



Rubén Dario Sousa B.
Manuel F. Zárate
Amilcar Villarreal
Domingo Perdomo
Ivanor Ruiz

La Ampliación del Canal: contradicciones, retos y perspectivas

Panamá, mayo de 2006

Indice

- 5 A manera de prólogo**
- 9 La contradicción entre Ampliación y Desarrollo del Canal
Ruben Dario Sousa B.**
- 23 El Canal de Panamá y la sociedad panameña
Manuel F. Zárate**
- 37 Modernización y Ampliación del Canal
Domingo Perdomo**
- 49 Carácter económico de la Ampliación del Canal
Amilcar Villarreal**
- 59 La orientación que prevalece en el Desarrollo del Canal
Ivanor Ruiz De León**
- 71 Carácter político de la solución de un problema
económico: la Ampliación
Rubén Dario Sousa B.**

A manera de prólogo

El tema de la Ampliación del Canal viene concitando opiniones de diversos sectores tanto de los que se oponen a la ampliación como los que la defienden.

En esto se han delineado claramente tres sectores:

1. los que defienden la ampliación a secas, aquí podemos incluir la tecnocracia de la ACP, y sectores del gobierno nacional; así como algunos profesionales y elementos de las capas medias.

2. Quienes se oponen esgrimiendo fundamentalmente la injustificación del proyecto de ampliación, la desconfianza y el enriquecimiento que de ello se derivará para los sectores económicamente poderosos que hoy encabezan la cruzada por la ampliación y finalmente el endeudamiento en el que quedará la nación. Aquí se incluyen sectores de la intelectualidad panameña, capas medias, y una parte de la izquierda panameña, de carácter radical, y

3. Quienes consideran que si bien la ampliación es necesaria, en oposición al proyecto presentado por la ACP, abogan porque esta, (la ampliación) y el canal estén al servicio del desarrollo nacional con carácter social. En este grupo se hallan sectores de las capas medias, intelectuales, profesionales y el Partido del Pueblo.

Desde el punto de vista metodológico el **Instituto Nacional de Estudios Sociales**, -INES- responsable de la edición de esta publicación, ha considerado conveniente, abordar el tema partiendo de la naturaleza del mismo, pasando por su proyección histórica y consecuencias en el devenir de nuestra nación.

Por ello en la siguiente publicación, que sale justo en el momento en que el debate sobre la ampliación del Canal, cobra fuerza; se exponen los

puntos de vista del Partido del Pueblo, respaldados por el INES, en tanto representan una orientación de profundo sentimiento patriótico y popular en aras de adoptar una posición cónsona con los intereses de la nación panameña.

Esta edición parte con la intervención realizada por Rubén Darío Sousa Batista en setiembre del año 2005, donde se sitúa la contradicción entre ampliación y desarrollo, y continúa con cuatro temas que han sido el producto de las discusiones y análisis, de cuatro destacados científicos sociales del INES: Ing. Ivanor Ruiz De León, Ing. Domingo Perdomo, Amilcar Villarreal, economista y Manuel F. Zarate, investigador y consultor ambientalista; donde se demuestra de manera clara ¿qué hace posible el funcionamiento del Canal?, a ¿quién a servido? y a ¿quién se pretende continúe sirviendo? el Canal de Panamá, y los recursos naturales dispuestos a lo largo de esa zanja.

Con este trabajo el INES, entrega una importante contribución que pone en manos de todos los sectores que están interesados en cambiar el carácter antinacional de la propuesta de ampliación que impulsa fundamentalmente la ACP, de manera que se corrija el rumbo y que el Canal se convierta en eje del desarrollo nacional.

Lic. Amilcar Villarreal
Director Ejecutivo del
Instituto de Estudios Sociales

Ciudad de Panamá, junio de 2006.

La contradicción entre ampliación y desarrollo del Canal

Rubén D. Souza B.

Introducción

Preocupados por el asunto de la Ampliación del Canal y la forma en que se difunde la información correspondiente hemos considerado oportuno expresar nuestras opiniones sobre el tema porque esto atañe a todo el pueblo y al destino de nuestra patria. Visto como problema, su solución no puede estar en manos exclusivas de cúpulas de notables escogidos de a dedo que piensan y deciden por los demás.

La intención de Ampliar el Canal, llevada ya a nivel de proyecto bajo la forma de "Plan Maestro", sigue siendo patrimonio de estudio y conocimiento de un círculo estrecho, metido en un estanco compartimentado de técnicos y profesionales.

Gracias al instinto e intuición popular que lo lleva a sospechar de ese ocultamiento, provocando su reacción en forma de la factura del "No" en el obligado referéndum, se ha comenzado a soltar información fraccionada y de mercado que más bien lleva a la especulación y a la apología en lugar de a una reflexión responsable, profunda y nacionalmente integral.

Dimensión histórica del proyecto

El proyecto de la Ampliación del Canal nos plantea toda una temática nacional por su dimensión histórica y por su significado en el desarrollo nacional. Esto no se puede reducir sólo a un estudio técnico, financiero y comercial. Estos estudios que son obligatorios, son elementos instrumentales para hacer viable una obra cuya necesidad esté comprobada.

No hay que olvidar, en ningún momento, que el sujeto de la Ampliación del Canal de Panamá es el pueblo panameño y no los monopolios norteamericanos ni las transnacionales, ni los navieros internacionales.

Esos son clientes que necesitan de un servicio para el cual nuestro país tiene el potencial y las condiciones de prestarlo. Pero sólo habrá ampliación del Canal si el pueblo soberano así lo decide.

La decisión es del pueblo panameño

No obstante, al examinar el “Plan Maestro”, a lo que se le da relevancia fundamental es al aumento de uso, al máximo, de la capacidad del Canal actual, y a la ampliación de sus instalaciones para hacerlo competitivo ante los nuevos retos de la marina, y comercio globales. El mercado contemporáneo mundial impone mayor productividad al transporte marítimo para lo cual es necesario construir barcos más grandes, a la escala de los llamados Post-panamax. En este afán, los costos de transporte y el tiempo de viaje son decisivos para la elección de la ruta y modalidad preferidas.

Es así como el Canal de Panamá se proyecta como una pieza indispensable del desarrollo ulterior del comercio internacional en una región mundial en plena expansión que abarca a Asia, a Norteamérica, a Sur América, componentes todos, del Océano que será epicentro de la vida de mundo en el futuro, el Pacífico.

