesa cuya quiebra se produjo en 1889. El Barón de Lesseps murió el 7 de Diciembre de 1894, a la edad de noventa años, en su propiedad de Chesnie, pobre y amargado, abandonado por los que le aplaudieron en vida. Muchos ingenieros y técnico franceses, al igual que cerca de veinte mil trabajadores de diversas na -

cionalidades, pagaron con su vida el heroico esfuerzo para abrir en Panamá un canal a nivel.

5. El Descubrimiento de Finlay.

El médico cubano Carlos Finlay dió a conocer su hipótesis según la cual las fiebres tropicales, malarias y fiebre amarilla, eran transmitidas por las picaduras de los mosquitos, especialmente de la variedad "Anopheles Claviger", - que sólo vuelan por la tarde o durante la noche, pican a una persona enferma y propagan la fiebre. En los pantanos, charcos y riachuelos, pululan los mosquitos. Por tal razón fueron las fiebres, junto con los huracanes, las lluvias intensas y la primitiva tecnología, los factores decisivos en el fracaso de la empresa de los franceses.

6. El Ferrocarril Transístmico.

El descubrimiento de oro en California, obligó a los Estados Unidos a organizar un sistema de comunicación rápido y seguro que enlazase las dos costas del continente. En 1855 fue inaugurado el Ferrocarril de Panamá a Colón, con un trayecto de apenas 68 kilómetros, pero cuya construcción fué una hazaña de ingeniería de aquella época. Los grandes obstáculos como la selva virgen, roca y pantanos, fueron vencidos gracias a la habilidad y a la tenacidad de los ingenieros norteamericanos, cuya obra permitió la comunicación férrea entre los dos océanos. La construcción de este ferrocarril y las ingentes utilidades que produjo de inmediato, interesaron a eminentes ingenieros americanos, para considerar el proyecto de apertura del Canal de Pana-

má y estudiar en el terreno la factibilidad de la obra. La guerra civil americana paralizó por un tiempo estos estudios preliminares y luego se puso en ejecución el proyecto de los franceses.

7. Separación de Panamá.

En 1.903 se presentó al Senado colombiano el Tratado Hay-Herrán, el cual no fue aceptado por considerarse que era a tentatorio contra la soberanía del país. Esto originó la unión de los políticos norteamericanos y la oligarquía panameña para promover un movimiento separatista, que ayudado por la reciente guerra civil colombiana y la intervención del ejército norteamericano, declaró independiente la República de Panamá el 3 de Noviembre de 1.903.

Tras esta proclamación los EE.UU. obtuvieron un gobierno panameño dócil que aceptó los términos del Tratado Hay-Bunau-Varilla, firmado sin conocimiento del pueblo panameño el 18 de Noviembre de 1.903.

Dicho Tratado Hay-Bunau-Varilla, concedía a EE.UU. el derecho de ocupación de Una franja de millas a cada lado del Canal y demás de 1.500 Km², a cambio del pago de 10 millones de dólares y una renta anual de 250.000 dólares.

Este Tratado fué suscrito en condiciones dolosas y en circunstancias desfavorables para Panamá. El Tratado por medio del cual Panamá otorgó a los Estados Unidos el uso, - mas no la soberanía (punto de vista del Gobierno actual, - al cual Colombia adhirió solidariamente), de una faja de territorio para construir en ella el canal; hoy se encuentra

en litigio.

8. Saneamiento de la Región.

Los americanos reemplazaron el proyecto francés del canal a nivel por otro para construir una canal a esclusas. Pero antes de iniciar las obras de ingeniería, realizaron otra que era indispensable y de primera prioridad, el saneamiento de la región. Con un ejército de más de cuatro mil fumigadores, destruyeron los viveros de mosquitos y usaron centenares de toneladas de insecticidas. Los últimos casos de paludismo y fiebre amarilla se detectaron en 1905. Con posterioridad, las epidemias fueron totalmente erradicadas.

