



• *Vista desde la esquina
de Calle 25 Este bis y
Calle 21 de Enero.*



• *Vista desde Calle
21 de Enero*

DAGMAR



Escrutando siempre el ambiente de nuestra ciudad Capital, en busca de las últimas construcciones e instalaciones modernas, presentamos a ustedes en esta ocasión el novedoso Almacén 'Dagmar' decorado elegantemente con sencillez pero con gusto bajo la dirección de la señora Loretta Korch quién nos ha dado todas las explicaciones pertinentes.



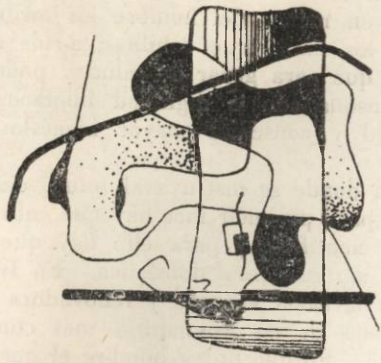
Las vistas que se reproducen a continuación nos dan una idea de los objetos que exhibe y distribuye este Almacén. Allí pueden apreciarse los sillones que se apartan de lo tradicional, así como los escaparates y muebles del interior.

Según hemos podido averiguar los esposos Korch propietarios del Almacén tienen la intención de construir muebles de líneas modernas con maderas nacionales dando así la oportunidad a los panameños de exhibir en sus hogares muebles modernos a un bajo costo.



Aplaudimos a los propietarios de los Almacenes "Dagmar", "Bazar Americano", "El Patio", "Silvania" y otros que apartándose de la ambición desmedida y seguros de que la presentación y decoración de sus Almacenes juegan papel importante han contribuido a embellecer nuestra ciudad.

Algunos muebles de los que se exhiben en "DAGMAR".



Pared Mueble ▼



DIVULGACIONES S. O. S.

Por FRANCISCO GONZALEZ OLIVER

"LA SALUD PUBLICA es el fundamento de la felicidad social; en consecuencia, el primer deber del estadista es la atención de la salud del pueblo".

DISRAELI.

La importancia de una nueva escuela rural, para la salud colectiva

—:o:—

Consecuente con el título de nuestras crónicas, estamos ocupándonos de tópicos o temas social-sanitarios haciendo hincapié sobre el aspecto fundamental que tiene la salubridad pública para el progreso y bienestar de los pueblos.

Ratificando y rectificando el concepto emitido en nuestra crónica anterior de que el hombre no es más que un producto biológico o bioquímico, en lenta pero constante evolución, y que la mayor parte de las enfermedades que lo aquejan son ingénitas o innatas en él, algunas de ellas congénitas y las que no están difundidas en los demás reinos de la Naturaleza, especialmente en el reino animal, siendo por su misma procedencia susceptibles de trasmisión a la especie humana, todos nuestros esfuerzos deben encaminarse a prevenir su diseminación protegiendo a la madre y al niño en su estado pre-natal y post-natal en las Unidades Sanitarias o Centros Rurales de Salud, mejorando sus conocimientos y hábitos con cursillos sobre higiene de la madre y el niño y nutriología, vigilancia y métodos que deben extenderse paulatinamente a la escuela y al hogar, o sea un control debidamente organizado del medio ambiente. Pero todos los esfuerzos, sacrificios y gastos realizados por los funcionarios de sanidad y por las entidades encargadas de la preservación de la salud pública serán infructuosos mientras tales actividades se lleven a cabo aisladamente, o sean objeto de la improvisación política para complacer a determinado cacique en sus aspiraciones futuras, o para satisfacer peticiones apresuradas de poblaciones o aldeas que, si bien son justas desde el punto de vista humano-sentimental, no responden técnicamente a necesidades imperiosas.

Es menester, pues, armonizar, coordinar, planear y organizar los servicios públicos en forma tal, que los resultados obtenidos concuerden con las erogaciones realizadas y teniendo como mira que la noción del bien común es una necesidad imperiosa y debe prevalecer sobre cualquier otro interés egoísta.