Con ese único objeto, la ampliación del Canal consiste en construir un tercer juego de esclusas que dé paso a los barcos Post Panamax que doblan la carga de los Panamax y que ahora no lo pueden hacer por las actuales esclusas. Al lado de esas nuevas esclusas se propone la construcción de tinajas para racionalizar el uso del agua, reciclándola. Además, ensanchar y profundizar ambas entradas del Canal. Ampliar el cauce de navegación en el Corte de Culebra para los encuentros entre esos barcos y elevar el nivel superior del lago Gatún. Con estas obras se busca doblar el volumen de tonelaje de las que actualmente cruzan por el Canal, de 260 millones. Así mismo elevar el tránsito de 13,000 barcos

al año a 19,000. Para formular estos propósitos se realizaron 140 estudios interdisciplinarios que costaron millones de balboas.

El mismo paradigma

El contenido del “Plan Maestro” resultante, dentro de estos límites, en su concepción, tiene similitud con el paradigma que guió a los monopolistas norteamericanos en la construcción y operación del Canal actual. Fue exclusivamente una respuesta a las necesidades objetivas de la expansión capitalista en su transformación internacional, es decir, imperialista; fue una satisfacción a la demanda del capitalismo norteamericano de hegemonismo mundial y un eslabón requerido de la logística de la seguridad de Estados Unidos. El criterio que se siguió y dominó para construir el Canal fue el de usar nuestro Istmo como infraestructura de desarrollo y expansión de intereses económicos y políticos externos, en la época imperialista. Este rasgo se repite en el proyecto de extensión y ampliación actual del Canal. La diferencia sólo es de ocasión, pues en 1903, cuando se firmó el tratado Hay Bunau Varilla, su marco histórico era la internacionalización imperialista del capital y ahora es la globalización sistémica del imperialismo en transnacionalización.

Antes y ahora se posterga el interés nacional

Otra característica común entre el antes y el ahora, y que para nuestro pueblo es lo fundamental, es que en ambas situaciones se posterga el interés nacional a un plano subalterno, tangencial y vecinal. Realmente esta fue una forma piratesca con que los norteamericanos enajenaron recursos naturales de propiedad legítima de nuestro país y nuestro pueblo, para fines externos y hegemónicos. Para la construcción y utilización del Canal usaron su condición geográfica competitiva como su configuración ístmica; su topografía; sus condiciones climáticas de trópico húmedo; su

riqueza hídrica; su biodiversidad; su relativa estabilidad geológica; su posición estratégica entre los dos grandes océanos del planeta; sus grandes espacios baldíos por la escasa población; etc., etc. En los 85 años de vigencia norteamericana en el Canal todos estos recursos fueron usados gratuitamente y marginalmente al desarrollo nacional.

Este vicio se repite en quienes están diseñando el nuevo proyecto sobre el Canal, ignorando que ahora el territorio íntegro y el Canal **son propiedad auténtica de la Nación, por lo cual obligatoriamente, en primera instancia, tiene que entrar a formar parte de la infraestructura del desarrollo nacional. Panamá no puede seguir privándose de ese factor infraestructural que, a pesar de todo, caló la configuración del estado nacional, marcando su destino y modelo productivo de servicio y comercio, a tal extremo de convertirse en lema del Escudo Nacional: "Pro Mundi Beneficio".**

Se niega el valor económico estratégico

La gratuidad del uso de los recursos naturales de Panamá se reitera en el nuevo proyecto, ahora hecho por los panameños, con lo cual se niega su valor económico estratégico, necesario para el desarrollo nacional. El peaje solo cubre el valor agregado incorporado a esos recursos, a través de las instalaciones artificiales que garantizan el funcionamiento eficaz y eficiente del Canal.

Al sostener que el Estado nacional panameño surgió bajo el impulso externo, determinado por los intereses del capital monopolista internacional que hizo posible el Canal, su modelación como sociedad y nación correspondió a la imagen que a ellos les convenía. "Por eso, el desarrollo lógico que ese impulso originó puso en la vanguardia las ramas de servicio y comercio y dejó a la zaga, las ramas de la producción material. Con este estigma, que ha perdurado por más de un siglo, que es

la edad de la República, se conformó nuestro modelo nacional y la vía y carácter del desarrollo de la nación panameña.

Desarrollo ¡a favor de quién!

En consecuencia, no se puede decir que en Panamá no ha habido desarrollo. ¡Ha habido!. Pero lo que hace el problema son las preguntas: ¿a favor de quién?; ¿Cuál es su resultado social?.

El Canal de Panamá ha sido una arteria que ha contribuido enormemente al desarrollo económico y social del mundo, poniendo a su servicio sus excepcionales recursos naturales gratuitamente.

Pero, consecuentemente a eso, el país no ha sido compensado para su desarrollo auténtico, armónico con sus vocaciones productivas naturales. Los recursos naturales de un país son sus activos objetivos para desarrollarse como sociedad progresista, próspera y justa. Es la fuente de su progreso. Al comparar este anhelo con el desarrollo que nos han deparado los intereses que han prevalecido sobre el Canal, tenemos que convenir que esa modalidad de desarrollo que se nos impuso, no ha sido progresista sino socialmente regresiva.

Hoy estamos ante hechos que nos indican la involución de nuestra sociedad con respecto a lo que debió ser nuestro progreso social en la medida de nuestra singular potencialidad natural. Seguimos siendo un país bajo en ingreso per cápita, de baja productividad del trabajo, bajo nivel de vida, factores estos que nos condenan a ser un país empobrecido con una de las brechas de desigualdad más grande del mundo. Esto sucede en escandaloso contraste con lo que sigue siendo la economía canalera, y lo que fue su territorio colonial, que se han jactado ambos de los niveles del primer mundo a costa de nuestros recursos naturales gratuitos.

El istmo de Panamá tiene la virtud de predisposición económica múltiple. Su configuración de istmo interoceánico lo hace un país marítimo que se ha explotado hasta ahora, casi como monocultivo, con el Canal. Su ubicación como cintura de América lo convierte en encrucijada de tránsito internacional, con lo cual se nutre su inclinación de servicio y comercio. Su riqueza hídrica, forestal y potencialidad agrícola, lo convierte en un país viable para la agro industria. Sus variados recursos mineros le crean la posibilidad de convertirse en un país de economía minera. Sus 3,000 kilómetros de costa, sus cientos de islas, en los dos grandes océanos y sus 1,000 kilómetros de cordillera hacen de Panamá un gran destino turístico. Todos estos renglones impulsan a Panamá a ser un país industrial y no sólo de servicio y comercio.