9. Situación del Canal.

El Canal de Panamá fué construido en una de las partes más estrechas que tiene el istmo de Panamá. La depresión de las montañas por la cual el canal atraviesa la cordillera de los Andes, tenía una altura aproximada de 305 pies (93 metros) sobre el nivel del mar. Esta parte se halla aproximadamente a los 9° de latitud norte y 80° de longitud oeste. La distancia a vuelo de pájaro de uno a otro océano es de cerca de 34 millas (57.4 kilómetros). El istmo en este punto toma una dirección del nordeste y al atravesarlo, el canal forma un ángulo casi recto, extendiéndose del nordeste al sudeste.

no puede ser

10. Canal a Esclusas.

El canal tiene tres esclusas. Las del lado Atlántico es -

tán en Gatún y son tres pares. Las del Pacífico están en Pedro Miguel, un par y en Miraflores, dos pares. Desde su punto de partida en la Bahía de Limón hasta Gatún, en el sector Atlántico, el canal corre al nivel del mar, una distancia aproximada de $6 \frac{2}{3}$ millas (10.7 kilómetros). Luego está el sistema de esclusas formando los peldaños que conducen al lago Gatún, cuya elevación normal es de 85 pies (25.9 metros) sobre el nivel del mar. El lago de Gatún es artificial, fué formado deteniendo las aguas del río Chagres, en el dique de la Represa de Gatún, las aguas desperdiciadas fluyen al océano Atlántico por el viejo curso del río Chagres, pasando por el Castillo de San Lorenzo en la boca de dicho río. Cubriendo una distancia de $23 \frac{3}{4}$ millas (38 kilómetros) el canal sigue su curso por el valle del Chagres desde Gatún hasta Gamboa. En este punto se hizo un profundo corte en la Cordillera, conocido como Corte Culebra o "Corte Guillard", con una longitud de 8 millas (13 kilómetros) y una anchura no menor de 300 pies (91.4 metros) en el fondo, hasta las esclusas y Dique de Pedro Miguel, que quedan en el declive de la Cordillera que da al Pacífico.

En Pedro Miguel el Canal desciende por una esclusa hasta el lago de Miraflores, de cerca de una milla (1.6 kilómetros) de longitud, cuya elevación normal es de 54 pies sobre el nivel del mar. Al extremo de este lago están las esclusas de Miraflores, de las cuales el Canal baja hasta el Océano Pacífico, donde el nivel del mar se extiende 8 -

millas (13 kilómetros) pasando por Balboa y bajo el puente Ferry Thatcher, que une a las Américas y se extiende sobre la entrada del Pacífico del Canal de Panamá.

Con el fin de conservar agua para el lago Gatún, durante la estación seca, se construyó la Represa de Madden, en el río Chagres, cerca de Alajuela. Esta represa tiene una longitud de 950 pies (290 metros) en la creta y una altura máxima de 220 pies (70 metros). El lago formado atrás de esta represa cubre unas 22 millas cuadradas (57 kilómetros cuadrados).

El canal de Panamá, gloria de la ingeniería moderna, fué inaugurado oficialmente y abierto al tráfico el 12 de julio de 1914. Costó mucho el construirlo, más de 398 millones de dólares. Su longitud total es de 81 kilómetros (50 millas). Los barcos tardan en pasarlo ocho horas. Las maquinarias de las esclusas son movidas eléctricamente. Actualmente lo cruzan unos doce mil barcos al año. A principios de 1974 existían más de 900 naves en el mundo que eran demasiado grandes para entrar en las esclusas del canal de Panamá.

Han sido terminados los proyectos para construir, cerca al actual, el canal a nivel, que permitiría el tránsito de toda clase de naves.

11. La Zona del Canal.

Por el tratado de 1903, la República de Panamá otorgó facultades jurisdiccionales limitadas a la construcción, mantenimiento y defensa del canal, al Gobierno de Estados Un

dos. Merced a esas facultades se estableció la llamada Zona del Canal, sin comprender a las ciudades de Panamá y Colón. La Zona cubre una superficie de 1.678 kilómetros cuadrados y tiene una población de cerca de 50.000 habitan- -tes. Sus actividades comerciales las ejerce la Compañía - del Canal de Panamá. Administra la Zona un Gobernador, designado por el Gobierno Americano cuya sede está en la po- blación de Balboa Heights, situada cerca de la desembocadu- ra del Pacífico, próxima a la Ciudad de Panamá.

El territorio de la Zona del Canal, aunque condicionalmen- te está bajo jurisdicción americana, pertenece a la Repú- blica de Panamá. Las banderas de Panamá símbolo de la so- beranía territorial y de los Estados Unidos símbolo de la jurisdicción temporal y limitada, flotan juntas en la Zona del Canal.

12. Extensión de la Zona del Canal.

Según documentos oficiales de las autoridades de la Zona - del Canal, el área total de la misma es de 647.29 millas o sea 1.678 kilómetros cuadrados, utilizados de la siguiente manera:

Actividades Civiles	27.7	millas
Uso Militar	137.76	"
Bajo las aguas	274.97	"
Sin uso	210.86	"

13. El Actual Gobierno y el Problema del Canal.

En la vida internacional de la República de Panamá, sus re

laciones con los Estados Unidos de América, han producido permanentes controversias y conflictos por la naturaleza colonialista del Convenio de 1903, que es un obsoleto y anacrónico Tratado de Protectorado.