Insisto en el tema de mi artículo anterior: Sanidad Pública y Educación Integral, pues una verdadera campaña de sanidad ambiental, secundada por una escuela formada por maestros debidamente instruidos en todos los aspectos de la higiene y salubridad públicas, conscientes del importante papel que la enseñanza de dichas materias significa para el porvenir del país, y cuya trascendencia es básica en la formación del ciudadano, tiene que rendir en el futuro frutos halagadores.

Las variadas e importantes labores de la ingeniería sanitaria, del higienista o médico sanitario, del inspector de sanidad, de la enfermera de salud pública, de la propaganda y educación sanitarias, tareas éstas que tienen como meta principal el saneamiento del ambiente y la divulgación de conocimientos para prevenir las enfermedades, preservando la salud comunal, para que sea una obra completa tiene que ser continuada y ampliada en la escuela, esencialmente una Escuela Rural, quiero decir más práctica y menos teórica, memorizante y rutinaria, una escuela más objetiva donde se enseñe prácticamente LO QUE SE NECESITA para gozar una vida mejor en un sentido más integral. Una escuela funcional y laica que tenga como materia básica HIGIENE en su forma más pura y verdadera, alejada de toda superstición religiosa reñida con la ciencia, en la cual se le enseñe al ni-

ño y al adolescente que la medicina y la biología modernas han puesto felizmente en manos del hombre los medios de combatir con eficacia los males que debilitan a los individuos y a los pueblos; que para gozar de salud y poder llevar una vida más cónsona con la dignidad humana, para esquivar la enfermedad y conseguir mayor bienestar, hay que practicar higiene.

Una escuela nueva donde se instruya al futuro ciudadano y se le indique que para producir más hay que cultivar la tierra de una manera científica, y para ello hay que enseñar agricultura, junto con economía doméstica. En fin una escuela alimentada con la savia viviente y renovadora de la evolución, donde, además de las asignaturas más comunes, se enseñe a ser hombre. Porque no es hombre el que tiene órganos distintos de la mujer, sino el ciudadano que tiene conciencia de sus deberes y sus derechos; que cumple con los primeros, pero que también sabe exigir o conquistar los segundos, en vez de mendigarlos. Pero no hay duda que esto sólo es posible en un cuerpo sano sustentador de una mente clara y sin preocupaciones, factores favorables que se conquistan combatiendo la ignorancia y la miseria, causas principales de numerosos problemas sanitarios y económico-sociales.

Hay que instruir en todo sentido, en forma integral, pero a base de los conocimientos que las Ciencias Sanitarias han puesto a nuestro alcance para liberar al hombre del dolor, tanto físico como moral, que es una función altísima y obligación primordial del Estado.

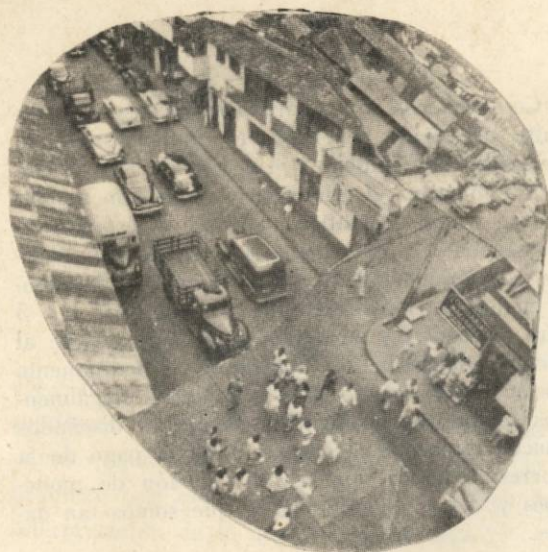
Hay que redimir al campesino, al obrero, al artesano, a todo el país de la esclavitud del dolor; de la servidumbre de las enfermedades y de la tiranía de la ignorancia y de la miseria física, pues una población cargada con semejante lastre no puede gozar la vida, y quien no goza no vive o vive muriendo sin alicientes, sin estímulos, sin responsabilidad.

Definiendo lo que es una vida sana y llena de atractivos se puede afirmar, sin temor de equivocarse, que la vida humana es responsabilidad, pues en efecto, *vivir es ser responsable*.