El Canal nos puso decisivamente de espalda a esta perspectiva y por eso nuestro pueblo sigue siendo pobre en medio del potencial de riqueza que tenemos y del uso unilateral gratuito de nuestros recursos naturales por el Canal. Mientras no se establezcan los rumbos correspondientes a los verdaderos e integrales intereses nacionales esta situación seguirá así, para peor.

Para salir de este círculo de pobreza en que estamos sumidos, se tiene, primero que todo, que construir una infraestructura de desarrollo nacional correspondiente a la coyuntura histórica que ha madurado y que marca la oportunidad real. Nada de improvisaciones, de arbitrariedades y oportunismos demagógicos.

Fuerza motora de la conciencia nacional

La posibilidad la da el hecho de que ahora somos dueños soberanos de nuestras riquezas naturales y estamos obligados a ponerlas al servicio nacional. La oportunidad la da también el hecho de que el pueblo, por su pobreza y su sufrimiento, ha ido entendiendo que solo poniendo al servicio

de la solución del problema nacional todos sus recursos naturales, puede salir adelante. En otras palabras, ha ido formándose una nueva conciencia nacional que se convierte en fuerza motora del progreso integral del país. Es una conciencia más real y menos mesiánica con respecto a la expectativa que creó el protectorado.

Un canal para el desarrollo

Desafortunadamente, estos cambios en la conciencia del pueblo panameño no se reflejan en la dirección que emana del poder del Estado. Las elites políticas tradicionales que han monopolizado el Estado, no han cambiado su modo de pensar. Y los nuevos dirigentes que las relevan también siguen con los mismos patrones tradicionales de dirección.

Por eso es que el enfoque que procede del Estado sobre el futuro del Canal, no se aparta del modo de pensar que dejaron los norteamericanos. Como orientación, esto marca una trayectoria que más bien aleja el Canal de los intereses auténticos del desarrollo nacional. Esto es así porque para los que impulsan los cambios venideros del Canal lo ven sólo como un gran negocio, tal como lo vieron los monopolistas norteamericanos cuando decidieron construirlo. En cambio, la necesidad nacional contemporánea objetiva, es convertir al Canal en parte de la infraestructura del desarrollo nacional, en base de la cual, venda servicios a la demanda internacional. Y a la vez, sea factor directo del Desarrollo Nacional. La fórmula ahora debe ser, que lo que es bueno para Panamá es lo que debe ser bueno para el Canal.

La ideología del despojo

La orientación ideológica que ha seguido nuestro Estado desde su fundación ha sido la nacionalista burguesa, dentro de los cauces que el colonialismo norteamericano consintió. Sus principios son los que han

prevalcido hasta ahora en su evolución. En la recepción nacional de los bienes que traspasaron los Tratados Torrijos-Carter al Estado panameño, presidió su apropiación el nacionalismo burgués, consignándolo como derecho constitucional con la incorporación del Título XIV.

En virtud de esos tratados, los bienes de la Zona del Canal fueron nacionalizados bajo la forma de propiedad estatal. Sin embargo, los intereses del nacionalismo burgués, nunca reconocieron la naturaleza estatal de estos bienes y optaron por llamar al acto de nacionalización, “panameñización”. Fue una forma de cicatería de ese sector nacionalista de la burguesía que desde el principio se ingenió para someter a un proceso prolongado y gradual la privatización de esos bienes, desestatizándolos o lo que es igual, despojando al pueblo. Eslabón de ese tránsito privatizador, fue la creación de la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI) por designio legislativo.

Un Canal para beneficio de Panamá

Actualmente, sigue dominando esa ideología nacionalista burguesa en su espíritu, acondicionada ahora por el neo-liberalismo y es la causa principista de que se conciba la Ampliación del Canal de la misma manera tangencial que se hizo en su construcción. Esa posición es antagónica con los reales intereses de nuestra nación, que ya no es ni tutelada ni ocupada militarmente ni semi-colonia. La Ampliación del Canal, tiene que corresponder al esquema que nuestro pueblo reclama y a las posibilidades legítimas que nuestro espacio natural posibilita y viabiliza. Tenemos que proceder con un nuevo lema: “Pro Panamá beneficio” siendo útil a la humanidad, pero en primera instancia a Panamá.

Cambio de rumbo

Por estas razones, la ampliación del Canal debe ser proyectada al

desarrollo de las fuerzas productivas que garantice el desenvolvimiento integral de la economía nacional, haciendo énfasis en la esfera productiva, enormemente rezagada, ante la esfera no productiva, como son los servicios y comercio. Las inversiones para la adecuación del Canal, deben orientarse para que la economía canalera asuma una parte necesaria y correspondiente para el desarrollo nacional.

El efecto de esas inversiones, debe rebasar los límites de la ampliación del Canal en sí e incorporar implícita y explícitamente la responsabilidad en el desarrollo económico y social de Panamá. En lugar de ser fuente de rentabilidad y de excedentes únicamente, asuma el papel también, que debió haber jugado desde el principio, de motor interno del desarrollo social y económico.

El proyecto canalero que se pretende, debe tener influencia inmediata y directa de desarrollo en la cuenca del Canal e indirectamente en el surgimiento de otros polos de desarrollo en el resto del país. En el caso de la cuenca, debe incidir en el desarrollo de los medios de producción y la fuerza de trabajo correspondiente. Sobre todo debe contribuir directamente a convertir el área en altamente productiva, en base a la agro-industria e industria y perfeccionar su función intermodal y sus actividades conexas.

Una cuenca para el desarrollo socio económico

En la inversión que se calcula para la ampliación, debe incluirse gastos infraestructurales en la cuenca para estos cometidos de desarrollo socio económico. Esto supone que esta inversión debe influir y promover la construcción de carreteras, puentes, aeropuertos, fuentes energéticas, almacenes, transporte, preparación y capacitación del recurso humano, salud pública, cultura general, sostenibilidad ambiental, etc.

El reto popular

Lo más importante de todo esto, es que la población de la cuenca, rural y urbana, no sea lesionada ni con el desalojo ni con la marginación. Que se incremente la justicia social y los derechos humanos y democráticos del pueblo. Que la titulación de tierras no sea un truco para desalojarlos mediante la compra-venta del suelo y producir la gran concentración territorial en lugares altamente rentables. Estos son los verdaderos retos que el pueblo panameño tiene que hacerle a los actuales diseñadores de la ampliación del Canal y a la dirección estatal. Este es el desafío popular a la ideología nacional burguesa.