Esta situación inclusive se ha reflejado en hechos de violencia trágica, como los que sucedieron el 9 de enero de 1964, cuando un grupo de estudiantes panameños se presentó ante la Escuela Secundaria de Balboa con el fin de izar la bandera panameña, conforme a la disposición del Presidente Kennedy, hecha en 1962. Los estudiantes panameños fueron agredidos de palabra y obra y el pueblo en su apoyo, enardecido de fervor patriótico, se enfrentó a tropas del Ejército Norteamericano acantonadas en la Zona del Canal. El saldo fue de 22 panameños muertos, la mayor parte de ellos estudiantes de secundaria y centenares de heridos. Estos hechos dieron lugar a la ruptura de las relaciones diplomáticas entre Panamá y los Estados Unidos.

Después de varias negociaciones, restablecidas las relaciones, el Gobierno de Panamá y el de los Estados Unidos, designaron negociadores para "erradicar las causas del conflicto y llegar a un convenio justo y equitativo". El resultado de las negociaciones fueron los Tres Proyectos de Tratado de 1967, que no fueron aprobados ni por la Asamblea Nacional de Panamá, ni por el Congreso Norteamericano.

En las elecciones de mayo de 1968, el régimen de Panamá hizo crisis. Se produjo una alianza electoral entre el doc-

tor Arnulfo Arias y los partidos plutocráticos. El 11 de Octubre de 1968, el Dr. Arnulfo Arias fue derrocado por no haber respetado el escalafón de la Guardia Nacional.

El Dr. Arnulfo Arias se refugió en la Zona del Canal. La Cancillería del Gobierno Revolucionario expresó en su Memorandum los fundamentos de su posición en contra de los Tres Proyectos de Tratados, de 1967, expresando que en su criterio, esos proyectos "no son utilizables ni siquiera como base de futuras negociaciones".

Sobre esos antecedentes y estado de situación, se han reiniciado las negociaciones en Washington. Es lógico que si el Convenio de 1903 es la causa permanente de los conflictos entre ambos países, ese Tratado debe ser subrogado y se debe lograr un acuerdo equitativo y justo, tanto para el interés de la República de Panamá como para el de los Estados Unidos de América.

Como el actual Gobierno de Panamá considera al Canal un instrumento del desarrollo internacional, todos los pueblos del mundo están interesados en un nuevo Tratado para el Canal de Panamá, que lo defienda y que permita su funcionamiento sin interferencias, en bien de la comunidad internacional.

CAPITULO III

PROBLEMAS POLITICOS Y SOCIALES

Panamá ha tenido para ofrecerle al mercado mundial un "Producto" sobre el cual ha tenido muy poco control. Este "producto" ha sido, y sigue siendo, su localización y su geografía física. La decisión de si desarrollar una ruta terrestre, fluvial natural o fluvial artificial, o hasta seleccionar la ruta para un canal, siempre le ha correspondido a alguna otra nación y no a Panamá. En este respecto, Panamá ha sido tradicionalmente un país "seguidor".

Panamá, una de las naciones menos desarrolladas, pero más afortunadas por virtud de su "producto", se viene mostrando cada vez más descontenta con su rol de "seguidor" en esta era de naciones en vía de desarrollo y de crecientes sentimientos de nacionalismo.

Panamá está dividida artificialmente por el canal de Panamá, y utiliza el abra natural entre las montañas. Para completar el lecho del canal se utilizaron los ríos Chagres y Grande. Finalmente, se construyeron esclusas y se formó un lago artificial. El canal, que fué construído por el gobierno de los Estados Unidos de América, se encuentra situado en el medio de una faja de tierra de cerca de diecisiete kilómetros de ancho, conocida por Zona del Canal de Panamá. El funcionamiento del canal es dirigido por los EE.UU., los cuales, también administran la Zona. La soberanía de la República -

referencia
de lo anterior

de Panamá sobre esta faja está reconocida en el tratado que la creó. Balboa en el Pacífico, es una de las terminales - en el canal; Cristóbal, en el Caribe, es la otra.

Estados Unidos impuso a la joven nación condiciones bastante más duras que las estipuladas en el convenio propuesto a Colombia. La zona territorial concedida se ensanchaba de 6 a 10 millas y comprendía, además, las islas de Naos, Pericos, Flamencos y Culebrera; la jurisdicción sanitaria, así como - los poderes judicial y policial eran facultad exclusiva de - Estados Unidos; la concesión de las tierras y de las aguas - necesarias al funcionamiento del canal fuera de la zona era ilimitada.