Para llevar a cabo un plan o programa tan ambicioso, el cual ha sido desarrollado en otros países con éxito notable, se necesita, repito, coordinar los distintos aspectos e intereses contrapuestos; organizar debidamente todos los servicios públicos y, por fin, planear y estudiar hasta el detalle toda obra que se vaya a emprender, para que al realizarla no resulte a la postre un fracaso o un problema más, como está resultando actualmente.

Solamente, pues, sumando la cooperación del maestro a la labor del sanitario, o sea convirtiéndolo en un trabajador social más, puede desarrollarse un plan amplio y completo de Sanidad Pública y Asistencia Social prometedor, pues sólo la escuela es capaz de hacer desde la raíz la transformación orgánica y psicológica que eso significa. Pero para que la escuela pueda llevar a cabo este cometido, es necesario ampliar su radio de acción transformándola a su vez de unidad estática en escuela funcional, donde además de las materias corrientes, como dijimos antes, se imparta instrucción sobre higiene, alimentación y procedimientos agrícolas e industriales, a fin de popularizar la información científica en estas otras materias, para que sus egresados sean exponente de salud, cultura y bienestar y, cuando salgan de ella, estén capacitados para la lucha por la vida.

Ahora bien, las obras esenciales no se desarrollan y perfeccionan en un solo instante, sino que van evolucionando al compás del adelanto material e intelectual que la ciencia les imprime, y no es posible llevarlas a feliz término sin el concurso de todos los buenos ciudadanos, por lo que para ganar este plebiscito cotidiano de la lucha por la existencia, no nos queda otro camino que aunar nuestros esfuerzos en esta grande y noble causa como es: LA LUCHA CONTRA LA IGNORANCIA, EL COMBATE POR LA SALUD.



"Las puertas de las casas son demasiado numerosas; y como el automóvil tiene por misión conducir hasta la puerta de la casa, la calle se trazará de puerta en puerta, interminablemente, al pie de las casas. Las casas darán a la calle encerrada entre dos aceras y la aventura del peatón quedará unida a la del automóvil: automóviles y peatones estarán en el mismo lecho; lo que corre cuatro kilómetros por hora y lo corre cien kilómetros por hora, mezclados.

Es preciso separar el destino del peatón del automóvil. Ese el problema".
LE CORBUSIER.

Cap. 3. *La autoridad mal informada*
Pág. 248-49

"Cuando las Catedrales eran Blancas"
(Viaje al país de los tímidos)

EL PROBLEMA DEL TRANSITO

Por el ING. JOSE G. GUARDIA J.

Podía haber ocurrido en una mañana cualquiera; pero el escenario es único e inconfundible: nuestra ciudad Capital, "la de las aceras perfectas" que dijera Nacho Valdés. El monstruo azul —que en nuestro optimismo insistimos en llamar autobús— echó dos ruedas sobre la acera y corrió algo más de media cuadra hasta que, la presencia de un farol y el descongestionamiento temporal del tráfico, le hicieron volver a su curso normal de la calle. Desde las entrañas del monstruo, aferrándose al asiento para no perder el equilibrio, pude contemplar en toda su magnitud uno de los mil problemas que acosan al pueblo panameño: el del estacionamiento de autos en nuestra ciudad de Panamá. En la avenida, por demás estrecha, los autos estacionados paralelamente al cordón, forzaban la línea de vehículos a tomar el centro de la vía y el espacio restante resultaba insuficiente para la línea que se movía en dirección opuesta.

El conductor de autobuses puede acudir a medidas temerarias para salir del paso, pero miles de ciudadanos —quizás más aferrados a la existencia— tienen que hacer a cada hora acopio de paciencia y prudencia para salir ilesos de las terribles congestiones que los vehículos impropriamente estacionados producen en el tráfico de nuestra ciudad.