Un solo interés sociopolítico

La Ampliación del Canal está supeditada a una decisión que formalmente la tienen que tomar los panameños. No obstante, ella no se simplifica en un SI o en un NO. Esta decisión obligatoriamente está mediatizada por la diversidad de intereses que componen nuestra sociedad y que se resumen en las diversas posiciones ideológicas que están ya en plena confrontación. Hemos reseñado el papel que ha jugado el nacionalismo burgués en este asunto del Canal. A nivel de las fuerzas populares hay diversas tendencias de izquierda y de centro. Sin embargo, el proceso de la formación nacional a niveles de maduración, ha ido consolidando las diferentes posiciones populares en un solo interés socio-político que potencializa una convergencia hacia lograr un interés nacional único.

Obras de desarrollo en la Cuenca del lado Atlántico

La demanda de la población rural de "Costa Abajo" y la ribera occidental del Lago Gatún en la provincia de Colón, a la Autoridad del Canal, de hacer obras de desarrollo en ese sector de la cuenca del Canal en el lado

atlántico, está señalando el camino correcto de cómo se debe abordar consecuentemente, con respecto a los intereses populares y nacionales, el proyecto de ampliación del Canal. Exige la construcción del tercer puente sobre el Canal en la vertiente caribeña que sirva de infraestructura para el fomento socio económico de toda esa extensión de la cuenca aludida y que ha permanecido marginada del progreso, casi aislada de la comunidad nacional y, por lo tanto, atrasada y empobrecida. Este ejemplo debe seguirlo todo el pueblo a la hora de decidir sobre la ampliación del Canal, incluyendo sus demandas socio-económicas, como uno de los objetivos de esa obra y como condición y contenido de la gran inversión financiera que ello significa.

La disyuntiva real

La verdadera disyuntiva que se plantea en el problema de elegir la orientación correspondiente, consiste en escoger entre la Ampliación del Canal a secas, únicamente, o la Ampliación del Canal como eslabón orgánico de la infraestructura del desarrollo nacional integral.

En relación a esta escogencia, se erige una tercera opción que es la de rechazar la ampliación y que el Canal permanezca como está. Se trata de una posición de cuño conservadora, sustentada, por extremos fundamentalistas tanto de la derecha como de la izquierda. Hay sectores que se adhieren a esta línea, no por cuestiones de definiciones ideológicas sino por estados de ánimos de frustración o por temor. Un argumento fuerte para esa negación, entre los varios argumentos que se sustentan, es la gran deuda que implica esa ampliación que caerá sobre las espaldas del pueblo, aumentando la carga deudora a niveles imposibles. Por su parte, el temor se fundamenta en que, tal como se concibió la ley 44 sobre la cuenca canalera, lleva en sus entrañas el despojo de los campesinos dentro del área, su erradicación de su hábitat tradicional y

un incremento de su pauperización. Sin duda que esta es la intención de esta ley, pero objetivamente tiene otra cara. Que al incluir las cuencas del Oeste del Canal a lo que ahora se llama "Cuenca del Canal" incorpora, sin quererlo, la responsabilidad de atender las exigencias que por derecho, reclamen, las masas que viven dentro de su circunscripción. Por eso, esas poblaciones deben adherirse a la exigencia de la ampliación del Canal con desarrollo socio económico popular frente a la ampliación a secas.

La posición conservadora es trasnochada y es una distorsión de la voluntad popular y nacional consecuente. En relación al argumento de la deuda innecesaria, es una objeción que basándose en un hecho real, es unilateral porque lo que decide la inversión no es un capricho ni una arbitrariedad sino una necesidad. Sólo se hará si esa necesidad real existe y su satisfacción ofrezca los recursos para reponerla. La cuestión está en el modo financiero que se siga para hacer posible la respectiva inversión. ¿Por qué no explorar la viabilidad de pagar la inversión con nuestra deuda externa, o sea, monto de inversión y su equivalente en condonación de deuda externa?

En manos del Estado y sus administradores está, en última instancia, la ejecución de la ampliación del Canal y su modalidad. Por su carácter doctrinal seguirá la línea de la ampliación por la ampliación en sí, como un gran negocio. Esperar un cambio de rumbo esencial es pedir peras al olmo. De este Estado no va a salir un viraje espontáneamente porque para eso tendría que renovarse primero. Tendría que convertirse en una Democracia Nacional de participación pluralista, compartiendo el poder con los trabajadores y comprometida con una política de justicia social y patriótica.

La respuesta esta en manos del pueblo

Se da la circunstancia de que la ampliación del Canal es un suceso inminente, más que todo, por la presión externa y la competencia. De esta manera su realización no puede estar supeditada a que cambie la naturaleza del Estado. En estas condiciones, la posibilidad de que la Ampliación del Canal se enfile hacia el desarrollo socio-económico directamente está en las manos de las masas populares. La iniciativa tiene que venir de abajo y derrotar el egoísmo de clase del nacionalismo burgués, excluyente y anti-democrático, así como el conservadurismo venga de donde venga. El pueblo panameño tiene que generar su propio paradigma, correspondiente a las legítimas necesidades de la nación y encaminarse por la senda que conduzca a la realización de sus ideales de independencia nacional, de cogestión, de prosperidad y justicia social. Así debe ser y derrotar el viejo esquema de pensar y de actuar.

El Canal de Panamá y la sociedad panameña

Manuel F. Zarate P.

Creo que todo panameño está de acuerdo en aceptar que el Canal de Panamá es la obra más importante de nuestra historia, una obra monumental no solamente para el país sino para toda la humanidad. Sin embargo, siendo una obra que ha definido muchos rasgos indelebles de nuestra personalidad nacional, es también la obra que ningún panameño concibió, ni diseñó, porque su génesis no surge de la maduración de nuestra conciencia nacional sobre la dimensión mundial del Istmo, sino de las necesidades e intereses internacionales desplegados en aquel momento sobre el continente. Sencillamente esta obra respondió más a una motivación geopolítica y geo-económica internacional, formada por la necesidad del dominio de los mercados y las rutas marítimas en la etapa histórica del capitalismo imperialista creciente, que a una motivación nacional que apenas se proponía ordenar el país como nación y alcanzar la plena autonomía frente al poder colombiano.

Hay que recordar que para ese momento de la historia, tres grandes naciones se debatían por el dominio de América y en especial, de la cuenca caribeña: España, en decadencia frente a sus colonias, Inglaterra con un gran poderío naval, pero sin tocar establemente tierra hemisférica y los EE.UU., favorecidos por un dinámico proceso capitalista en crecimiento. Está claro que el pronunciamiento de la Doctrina Monroe, patrón expansionista del desarrollo norteamericano, marcaba los signos de la inserción del poderoso norteamericano en la batalla por dominar la ruta interoceánica.