No obstante, la hábil política del presidente Arias culminó con la firma en Washington, el 24 de diciembre de 1936, de un nuevo tratado que daba notables satisfacciones a la república de Panamá. Durante el curso de la segunda guerra mundial, y como consecuencia de los problemas de seguridad - que se planteaban, se estableció un nuevo convenio, que beneficiaba enormemente al gobierno panameño. Pese a ello, una vez terminadas las hostilidades, Panamá demandó la restitución de las bases, que solo habían sido cedidas a Estados Unidos por el tiempo que durase la guerra. Estados Unidos se negó, recalcando que el texto del acuerdo indicaba que éste permanecería en vigor hasta la firma del tratado de paz.

Los panameños basan sus pretensiones en el hecho de que la economía del país descansa sobre el canal, en tanto que - el interior del país, sin industria ni agricultura, no ofrece a los autóctonos probabilidad alguna. Estos reprochan a

los norteamericanos el obtener de la explotación del canal - importantes beneficios, mientras que Panamá solo recibe, en este sentido, una suma relativamente débil.

Los problemas políticos internacionales de la situación panameña proceden esencialmente del tratado de 1.903, y aún después de enmendado. Hasta que se firmó la primera enmienda en 1.936, Panamá fue prácticamente un protectorado de los EE.UU. En virtud del Artículo 1, los Estados Unidos garantizaban la independencia de la nueva república. Según el Artículo 7, los EE.UU. disfrutarían los mismos derechos de un soberano dentro de la República en lo concerniente a salud, salubridad pública, y mantenimiento del orden. De acuerdo con el Artículo 2, los EE.UU. podrían expropiar territorio panameño según lo creyeran necesario. Por ejemplo, aún en 1.931 los EE.UU. expropiaron 2.560 acres para la construcción del complejo de la presa Madden en el río Chagres.

El gobierno de Panamá reclama tener soberanía en la Zona, pero los Estados Unidos refutan ese argumento basándose en los términos del Artículo 3. Los EE.UU. sostienen que el Canal de Panamá es vital para su bienestar económico, que posee cierta importancia estratégica, y que el renunciar al - control del mismo estaría en contra de sus propios intereses nacionales.

En 1.960 el Presidente Eisenhower decidió que la bandera panameña fuera enarbolada junto con la de los EE.UU. en - Shaler Triangle en la Zona.

En 1.936 Panamá y los Estados Unidos convinieron en que la bandera panameña fuera enarbolada en tierra en la Zona en

los lugares donde las autoridades civiles enarbolaran la de los EE.UU.- Nada de esto infringiría los derechos de los ciudadanos particulares para enarbolar la bandera de los Estados Unidos solamente.

Además de los problemas políticos existen varios problemas de carácter social a resolver. Uno de ellos concierne las dobles normas de trabajo, aunque las enmiendas al tratado, tanto de 1.936 como de 1.955, convenían en que deberían eliminarse. Los salarios se basan ahora en una escala común de sueldos, pero los tipos de empleos disponibles para los panameños son muy limitados. Si bien, parte de esas limitaciones son explicables en términos de exigencias técnicas o de sensibilidad de las posiciones, el hecho es que tradicionalmente a los panameños han venido negándoseles muchas posiciones o empleos que no requieren destrezas especiales. No fue sino hasta 1.947 que se les permitió competir en exámenes de servicio civil federal. En muchos aspectos vienen realizándose cambios, una de las técnicas principales es el aprendizaje en el trabajo. Sin embargo, para los panameños este progreso es lento y algo tardío.

Otro problema social surge de las diferencias tan marcadas que existen entre las condiciones de vida a uno y otro lado de la frontera de la Zona. El habitante de la Zona es un verdadero representante de una sociedad opulenta que disfruta condiciones de vida muy cómodas. Por una suma mensual muy módica obtiene los servicios de una criada panameña, que deja a su esposa tiempo libre para participar en actividades

de la comunidad o para obtener su propio empleo. Se calcula que uno de cada seis habitantes de la Zona posee un bote de placer. Ellos también disfrutan los beneficios de las tiendas cooperativas de la compañía, donde hallan selecciones de ropa de moda, víveres y comestibles excelentes y muebles modernos, símbolos todos de nuestro nivel de vida actual.

Otro problema social lo constituyen los millares de naturales de las Indias Occidentales, y sus descendientes, que se establecieron en Panamá después de emigrar hasta allí en la época de la construcción. Se calcula que ellos constituyen un 8% de la población de 1.100.000 habitantes. Unos - 5.000 indios empleados activos de la compañía residen en - la zona en viviendas que provee la compañía.