No nos proponemos aquí hacer resaltar el problema —por demás evidente— ni analizar sus causas—que podemos resumir en la ausencia de un plan regulador del crecimiento de nuestras ciudades. Lo que deseamos es insinuar algunas soluciones con ánimo de despertar inquietudes en quienes se ocupan de estas cosas. Nos daremos por satisfechos si conseguimos que se grabe esta idea: la solución del problema exigirá la erogación de sumas considerables, pero el mal se agrava cada día y el sacrificio que su solución exige crecerá en igual proporción.

Precisa, por un lado, tomar medidas tendientes a remediar una situación anormal. Por otra parte es necesario establecer regulaciones dirigidas a prevenir la repetición de estas mismas condiciones en otras áreas actualmente en pleno desarrollo.

Debido a las circunstancias locales, habrá que recurrir al estacionamiento de autos fuera de la calle. Primeramente la mayoría de las calles en el área afectada son demasiado estrechas para permitir el estacionamiento de autos sin causar serios trastornos al tránsito. El ensanchar algunos tramos de calle —como se hizo en la Avenida "B"— a más de ser costosísimo, no resuelve debidamente el problema. Además ya es hora de que se detenga ese movimiento que ha ido cercenando nuestros escasos parques para convertirlos en sitios de estacionamiento.

Hay, naturalmente, varias maneras de atacar el problema. En algunas ciudades se ha incurrido al acondiciona-

miento de lotes para estacionamiento en la periferia del área estrictamente comercial —usando terrenos menos costosos que los del centro— y al establecimiento de líneas de transporte comunal desde estos lotes hasta el área comercial. Si para algunas comunidades ésta es una solución aceptable, creo que no lo es para la nuestra. Posiblemente el residente de las áreas suburbanas, que conduce su auto hasta el sitio de trabajo y lo estaciona allí por el resto de las horas laborables, encontrará ventajas en este sistema. No así la persona cuyas actividades le obligan a visitar diversos sitios por pocos minutos y para quien el uso del auto sólo se justifica si lo puede conducir hasta razonable distancia de su punto de destino. Sería interesante —y conveniente— el comprobar, por medio de un estudio metódico, el porcentaje que corresponde a cada categoría. Observaciones personales nos hacen creer que el porcentaje de la segunda categoría excede ampliamente al de la primera y que la implantación de esta medida en nuestro medio, podría traer algún alivio a la situación, pero estaría lejos de ser la solución más adecuada.

Queda como alternativa el acondicionamiento de lotes para estacionamiento dentro del área comercial; la construcción de edificios dedicados exclusivamente al estacionamiento de autos; o la construcción de facilidades subterráneas. Comprendemos que se tropezará con grandes dificultades para la adopción de cualquiera de estas medidas. Son por demás escasos los lotes baldíos dentro del área comercial y es muy probable que para proporcionar espacio adecuado haya que proceder a la demolición de algunos edificios. Además, el costo —indiscutiblemente considerable— será factor determinante en la escogencia de una u otra.

Varios factores tienen que ser tomados en consideración cuando se estima el costo de las facilidades para estacionar autos fuera de la calle: el costo del terreno se reduce a un mínimo —por auto— cuando se adopta la construcción de un edificio de varios pisos para estacionamiento. Harold McLean Lewis (*) ha mostrado —usando costos de construcción típicos para una ciudad norteamericana en 1947— que el costo de un lote de estacionamiento —por pie cuadrado— es menor que el de un edificio, si el costo de la tierra no excede 5.10\$ por pie cuadrado; si este precio de la tierra es excedido, resulta más económica la construcción de un edificio de cuatro pisos de rampa abierta. Naturalmente que esta relación no puede aplicarse ciegamente a nuestro medio. La mencionamos aquí simplemente por considerarla interesante y abrigando la esperanza de que algún estudio establezca una relación similar aplicable a nuestras circunstancias.

El costo de operación y mantenimiento varía directamente con la densidad. Si la densidad es excesiva, a más de que

hace falta mayor número de empleados para mover los autos, aumenta el peligro de accidentes costosos. Se ha comprobado que para reducir el personal necesario a un mínimo —y con esto los gastos de operación— es preciso proporcionar un área de 28.0 m² por cada auto que se pretende acomodar en el lote.