En 1850 se firma el Tratado Clayton–Bowler entre EE.UU. y Gran Bretaña, como efecto de una ya equilibrada correlación de fuerzas con el imperio europeo. Esto le permite al creciente poder norteamericano iniciar el proceso de apropiación de un canal interoceánico (aunque le niega todo derecho a lanzarse sólo en la aventura de construcción y operación). En los hechos, la incorporación de Oregón a los Estados Federados y la conquista y explotación de la costa del Oeste californiano, habían puesto un elemento estratégico en su carta geopolítica: Panamá debía garantizar, como puente, el flujo de mercancías, especialmente auríferas, entre las

costas Este y Oeste norteñas, coadyuvando con ello a la consolidación de la soberanía territorial de mar a mar de la metrópolis y al desarrollo capitalista de su economía. EE.UU. decidió así ampliar sus fronteras hasta Panamá y construir su ruta de conexión de costa a costa a través del Istmo, lo cual hizo finalmente con el Ferrocarril. Pero este avance, expandió consiguientemente su espacio vital a todo al gran Caribe, dominio que disputó desde ese momento intensamente a España e Inglaterra.

Finalizando el Siglo XIX, la burguesía norteamericana, con la nación y soberanía territorial consolidadas entraba en una nueva etapa. Había comenzado a articular su proyecto completo de carácter imperialista, de conquista de los mercados y fuentes de materias primas, particularmente hacia el Caribe y el Pacífico asiático. Para la fecha el imperio español e inglés estaban en el ocaso.

En este contexto las ideas del famoso Cap. Alfred T. Mahan, del "Colegio Naval de Guerra", con su doctrina del poderío marítimo como elemento esencial de la supremacía militar, y el postulado de que "una nación que cuente con una buena localización en relación a las rutas de navegación marítimas y que tenga el poderío naval para dominarlas, goza de una excelente posición para alcanzar el predominio económico y político a escala mundial", enamoran y dominan el "establecimiento" gringo. La realidad es que Washington ya tenía una visión muy precisa de su poder nacional, de sus propósitos y necesidades en la fase imperialista naciente del reparto del mundo, y del papel de nuestro territorio en la nueva configuración internacional.

Así, en noviembre de 1901 se firma el Tratado Hay-Pauncefote entre los EE.UU. y la Gran Bretaña, que modifica el Clayton-Bowler, dándole el derecho a Norteamérica de "construir, controlar y operar un Canal interoceánico" en cualquier punto del istmo centroamericano. En enero de 1903, se intenta un acuerdo con Colombia para la construcción del Canal Interoceánico con el Tratado Herrán-Hay que es rechazado por el Congreso colombiano; y paso seguido, mediante una conjunción de

intereses en los que concurren los accionistas del viejo canal francés, el “establecimiento” norteño y los comerciantes y terratenientes criollos, se crea la república independiente, a la sombra de la derrota de los liberales revolucionarios que abanderaron durante la “Guerra de los Mil Días” un Panamá libre de ataduras feudales y soberano. En esencia una situación revolucionaria como lo era la coyuntura del momento, de la formación de la nación independiente panameña, se resolvió bajo una correlación favorable a las fuerzas reaccionarias, lo que hizo de Panamá un protectorado del nuevo imperio en desarrollo.

El resultado inmediato fue la firma del Tratado Hay Buneau Varilla que otorgó a los EE.UU. el derecho de construcción y operación del Canal de Panamá, el derecho a usar sus fuerzas terrestres y navales en nuestro territorio, y el derecho a establecer fortificaciones para la seguridad y protección del Canal y de naves auxiliares. Además concedió a perpetuidad una zona de diez (10) millas de ancho en el Istmo, de costa a costa, así como el uso, ocupación y control de cuatro islas ubicadas en la Bahía de Panamá. En la llamada “Zona del Canal”, EE.UU. tendría jurisdicción exclusiva en los asuntos de salubridad, policía y justicia, pero además gozaría de una concesión ilimitada sobre aguas y tierras auxiliares, lo que le garantizaría de manera gratuita el uso permanente de la materia prima que hace funcionar la vía¹.

¿Por qué el Canal a través de Panamá y no por otro país del istmo centroamericano?

Mucho se ha hablado sobre este tema, asumiéndose a veces verdades a medias como verdades absolutas. Se ha planteado por ejemplo que los EE.UU. tenían previsto hacer el canal interoceánico por Nicaragua mediante el uso del río San Juan, porque era lo más viable; que si el Canal se hizo por Panamá fue por una maniobra artera de Phillippe Bunnau Varilla, quien tenía la responsabilidad de la venta de las acciones francesas de la

¹ Sobre el tema vale señalar que estos derechos apropiados por los EE.UU. no fueron productos únicos de una voluntad de dominación del grande sobre el chico; fueron también el resultado lógico de necesidades inherentes a la obra hidráulica, frente a las condiciones naturales e históricas de la naciente república.

Compañía Nueva del Canal de Panamá, etc... Para ser justos, hay algo de verdad en todo esto!... Sin embargo hay que decir que ya desde 1869, bajo el mandato del Presidente Ulysses S. Grant, los norteamericanos estuvieron haciendo estudios de las condiciones geofísicas panameñas para un Canal; y que a la hora de tomar en sus manos la responsabilidad de ejecutar la obra, la información existente indicaba ventajas comparativas inigualables para la vía en el Istmo, la cual se presentaba como más corta, más recta, con menos tiempo de tránsito, mejores condiciones de puertos en sus extremos y una operación más barata. Además nuestra sociedad, la del "Panamá transístmico", poseía ya una cultura adecuada a la economía de servicios, un ferrocarril y otras condiciones que la hacían más competitiva.

Lo concreto es que Panamá tiene en su cintura más estrecha, la distancia más corta de América entre el Atlántico y el Pacífico (81,6 km), además del punto montañoso más bajo entre estos dos océanos: la garganta entre el Cerro Oro (200 msnm) y el Cerro Contratista (125 msnm), la cual se encuentra a una altura de tan sólo 102 msnm.