La mayor parte de los indios en la República habitan en los arrabales y apenas tienen con qué vivir. Algunos trabajan como criados por \$40 al mes, otros de jardineros a - \$2,50 por día. Aún otros no son sino meras cargas sociales para el Gobierno. En Panamá viven unos 100.000 empleados in dianos retirados. Estos reciben una suma de \$45 al mes como estipendio de retiro de la compañía.

Simultáneamente con los problemas políticos y sociales surgen dos problemas económicos, cada cual buscando su propia solución.

Uno concierne a la cantidad de renta que se le paga a - Panamá de acuerdo con los términos del tratado de 1.955. El Artículo 14 del tratado original establecía la renta anual en \$250.000. Esta suma fue aumentada por el tratado de 1.936 a \$430.000, y por el pacto de 1.955 a \$1'930.000.

El Gobierno Panameño alega que no recibe una proporción justa del total de los ingresos y sostiene además que los EE.UU. han impedido que los ingresos que produce el canal aumenten en proporción a la expansión económica del mundo, ya que las tarifas por su uso no han cambiado desde que se abrió el canal. Los EE.UU. sostienen que es para bien del comercio mundial mantener las tarifas lo más bajas posibles.

De todos modos, SI BIEN ES EXACTO QUE ESTADOS UNIDOS NO SIEMPRE HA RESPETADO LAS CLAUSULAS DEL TRATADO, los Panameños, por su parte, no pueden dejar de reconocer las ventajas derivadas de la presencia norteamericana; la construcción de 300 km de carreteras, la ayuda aportada a la realización de la carretera Panamericana, los convenios de ayuda técnica y a la vigilancia sanitaria han contribuido, fuertemente, a la prosperidad del país. No obstante, la tensión entre EE.UU. y Panamá subsiste, llegando a provocar agudas crisis, como la de Enero de 1.964. En 1.963 se concedieron mayores derechos a los locales en la zona del canal, incluso para llegar a cargos administrativos, y en 1.965 se había anunciado un acuerdo entre los gobiernos de Estados Unidos y Panamá para anular definitivamente el tratado de 1.903, por el que se reconocerá de manera efectiva la soberanía de Panamá sobre la zona del canal.

Los elementos subversivos en la República de Panamá no desperdiciarán oportunidad para causarles dificultades a los EE.UU. en la Zona. Esto sucedió en 1.959; volvió a suceder en 1.962; y ha vuelto a ocurrir en 1.964, y otras fechas.

Esas demostraciones de descontento público continuarán mientras los EE.UU. mantengan control absoluto de la Zona y mientras los políticos panameños continúen utilizando el asunto de la zona como conjuro mágico que les garantice entrar en la campaña política. El primer problema se resolvería con la construcción eventual de un canal a nivel. El segundo sólo lo puede resolver un Gobierno Panameño más dedicado que concentre su atención en el fomento y mejoramiento de Panamá, que utilice el Canal como un recurso de ayuda económica y no como una excusa política.

La filosofía política de Panamá precisa tomar una nueva orientación, este asunto no puede reajustarse de la noche a la mañana.

CAPITULO IV

POSICION DEL ACTUAL GOBIERNO SOBRE EL CANAL

El General Torrijos se ha ganado el favor popular y ha hecho de la cuestión de la devolución del Canal un asunto patriótico. A pesar de que sigue la línea de la política Estadinense en las reuniones internacionales de la ONU y la OEA, ha advertido al gobierno de los EE.UU. que su país no aceptará ningún tipo de relaciones modernas que no sea el que se base en la devolución de la total soberanía panameña sobre la Zona del Canal y la eliminación de un viejo y aberrante estilo de dominio colonial como el que se ha aplicado en la Zona.

Esta posición de Torrijos evitará toda posible tendencia de los EE.UU. a delimitar, en un nuevo tratado, pretensiones sobre la soberanía compartida o sobre administración compartida del Canal.

En la reciente reunión de los Presidentes de Colombia, Panamá, Venezuela y Costa Rica, el pueblo panameño recibió un total respaldo continental en sus deseos de nacionalizar el Canal, los presidentes consideraron que se debe establecer una amistad estrecha entre todos los países americanos, pero sin permitir que un país pueda colonizar parte de otro en razón de su capital o poderío bélico superior.

El mismo General Torrijos expresó sobre esta reunión de presidentes, que siendo Panamá "el único país de América Latina que todavía mantiene en su territorio, la presencia de

el colonialismo, reviste especial trascendencia la reunión - de líderes tan importantes (los presidentes) porque estamos precisamente en la etapa en que queremos liberarnos de ese - dominio."