Existen varias maneras de financiar y operar estos establecimientos: financiamiento y operación por empresas privadas; financiamiento y operación por la Municipalidad. Sería ilusorio esperar que en nuestro medio funcionen con éxito sitios para estacionamiento financiados y operados por empresas privadas. Es bien sabida la timidez de nuestros inversionistas cuando se trata de empresas en las que no se garantiza el retorno con creces del capital expuesto. Y este sería el caso: tratándose de una medida novedosa entre nosotros, haría falta un largo período de experimentación y adaptación antes de que pudiera operar con la eficiencia deseada. Por estas consideraciones nos inclinamos a creer que sería conveniente la elaboración de un plan según el cual pudieran colaborar efectivamente la Municipalidad y la Cámara de Comercio. Es algo que se ha hecho con resultados admirables en algunas ciudades. En la ciudad de St. Louis, Mo. han venido funcionando con marcado éxito establecimientos operados por los dueños de almacenes del centro de la ciudad. Se cobra una suma nominal por estacionar el auto en el lote o edificio, y por cada compra hecha en cualquiera de los almacenes afiliados se dá un crédito deducible de esta Suma.

La construcción de facilidades subterráneas, si bien presenta un problema diferente, nos parece una solución atinadísima por cuanto podría realizarse sin sacrificar edificios más o menos valiosos. Pensamos en los resultados magníficos que podrían resultar de la construcción de estas facilidades en los parques de Catedral, Tomás Herrera, Santa Ana y Lesseps. Diseñadas por un arquitecto hábil podrían, a más de resolver el serio problema, servir de ornato a nuestra ciudad Capital. Un ejemplo admirable de lo que puede hacerse lo constituye el sitio para estacionamiento subterráneo construido en "Unión Square" en la ciudad de San Francisco, California.

La mayoría de las personas considera que el estacionamiento de autos en el cordón no representa gasto alguno, al menos que se empleen medidores como los que discutimos más adelante. Sin embargo, fácilmente se verá que este no es el caso: piensese que una hilera de autos estacionados en el cordón de la calle representa una línea menos de tráfico por la misma. Si se quiere usar el ancho total de la calle, habrá que proveer espacio para estacionar los autos en otro sitio o bien ensanchar la calle una cantidad igual a la que ocupan los autos. El gasto que estas mejoras significarían, representa el costo del estacionamiento en el cordón. Investigaciones realizadas en distintas ciudades indican que este costo varía desde 1 centavo por auto por hora en comunidades pequeñas, hasta 20 en comunidades grandes.

Comprendemos que las medidas aquí indicadas no son realizables de la noche a la mañana. De allí la necesidad de acudir a medidas transitorias para aliviar en lo posible el grave problema. Una de las más recientes medidas establecidas para controlar el estacionamiento en el cordón es el uso de medidores. Porque limitan efectivamente el tiempo que cada vehículo puede ocupar el espacio en el cordón, permiten que el espacio sea usado por un número mayor

de vehículos. Compréndase que para que el uso de los medidores resulte de algún beneficio, es indispensable la cooperación decidida del público. La Sección de Tránsito tendría que comenzar el movimiento con un amplio programa educativo y una dramática apelación al espíritu cívico de los panameños: * El sistema es sencillo: el medidor, colocado a conveniente altura sobre el cordón, comienza a funcionar cuando se introduce una moneda —de 1 o 5 centésimos según el caso— y se detiene automáticamente al cabo de un tiempo determinado, indicando inmeditamente que el auto que ocupa el espacio lo está haciendo ilegalmente. Los últimos medidores producidos, han sido diseñados de modo que hacen imposible el que se aluda el pago de la contribución correspondiente con la introducción de monedas falsas, golpes y demás triquiñuelas a que somos tan dados los mortales.

Un reciente informe del Departamento de Compras de Chicago, U.S.A., indica que el promedio de las entradas anuales por el uso de medidores en 62 ciudades norteamericanas fué algo más de \$74.00 por medidor. Si se considera que el costo por medidor —en lotes de 1000— fluctúa entre \$58.00 y \$76.00, incluyendo los gastos de instalación, se verá que el uso de medidores puede producir una renta apreciable que podría usarse para financiar urgentes mejoras en nuestros sistemas de tránsito.