Sin embargo fue el cuadro climático e hidrológico lo que permitió que los obstáculos del relieve fueran resueltos mediante el concepto de esclusas y se eliminara el complicado proyecto de un canal a nivel. En efecto, la ubicación del Istmo en la Zona de Convergencia Intertropical así como su configuración montañosa con altas cordilleras desplegadas de Este a Oeste, hacen que sobre el territorio se derramen 223 700 000 000 m³/año de agua², los cuales se escurren a través de 52 cuencas hidrográficas en tan sólo una extensión de 77 000 km², dando al país hoy un potencial per capita anual de 50 136 m³/hab/año. De este total, un 4,3% se precipita sobre la llamada Región Oriental de la Cuenca del Canal de Panamá o cuenca tradicional, que abarca 3,315 km² de territorio continental, lo que permite que un río corto como el Chagres, tenga un

² Véase en el mapa satelital, de la página 29, la nubosidad permanente sobre las cordilleras en un período climático seco del año. También este fenómeno se puede observar sobre la cuenca del canal y más específicamente del río Chagres.

caudal promedio anual, a la altura de la presa del Gatún de $162 \text{ m}^3/\text{s}$, con un potencial energético envidiable por la geomorfología del cauce.

No nos cabe la menor duda que estas condiciones óptimas naturales, hicieron del agua la materia prima que hace funcionar el Canal, y del río Chagres el nexa fundamental que vincula el complejo productivo con la nación panameña, pues sin sus aguas -que pertenecen al patrimonio nacional-, no habría Canal.



¿Qué es en esencia el Canal de Panamá hoy y cómo funciona?

El canal es ni más ni menos que una obra hidráulica que administra por gravedad las aguas de dos cuencas, la del río Chagres en el litoral Atlántico y la del río Grande en el litoral Pacífico, con el fin exclusivo de trasladar barcos de un océano a otro. En el fondo, mediante la retención de las aguas del Chagres en la presa del Gatún –que crea el lago artificial Gatún y alimenta el canal del Corte de Culebra–, y el apoyo de las aguas del río Grande –que permite el escalonamiento de las esclusas del Pacífico mediante el lago Miraflores–, se establece un corredor acuático para hacer transitar los barcos entre los dos océanos. El lago Alajuela, al Este, es en tanto un lago regulador.

En esta operación se consume un total de 2, 801, 732, 700 m³/año de agua en promedio, representando un uso per cápita equivalente a 966 m³/hab/año; esto es un 25,8% más que todo el uso per cápita del resto del país, estimado en 768



m³/hab/año. Vale aquí hacer el siguiente señalamiento: si se revisan las estadísticas económicas nacionales del Producto Interno Bruto (PIB), se observa que un 37,7% de su total está vinculado directamente al uso productivo del agua; sin embargo la empresa del Canal, siendo el más grande usuario del líquido, sólo contribuye con un 14,9% a esa cantidad (cifras del 2003)³ , o sea que aporta menos de la mitad.

A estas aguas naturales se les extrae su energía cinética sobre la base de la tecnología hidráulica, para transferirla a los barcos en su cruce interoceánico; y es mediante ese barco que dicha energía se incorpora a la economía global, de dos formas: una mejorando los tiempos de retorno de los productos finales, lo que significa mayor renta por la velocidad de distribución en el ciclo de la rotación del capital; la otra (resultado más que todo de la economía transnacionalizada sistémica), ahorrando tiempos en la cadena de transformación del producto dentro de la nueva división internacional del trabajo (efecto de "correa de transmisión"), aspecto que ha tomado cada vez mayor importancia con la intensificación de la economía mundial, la robotización, la velocidad de los procesos de producción y la organización espacial de las unidades productivas en redes internacionales. No obstante, cuando se estudia la forma como se

³ Si la cantidad de metros cúbicos utilizados por la operación de barcos se vendiera al mercado actual del agua para uso doméstico, el ingreso bruto representaría un monto de US \$ 560 346 540,00.

construye el llamado “peaje” pagado por las navieras, por ningún lado se encuentra la variable de esta energía incorporada por el agua a la carga de los barcos⁴.

Pero la operación de barcos no representa todo el uso del agua por parte de la entidad que ha administrado y administra actualmente el Canal. El conjunto de actividades productivas de la ACP, utiliza un total de 5 508 007 699 m³/año de agua distribuidas así: 51% en la operación de tránsito de barcos, 31% en producción de electricidad, 7% en uso humano residencial, 8% en otros usos y 3% en descargas preventivas. Si analizáramos entonces la relación de los ingresos de la ACP con respecto al agua consumida⁵, observamos que el uso del agua administrada por esta entidad para sus ítems productivos a saber: operación de barcos, hidroeléctricas, consumo humano y otros servicios relacionados con el tránsito acuático, paga a la empresa un aproximado de B/ 0,165 el m³, sin cubrir el costo de la materia prima como patrimonio natural de la nación. Sin embargo hoy día los consumidores urbanos panameños pagan el agua de consumo a B/ 0,20 el m³ (incluyendo este precio el costo por la materia prima hídrica); o sea que pagan un mayor precio al erario de lo que le pagan los usuarios de los servicios del complejo a la ACP, por el uso del agua.

¿Qué significados tiene esta obra para nuestra sociedad y el país?

Para abordar este campo es indispensable tener presente primeramente, que el agua, como antecedente inmediato de la vida, tiene infinidad de vínculos con su entorno natural, social, económico, cultural y político, con los cuales interactúa permanentemente.

⁴ El “peaje” es un “derecho de vía”, no de “aguas”; algo muy bien utilizado en el Canal de Suez donde el agua que hace posible el traslado de los barcos es “agua azul”, de origen internacional, y no “agua dulce”, un recurso originado en el territorio continental y delimitado como hacienda nacional por las fronteras políticas de los Estados.

⁵ En este análisis se utilizan cifras correspondientes al año 2003.

Hoy día es poco lo que podemos decir acerca de los efectos que ha tenido esta monumental vía sobre el componente natural del sistema ambiental, porque no existen muchos estudios públicos. Sin embargo, a la luz de lo que son actualmente las técnicas de evaluaciones ambientales de proyectos hidráulicos, se puede afirmar que si hubiese que trazar un ámbito geográfico de la perturbación del Canal de Panamá sobre el sistema natural americano, la extensión abarcaría a todo el continente. Solamente con considerar el "efecto barrera" de este corredor acuático de océano a océano, sobre el corredor biológico terrestre continental es suficiente para sustentar tal impacto, toda vez que el canal cortó importantes flujos ecológicos de Norte a Sur. A nivel local en tanto, aún sin existir abundantes estudios, es conocido que el gran espejo del lago generó cambios climáticos en el área, que durante años hubo problemas de eutrofización⁶ del agua lacustre y emisiones de metano por la digestión del material orgánico del fondo, y que han habido modificaciones importantes en la composición de las comunidades acuáticas por efecto de las presas, los esclusajes y experimentos diversos norteamericanos. El hecho es que hoy día esa naturaleza está altamente artificializada, por el manejo que se le tiene que dar para mantener la sostenibilidad de los ecosistemas.