Panamá, sin embargo, se muestra optimista sobre la deci sión de los EE.UU., por cuanto el subsecretario de Estado pa ra asuntos hemisféricos Willy Rogers, está enterado de la si tuación perfectamente y ha estado en constante comunicación con los delegados panameños. A él se refirió Torrijos dur ante la reunión de los presidentes y al respecto dijo: "Rogers sabe que es lo que piensa ahora el pueblo panameño y mal podemos seguir dilatando las soluciones. La no aprobación de un tratado con Panamá, que cambie un diseño colonialista por un diseño de mutuo entendimiento entre ambos países, podría traer como consecuencia la paralización del Canal de Panamá. Eso lo dijo Rogers, y lo dijo porque ha estado aquí y enten dió que nuestro pueblo está llegando a su límite de paciencia".

En esta forma, la posición de Panamá es intransigente, necesita tener el dominio completo de su territorio para bie nestar y tranquilidad de su pueblo, y recurrirá a todos los medios que encuentre para acabar con la colonia, implantada en su territorio desde principios del siglo.

Del otro lado, los EE.UU., han dedicado un embajador ex clusivamente para el estudio de un nuevo tratado sobre el ca nal; aunque no se han pronunciado abiertamente sobre este - respecto, y solo han manifestado sus esperanzas por llegar a

un "acuerdo satisfactorio para ambos"; se estima que tienen un gran dilema por resolver.

En primer lugar, si retienen el canal en su poder, ocasionarán divisiones en la OEA. y verán dificultades en sus relaciones con los países latinoamericanos, podría presentarse hasta un enfrentamiento perjudicial para su propio pueblo y romperían la línea panamericanista de la doctrina Monroe, que siempre han defendido, y todo esto podría perjudicar su posición ante la ONU.

En segundo lugar, el Canal y su Zona son objetivos tácticos de un valor incalculable, por cuanto divide y al mismo tiempo es el punto de unión de América, de esto se desprende que comercial y militarmente América vive en torno al canal, y si el gobierno que lo maneja no es suficientemente responsable y poderoso, el perjuicio lo sufriría todo el continente.

Más ampliamente, el canal es punto vital para los proyectos y movilizaciones militares de gran parte del mundo, el comercio cubre Occidente y el Lejano Oriente se realiza en un porcentaje muy alto por el Canal de Panamá, desde él se controlan la América Latina, Las Antillas y el Caribe, y gran parte del Pacífico.

Durante 1.971 pasaron por el Canal 14.617 barcos con 121.010.654 toneladas de carga, que pagaron derechos por valor de US \$ 100.566.536, casi el doble de la carga de 1.965.

Estas cifras revelan el interés de cada país por conservar o nacionalizar el Canal; y de todos los países comercian

tes, para que el Canal quede en manos de administradores serios y responsables.

Por esto, y otro punto en el que cabría, basar la decisión, es que Panamá a pesar de su presidente civil constitucional, está gobernada por un militar si tenemos en cuenta - el fracaso económico y social que han tenido los gobiernos - militares en América (Perú, Chile, Paraguay, Bolivia, etc.), en Africa y en Asia; cabría pensar que los EE. UU. tienen una fuerte razón para conservar una gran influencia en el Canal y en caso de entregarlo, su influencia secreta sería de dimensiones gigantescas que perjudicarían al país nacionalizado, en cuanto a su política interna y soberanía efectiva sobre la Zona del Canal.

confuso

CAPITULO V

IMPORTANCIA GEOESTRATEGICA

1. Uno de los permanentes objetivos de índole geopolítica y geoestratégica de las potencias mundiales, reside en su aspiración al dominio de los pasos interoceánicos, los estrechos, los puertos, puntas e islas, que les permitan el control de las grandes rutas de comunicación universal.
2. De igual manera, una de las aspiraciones permanentes de las medianas potencias y de los países pequeños, es lograr el paso franco por las vías interoceánicas para tener libertad de comunicación, tránsito y comercio.
3. En el año de 1971, en que permanece bloqueado el Canal de Suez, el Canal de Panamá es el más importante paso interoceánico en el mundo. El Canal de Suez comunicaba al Océano Indico con el Mar Mediterráneo, que fue el mar del pasado, así como el Atlántico es el océano del presente y el Pacífico será el océano del futuro.
4. Once países, algunos con las más altas poblaciones del mundo — Como China que se ha incorporado ya a la ONU y establecerá relaciones con el mundo occidental— convergen en el Pacífico, que tiene una superficie de 63.8 millones de millas cuadradas, 8% más extenso que la superficie terrestre del globo.

incompleto?