Lo más adecuado, nos parece, sería el establecimiento de un número limitado de medidores —a manera de experimento— en una de las áreas donde sea más crítica la situación —entre el Parque de Santa Ana y las oficinas de la Caja de Ahorros, talvez—. Y luego extender la instalación de acuerdo con los resultados allí obtenidos.

Una fase por demás importante del problema, es la que atañe a los camiones ocupados en la distribución de mercancías a los comerciantes de la Avenida Central. Por lo pronto, ante la dificultad de proveer una solución satisfactoria, nos parece indispensable el que se establezcan horas de distribución de mercancías —aquellas que un concienzudo estudio muestre ser las más convenientes— y que se las haga cumplir rigurosamente.

Urge además que se introduzcan en nuestro Código de Construcciones regulaciones por las cuales se obligue a proporcionar facilidades adecuadas de estacionamiento en conexión con los teatros y almacenes que se construyan en el futuro. Sería la única manera efectiva de evitar la repetición del mal. Algunos autores recomiendan que los dueños de teatros proporcionen un sitio de estacionamiento por cada dos asientos y los dueños de almacenes 2 m² por cada metro cuadrado de almacén.

El establecimiento de rigurosas medidas prohibiendo el estacionamiento en las calles del área comercial conduciría —al menos que se construyeran las facilidades necesarias— al abandono del uso del auto por muchas personas. Y no se piense que esto es una solución. Si es cierto que el transporte comunal resulta más barato y eficiente que el individual, no es tan conveniente. Además no es este el problema que se considera —de reemplazar un sistema por otro— si no el de proporcionar al habitante de la ciudad facilidades necesarias para el apropiado cumplimiento de sus actividades cotidianas.

* Harold McLean Lewis. "Planing the modern city".

LA FUNCION Y SU BELLEZA

Por HORACIO BURKHARDT

En medio de los grandes cambios sociales,—económicos,—culturales que nuestro siglo veinte ha venido encauzando en progresión geométrica, vislúmbrase en la lontananza arquitectónica una siombiosis entre la función y su producto que está creando un nuevo orden de belleza en la interpretación de lo que es arquitectura.

El proyectista o arquitecto hoy día no se siente limitado por la arquitectura estilizada, tradicional, sino impulsado en alas de su imaginación por la pura y sencilla belleza inherente en una función nueva acerca del arte y la ciencia de sus construcciones, y un nuevo concepto del uso de los principios de diseño.

En antaño, la arquitectura se limitaba a los derivados Caaicos y del Renacimiento, con alguna que otra extralimitación en lo Gótico o el Romanesco. El diseño se gobernaba tanto en plantas como elevaciones por los cánones tradicionales. Academicamente el estudiante se ocupaba en un estudio minucioso de todos los detalles de los grandes movimientos históricos de la Arquitectura, no con el fin de familiarizarse con el ¿porqué? de éstos variados estilos sino con el limitado fin de copiar sus características físicas.

Hoy día, con la perfección de nuevos materiales y métodos de construcción se ha facilitado una interpretación de la arquitectura más “en rápport” con las condiciones nuevas impuestas por los grandes cambios.

Hoy día la arquitectura más viene siendo producto de las necesidades de la *función* del proyecto sin las limitaciones de las formas tradicionales, y con una perspectiva limpia, engendrada en el pensamiento libre haciéndose ella más diáfana, mas dinámica y menos encadenada. Ahora la vemos en términos de volumen que se proyecta con las únicas limitaciones del uso *función* eficiente, la comodidad, la conveniencia y la apariencia, este último reflejando en síntesis el conjunto de los tres primeros factores.

Nuestros proyectos, nuestras enseñanzas en diseño arquitectónico deben perfilarse de tal manera para que así refléjense estos conceptos, de una manera inequívoca en una arquitectura contemporánea bien definida y fundamental.