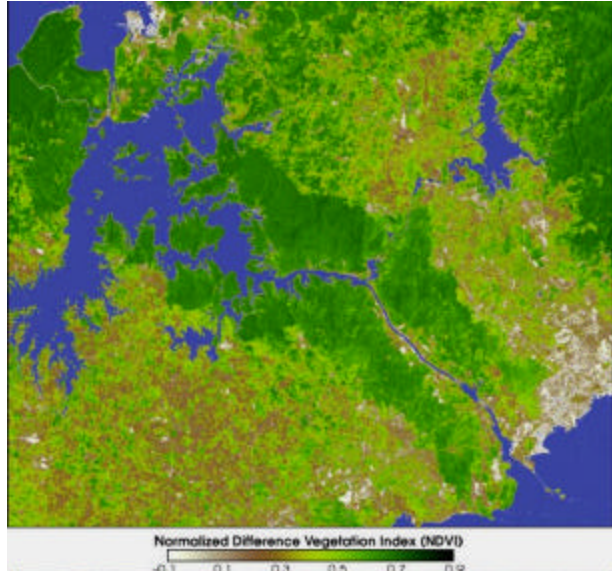
Con relación a la sociedad, en cambio, los efectos han sido más sentidos; pero también hay poco conocimiento sobre la esencia misma de tales fenómenos. Entender mejor lo acontecido, exige nos parece, considerar los aportes teóricos de dos grandes pensadores: Donald Worster y Karl Wittfogel, el primero porque logra establecer las regularidades entre el control del agua -como recurso natural- y las relaciones de producción, y el segundo porque enlaza esta visión con las instituciones políticas, es decir con la supraestructura de la sociedad.

Particularmente K. Wittfogel expresa en su obra "Las Civilizaciones Hidráulicas", que del control y uso del agua, sobre todo en las economías agrarias, surge un orden político social que se corresponde con la

⁶ Falta de oxígeno disuelto en las aguas, lo que impide el desarrollo de la vida biológica.

pluvioagricultura (o agricultura de secano); otro con la hidroagricultura, o uso de la irrigación temporal en pequeña escala, la cual, expresa, "estimuló el desarrollo de sociedades multicéntricas"⁷; y finalmente otro con la agricultura hidráulica, basada en el manejo de fuentes sustanciales de abastecimiento del agua, actividad que haría necesaria la creación de grandes y permanentes empresas, dando por resultado civilizaciones específicas que llama "Hidráulicas".

Bajo estas premisas se puede concluir por ejemplo, que lo que se consolida en Panamá durante el Siglo XIX es en sustancia una sociedad pluvioagrícola -favorecida por la alta precipitación del agua y la rápida resiliencia de nuestros ecosistemas naturales-, dominada socialmente por los grandes hacendados terratenientes del campo e incentivada económicamente



por los comerciantes capitalinos vinculados a la economía transitista de la época. Que esta sociedad se caracterizó por su fragmentada disposición espacial, feudos extensos y burgos rurales dispersos cuyo nodo fundamental de encuentro e intercambio fue la ciudad de Panamá, debido al mercado originado con la incursión del capitalismo foráneo norteamericano durante la construcción del ferrocarril transístmico. Y que como resultado, se desarrolló una cultura muy profunda alrededor de los servicios

⁷ Recogiendo la experiencia de irrigación practicada en varios lugares de Grecia, con el fin de compensar las deficiencias de un clima semiárido y del Japón para el cultivo del arroz, regiones en las cuales el terreno quebrado permitió apenas el desarrollo de pequeñas obras de regadío, que podían ser administradas sin intervención gubernamental, Wittfogel manifiesta que "en ambos casos, la hidroagricultura estimuló el desarrollo de sociedades multicéntricas, una conformación institucional de gran importancia para las pluvicivilizaciones de la Europa Feudal". Karl Wittfogel, "Las Civilizaciones Hidráulicas". Revista Tareas N° 103, pág. 36. CELA, Panamá, República de Panamá.

vinculados con el capital foráneo, del dominio extensivo de la tierra como medio de producción y de la lluvia como fuente del agua para potenciar el uso del suelo; y muy poco fijó su visión en la racionalidad de la tierra y la administración artificial del agua.

Es en este contexto que irrumpió en la nación esa revolución del mundo hidráulico de comienzos del Siglo XX que fue el Canal de Panamá. En esencia, el Canal de Panamá produjo una Sociedad Hidráulica de hecho, sobrepuesta a la Pluvioagrícola que había presidido el proceso de desarrollo de la nación hasta ese momento, fenómeno que dominó todo el Siglo XX y reordenó al país de la forma singular en que hoy se presenta. En lo específico de la obra, se produjo aquí algo que ya Wittfogel expresara en la obra citada. Donde se requirió -dice- de trabajos "sustanciales y centralizados para el control del agua, los representantes del gobierno monopolizaron el poder y el liderazgo político, y dominaron la economía de sus países"⁸, con lo cual se gestaron Estados caracterizados por una estructura política vertical, autoritaria y despótica. Y agrega: en éstos "los mecanismos de gestión estatal y control social hidráulicos eran tan fuertes, que operaban con éxito en áreas marginales, carentes de las grandes obras hidráulicas que persistían en las áreas nucleares del régimen"⁹.

De toda esta situación surgen algunas incongruencias fundamentales entre la vía interoceánica y la nación panameña, herencias del período colonial y que resumimos así:

La primera: Existe una coevolución antagónica de un "primer mundo" sustentable -lo que fue la Zona del Canal de Panamá-, sobrepuesto a un "tercer mundo" insustentable, que es el país, conflicto que fue administrado por un poder bicéfalo: el del Estado colonial norteamericano, actualmente

⁸ "Las Civilizaciones Hidráulicas", Karl A. Wittfogel. Revista Tareas N° 103, pág. 40. CELA, Panamá, Rep. de Panamá
⁹ Idem. Pág. 42. En nuestro contexto histórico, área nuclear sería lo que llamamos "Zona del Canal de Panamá", y las áreas marginales el resto del país.

liquidado, y el del Estado oligárquico panameño, cuyas estructuras aún dominan la nación. Es decir que eliminado el poder colonial, aún persiste la organización oligárquica del Estado nacional.