CAPITULO VI

PROYECCIONES FUTURAS

La República de Panamá ha tenido como objetivo vital - desde hace ya muchos años, la recuperación del Canal de Panamá y la zona que actualmente está ocupada por los Estados Unidos de Norte América. Este objetivo vital de Panamá parece según las circunstancias presentes se llegará a obtener - en un futuro no muy lejano; sin embargo es lógico suponer - que los Estados Unidos buscarán la forma de mantener el dominio del canal. Esta situación de dominación ejercida por - EE.UU. desde el desmembramiento panameño de Colombia, no puede continuar a la perpetuidad, ni mucho menos seguir con el tratado suscrito entre las dos naciones.

El Presidente y el Secretario de Estado del Gobierno - Norte Americano, han manifestado la intención de devolver el Canal con algunas reservas. Parece de igual forma que un - buen número de Senadores americanos, no tienen la intención de aprobar o autorizar la devolución de la Zona del Canal, a la República Panameña, aludiendo factores estratégicos de seguridad continental y la incapacidad invencible de los panameños para garantizar el funcionamiento y mantenimiento del citado Canal.

El día 7 de Febrero de 1.974, la República de Panamá y los Estados Unidos, suscribieron una declaración de ocho puntos en los cuales se hicieron constar principios fundamentales que servirán de guía futura a los dos países para sus ne

gociaciones; entre estos principios se determinó, entre otras cosas, que el territorio panameño, del cual hace parte el Canal de Panamá, sería devuelto a la Jurisdicción de la República de Panamá y que ésta asumirá la total responsabilidad por el Canal Interoceánico a la terminación del nuevo tratado.

La reciente reunión y sus conclusiones, de los Presidentes de Colombia, Venezuela, Costarrica y Panamá, se ha calificado como un triunfo diplomático de Panamá porque colocó nuevamente en el primer plano de las discusiones latinoamericanas el caso de la soberanía de la Zona Canalera. Panamá consiguió que Colombia, Venezuela y Costa Rica, hicieran un nuevo y reiterado planteamiento de apoyo a sus justas reclamaciones ante el Gobierno de los Estados Unidos. Además instaron a todos los mandatarios de América Latina para que se dirijan al Gobierno Norte Americano y expresen su preocupación por los excesivos obstáculos que entran el arreglo del problema del Canal de Panamá. Recalcar de igual forma, la gravedad que presente el problema del Canal por las declaraciones de prominentes personalidades del Gobierno de Estados Unidos, que reflejan la renuncia de ese país en reconocer prontamente a la República de Panamá el legítimo ejercicio de sus derechos soberanos en la Franja Canalera. Es un hecho casi seguro que todos los países Latinoamericanos se pronunciaran en favor de este derecho panameño, la solidaridad de los países Latinoamericanos se considera que no se hará esperar.

La actitud de los distintos Gobiernos en la reciente - conferencia es apenas natural en cuanto ella representa ca - balmente la voluntad de todos los Estados Latinoamericanos, para los cuales no es indiferente la suerte de la vía interoceánica que ha de ser gobernada en su perfecta jurisdicción por el Gobierno Panameño, al recobrar este ejercicio de sus derechos sobre una zona que viene cercenándole la totalidad de la patria en forma injusta.

La afirmación que se ha hecho en favor de la tesis Pana - meña es la expresión de la nueva política que estos países del Hemisferio han resuelto adoptar en un arranque de autono - mía que los libre de continuar sojuzgados por una potencia - extraña.

En los últimos años la política exterior del Gobierno - de Estados Unidos con respecto a Latinoamérica, se ha venido hacia abajo, considerándose en muchos casos antipopular, co - mo fué el hecho de las medidas tomadas contra Venezuela y E - cuador, con la famosa Ley de Comercio. Como quiera que los Gobernantes Norteamericanos se han percatado de la actitud solidaria de todos los países Latinoamericanos cuando se tra - ta de defender sus intereses, es muy previsible el cambio de actitud de los Norteamericanos con respecto al problema del Canal de Panamá y resolver entregárselo para su completo e - jercicio de la Soberanía, reservándose dentro de un nuevo - tratado la defensa de la vía y el manejo técnico del Canal.

El mayor inconveniente para los Estados Unidos, es con relación a la entrega del Canal radica en su propia seguri -

dad, en cualquier momento y pese a los grandes adelantos nucleares, puede necesitar el empleo de sus dos flotas en cualquiera de los dos mares que la bañan.