Sabemos que en cualquier periodo de cambio surgen siempre dos escuelas...una liberal y la otra conservativa...una que mira hacia la aurora de mañana, y la otra que recuerda el crepúsculo de ayer. En ambas reconocemos que los extremistas entorpecen el camino hacia la verdad...unos van muy delante otros muy detrás. A pesar de que vivimos en un mundo variable de día en día, que progresa a pasos

gigantescos, no es necesario ni recomendable abandonar “in toto” todo lo tradicional y mucho menos refugiarnos por completo en los horizontes de mañana. La arquitectura es producto de una evolución gradual, no de repentinas roturas y nuevas afiliaciones efímeras.

Tenemos que educarnos hacia la concepción de creaciones que nos impone la cultura que nos rodea, una civilización que existe por las contribuciones del ayer pero que espera *hoy* nuestra contribución para el *mañana*. Es de primera importancia que nuestros diseños, nuestra interpretación de las necesidades contemporáneas se ajuste al patrón cultural-económico-social de este siglo veinte; que, no olviando la cuna que nos vió nacer, sin embargo no dejemos de interpretar la *función* de un concepto de arquitectura como una estética en si, de belleza inherente, de forma y proporción agradables a la vista y al espíritu.

Y el concepto de Función debe usarse en los siguientes factores, que la limiten.

Los fundamentos físico-sociales del medio ambiente; entendiéndose por físico, el clima, la topografía y la flora y por social, área metropolitana, semi-urbana, urbana o campestre aislado.

Lontananza histórico; equivalente a una interpretación contemporánea basada en el fundamento tradicional arquitectónico que impera.

Los elementos de arquitectura como volumen funcional analizado de acuerdo con la necesidad, la eficiencia, la comodidad, la conveniencia y su producto escueto, la apariencia.

El estudio de materiales de construcción nuevos y viejos y la relación entre ellos en su uso con métodos nuevos.

Y un estudio amplio e interpretación libre de los principios creadores del diseño.

Hemos visto a través de la Historia hasta nuestra época con ojos tristes el enorme peso de la tradición, de las convenciones, entorpeciendo el camino del progreso. Pero hemos también visto la insólita lucha de un puñado de hombres para librar el camino de este vasto entorpecimiento; y con entusiasmo y fé y con nuestro pequeño esfuerzo casi impercible hemos querido asistir en abrir el camino hacia un día más sencillo, más honesto, más verdad...y más bello.

(Tomado de “Proyectos y Materiales” de Julio y Agosto de 1949, Página 67).

Palabras de Ricardo J. Bermúdez en el acto de inauguración de la Tercera Exposición de Artes Plásticas

El Departamento de Cultura del Ministerio de Educación me ha asignado la honrosa tarea de inaugurar otra de sus exposiciones de arte. Fiel a las causas del espíritu, acudo en el convencimiento de que son irrenunciables los deberes que persiguen enaltecer la condición social del hombre. No importa de qué lado soplen los vientos de la vida, estimo que lo importante es coadyuvar a descubrir los valores y las relaciones del ser humano en el feliz cumplimiento de su función vital. Algunos organismos nacionales comparten esta creencia y la practican con esmerados afanes y enaltecedores ejemplos. Es mi opinión que los patrocinadores de este acto pertenecen a esa minoría de ciudadanos que trata de despejar —con pausados esfuerzos— las sombras que cubren los recintos de la Patria. Sean mis palabras un testimonio de adhesión para ellos y para quienes en cierto modo ejercitan en esta tierra la misión de hacer más armoniosa, profunda y veraz la existencia colectiva.

Al ensayar unas meditaciones en torno al significado de esta tercera selección de obras artísticas, ningún pensamiento me ha parecido más certero que el que asocio a su sentido tradicional. Los pueblos son dóciles a obedecer y respetar aquellas costumbres que penetran amorosamente en el ritmo normal de sus acontecimientos cotidianos. Vivimos impulsados por fuerzas y estímulos cuyos orígenes, en muchos casos, son anteriores a todo juicio y discernimiento de nuestro propio caudal valorativo. Cuando estas modulaciones del diario vivir se aceptan sin mayor resistencia, participamos tácitamente de ellas y les imprimimos —a su turno— la dinámica del entusiasmo que las ha de transportar al porvenir. Así transcurre la historia por entre las sucesivas generaciones y de esta manera es como el espíritu nacional se afirma y revela en el tiempo y el espacio. La forma como reaccionamos ante las diversas circunstancias que la vida nos ofrece, después que esos hábitos se repiten y modifican, constituye un modo tradicional de expresarnos: una finalidad cuya meta no puede ser otra que su ulterior perfeccionamiento y grandeza.

Esta es la enseñanza que creo aprender al visitar cada año las exhibiciones de arte que auspicia el Ministerio de Educación con el justo beneplácito del público sensible de mi país. Considero que ellas están fundamentando las condiciones propicias para que pintores, escultores y fotógrafos nacionales, posean medios adecuados para poder interpretar lo nuestro en términos estéticamente definidos. La superación de cada uno de ellos tiende, por esa absorción natural de toda comunidad alerta y viva, a sumarse al mejoramiento emocional del resto de los asociados. Una vez ya en movimiento el ciclo de las transmutaciones, el público, a su vez, influye con un mejor sentido crítico de la belleza, del orden y de lo justo, para que el artista señale con superiores aciertos sus recónditas virtudes. Es de esta manera como todo artesano de la cultura —y esto conviene que lo aprenda para su propia eternidad con plena sabiduría— juega siempre un papel predo-

minante en las tareas vindicatorias de las sociedades donde reside. Aquí estriba, en mi modesto entender, la excelsitud de estas exposiciones respaldadas por un pueblo cuyas ansias de transformación han de exigir nuevas manifestaciones a favor de su causa revolucionaria.

Estimo, no obstante, que es impostergable que cada ciudadano panameño se plantee, sin mayores dilaciones y en términos de una acción reivindicadora, los trabajos que debe ejecutar a favor de la restauración de su país. Parecerá extraño a los incrédulos que sea en una sala de arte donde esta resolución se delinie y distribuya. Lo cierto es que al encontrar en ella escasos ejemplares que reflejen la nueva concepción espacial vigente en el mundo civilizado desde hace medio siglo, descubro una de las principales causas de nuestro retraso en los otros órdenes de la vida contemporánea. Recuerdese que esta revelación se recibe, produce y manifiesta ante obras de arte que dejan entrever, con hondura aterradora y cristalina, la escueta realidad meridiana de nuestro medio político, social y económico. Pero sucede que si aún especulamos visualmente con recursos que no corresponden a las más recientes tendencias artísticas universales, ello es, sin lugar a dudas, porque miramos las cosas con percepción equivocada. En otras palabras, estamos sirviéndonos de un trasfondo emocional que no equivale a los métodos intelectivos que constantemente ordenan las mismas cosas materiales de que nos valemos cada día. Esto implica que históricamente no hemos descubierto las relaciones de los objetos en el universo y que explotamos todavía su valor individual y limitadamente. Es así como considero que esta falta de una nueva concepción visual ha deformado el semblante de la República, porque el sentido de la visión no solamente nos orienta en los planos físicos, sino también en los planos humanos.

Por este razonamiento, que es el producto de otra de las valiosas inspiraciones que se le logran al ponerse en contacto con el arte popular, creo estar en lo cierto cuando predico en términos generales sobre lo que cada uno de nosotros debe hacer para asegurar el porvenir de la Patria. Confío que en el futuro, al ensayar la reforma de nuestros hábitos visuales de manera que en sucesivas exposiciones percibamos —más que islas de objetos, formas estructuradas con un bello orden espacio-temporal— los artistas de mi tierra habrán adelantado su parte en la revolución panameña. Esta revolución, no sólo ha de significar que nuestro arte se ha transformado, sino que la conciencia ciudadana también ha encontrado un nuevo canon valorativo para esgrimir sus experiencias emocionales. Entonces, podremos proclamar que una nueva tradición basada en el completo usufructo e interrelación de los valores materiales y espirituales, ha llegado a su cima creadora. Porque la vida, como el arte, es múltiple e indivisible y sólo manifiesta con plenitud sus recónditos anhelos cuando su capacidad de realización no está groseramente supeditada a las temporales miserias de los acontecimientos estériles.