Pasando a otro punto ya relacionado con las proyecciones futuras sobre un nuevo Canal Interoceánico o el ensanche del actual, se puede manifestar lo siguiente:

En los años transcurridos desde 1.967, los países occidentales y el Japón, ávidos del intercambio comercial y por el transporte en grandes cantidades de petróleo, han construido gigantescos buques de hasta 100.000 toneladas de desplazamiento. Cuando se construyó el Canal de Panamá se estuvo muy lejos de pensar en la construcción de esta clase de navíos y se consideró que como máximo se podrían construir navíos de 20 a 30 mil toneladas. Al analizar el tonelaje de estos navíos y los grandes porta-aviones de EE.UU., la anchura del Canal de Panamá se considera insuficiente, por lo tanto es preciso buscar la apertura de uno nuevo o el ensanche. Como posibles soluciones para la construcción de un nuevo canal se encuentra Nicaragua, en donde por intermedio de los lagos centrales de Nicaragua y Managua y del Río San Juan, se podría construir otro canal, pero por el desnivel que presentan estos lagos que es del orden de los 14 metros por encima del nivel del mar, se tendría que acudir al sistema de esclusas presentando un inconveniente como el de Panamá.

La apertura de otro canal considerando al territorio colombiano por la vía Río Atrato - Truando, a más de su longitud presenta inconvenientes en la rectificación de los ríos

para que los pudiera hacer navegables sin peligro para los - grandes navíos; fuera de esto no se descartan las objeciones que el Gobierno colombiano pueda presentar en un momento dado para la apertura de un canal por su territorio, si se con sidera el problema que representaría para su seguridad este canal.

Al parecer la mayor solución que se prevé actualmente, es la de ampliar el canal existente, abriendo en forma para- lela al actual uno a nivel, pero con el problema de la sobe- ranía del canal, no se descarta la posibilidad de que los - EE. UU. no estén interesados en efectuar la obra. Quizá des- pués de que la República de Panamá obtenga la soberanía abso- luta del Canal, pueda con otra potencia negociar la amplia- ción. De otra parte puede ser que los EE.UU. estén más inte- resados de hacer otro por Nicaragua, país que siempre ha si- do más afín con sus intereses y donde posiblemente no irán a tener tantos problemas políticos. Además es bueno recordar el tratado a "perpetuidad" entre estas dos naciones, en el que se asegura a los Estados Unidos y solamente a ellos, la apertura de un Canal por su territorio.

Es previsible que en el futuro los EE.UU. se vean preci- sados a la apertura del Canal por Nicaragua, dadas las condi- ciones políticas con Panamá, estableciendo un contrato con e- se país, pero no en la forma leonina como lo hizo con Pana- má, pues si no lo hace así, su política exterior ante los - países del mundo y especialmente de los Latinoamericanos se- ría tildada nuevamente de Imperialista.

BIBLIOGRAFIA

- ARRUBLA Gerardo y
HENAO Jesús María
- CHANGMARIA Carlos F.
DE LEON César A.
SAUZA Rubén Darío
VICTOR Hugo A.
- LEMAITRE Eduardo
- LEMAITRE Eduardo
- General (r) LONDOÑO Julio
- MORENO C. Manuel B.
- Hermano RAMON Justo
- ROMAN B. Enrique -Cap.Corb.
- EDICION OFICIAL
- HISTORIA DE COLOMBIA
Bogotá, 1.967.
- PANAMA 1.903 - 1.970
Santiago de Chile, Abril de 1.970
- PANAMA Y SU SEPARACION DE COLOMBIA.
Biblioteca Banco Popular - Bogotá 1971.
- DESARROLLO ECONOMICO DE PANAMA E IMPORTANCIA DE SU POSICION GEO - GRAFICA PARA EL COMERCIO MUNDIAL.
Revistas económicas de Panamá.
- GEOPOLITICA DEL CARIBE
Bogotá, D.E., 1973.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE PANAMA.
- GEOGRAFIA SUPERIOR DE COLOMBIA.
- PROAS EN TRES MARES.
ALMANAQUE MUNDIAL 1975
ENCICLOPEDIA SALVAT
- INVESTIGACION SOBRE LA REBELION DEL ISTMO DE PANAMA.
Bogotá - Imprenta Nacional, 1913
- PERIODICO "EL TIEMPO"-
Varias ediciones.
- PERIODICO "EL ESPECTADOR" -
Varias ediciones.
- REVISTA MILITARY REVIEW No. 64
STATUS JURIDICO DE LOS TRATADOS DEL CANAL DE PANAMA. 1903-1963
TEMATICA ESPAÑOLA.

865

36865