La segunda: La "sociedad hidráulica" impuesta a Panamá con el Canal, no se realizó para promover la transformación socioeconómica nacional. El agua de la vía acuática sencillamente se administró y administra para incrementar la rentabilidad de la mercancía producida y transportada del mundo industrializado, pero no para intensificar por ejemplo, la rentabilidad de la tierra, elevando la producción agrícola a sistemas simplificados y de escala¹⁰. Desde este punto de vista, se ha realizado un orden ecológico simplificado en el agua para el monocultivo del servicio interoceánico de transporte acuático; y en consecuencia el país que se hereda 91 años después de construida la obra, sigue siendo el país de una sociedad pluvioagrícola, atravesado de Norte a Sur por una sociedad hidráulica de la más alta tecnología, pero segregada de la nación.

La tercera: Aún sin retribuir el agua natural primaria perteneciente a la nación panameña, los servicios por agua que brinda la ACP, con todo el valor que agregan a la mercancía de los barcos al pasar por el Canal, pagan menos por el uso del agua que lo que paga un consumidor urbano residente en cualquier parte del mundo. Este elemento de juicio plantea la necesidad de realizar un estudio serio que permita conocer la composición real del valor establecido para el llamado "flete" por tránsito, y cómo está incorporado el agua en el mismo, como materia prima que suministra energía, para lo cual es necesario hacer un análisis del valor del agua de la Cuenca del Canal de Panamá, especialmente del metro cúbico vertido al mar, sobre la base de parámetros técnicos actualizados

¹⁰ Zárata Manuel. "El Agua, el Canal de Panamá y la coyuntura estratégica nacional", Revista "Archipiélago" N° 40, pág. 23, publicación del Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades de la Universidad Autónoma de México.

y científicos. No se puede hablar a ciencia cierta de la competitividad efectiva o no de nuestro Canal y menos aún de su ampliación, mientras no se tenga claridad de estos elementos, pues la ampliación no haría más que multiplicar cualquiera incompetencia existente sobre el tema.

La cuarta: La función del agua natural del Canal no ha jugado, ni juega aún en la actualidad un papel activo como factor estratégico del desarrollo istmeño. Esto es así porque su valor es transferido a la mercancía de paso por vía del barco y se redime fuera de nuestras fronteras, llenando en especial las arcas de los países industrializados¹¹. En el fondo, lo que se cubre hoy bajo el concepto de "flete" es el capital variable del complejo, los costos de operación de la infraestructura; pero el componente "materia prima" del capital constante, se transfiere por entero al mundo industrializado sin ninguna compensación para el país.

¹¹ De las 12 rutas marítimas internacionales que pasan por el Canal, 5 son de intercambio principalmente entre países desarrollados y engloban el 54,1% de la carga movilizada por la vía, y cuatro sirven para el acopio, por parte de los países desarrollados, de materias primas y alimentos provenientes de países en vías de desarrollo, concentrando un 15,4% de la carga transportada.

Modernización y ampliación del Canal

Domingo Perdomo

1. Características físicas del canal actual

El canal actual de una longitud aproximada de 80 kilómetros entre ambos océanos utiliza un sistema de esclusas-compartimientos con puertas de entrada y salida que funciona como elevadores de agua: suben las naves desde el nivel del mar, ya sea Pacífico o del Atlántico, hacia el nivel del lago Gatún con una altura de 26 metros (85 pies) sobre el nivel medio del mar. En esta forma los buques navegan a través del cauce del Canal en la cordillera central de Panamá.

Las esclusas llevan el nombre del poblado en que fue construido: Gatún del lado Atlántico con tres escalones, Pedro Miguel con un solo escalón y Miraflores con dos escalones, estas dos últimas en el lado del Pacífico.

Las dimensiones de las cámaras-escalones son de 33.53 metros (110 pies) de ancho por 304.8 metros (1000 pies) y de 12 metros (39.5 pies) de calado-profundidad, lo que limita las dimensiones máximas de los buques a 32.3 metros (106 pies) de manga y a 294.1 metros (965 pies) de eslora.

Los buques Panamax, que son los de dimensiones máximas que pueden transitar por el Canal, tienen las dimensiones siguientes en comparación con las dimensiones de las cámaras-escalones:

- ? **Manga:** más de 30.5 metros (+ de 100 pies) hasta un máximo de 32.6 metros en comparación con el ancho de las esclusas de 33.53 metros.
- ? **Eslora:** más de 274.3 metros (+ de 900 pies) en comparación con 294.1 metros de largo de las esclusas.

El agua que se utiliza para subir y bajar las naves en cada juego de

esclusas se obtiene del Lago Gatún por gravedad a través de un sistema de alcantarillas principales que se extiende por debajo de las cámaras de las esclusas desde los muros laterales y el muro central.

Se define esclusaje como la cantidad de agua dulce que se vierte al mar al hacer un tránsito completo de un océano a otros por una o varias naves equivalente a 55 millones de galones de agua (208,175 metros cúbicos).

El Corte Culebra es la parte más angosta del Canal. Se extiende desde el extremo norte de las Esclusas de Pedro Miguel hasta el extremo sur del Lago Gatún, en Gamboa. Este segmento de aproximadamente 13.7 kilómetros de largo, fue excavado a través de roca y piedra caliza de la cordillera central.

Transitan por el Canal entre 13 mil y 14 mil barcos cada año; mientras que el transporte comercial a través del Canal representa alrededor del 5% del comercio mundial.

2. Criterios básicos del modelo utilizado para la elaboración del Plan Maestro de Modernización y Ampliación del Canal

Los criterios básicos del modelo utilizado para la modernización y ampliación del canal están basados en los conceptos siguientes: (a) la demanda; (b) la capacidad; (c) el agua; y finalmente (d) el financiero.

(a) La demanda

En primer lugar se reconoce que el Canal no es un monopolio y la existencia de rutas alternas que compiten. No obstante, el pronóstico de la demanda demuestra la importancia relativa de algunas rutas y segmentos que utilizan el Canal.

La ruta más importante es la Noreste de Asia-Canal-Costa Este de EE.UU; mientras que los segmentos de mayor importancia son los siguientes: portacontenedores, graneles secos y portavehículos que constituyeron en el año 2003, el 67.5% de los ingresos recibidos ese año y de los portacontenedores, el 72% fueron buques PANAMAX.

Se estima que la demanda potencial crecerá entre el 3 y 4% anual, por lo que se duplicará en los próximos 20 años de 260 millones toneladas del canal a 510 y 570 millones de toneladas del canal.

Para poder acomodar este tonelaje por canal actual, indica la ACP que será necesario disponer de una capacidad para servir 19,000 tránsitos anuales (52 tránsitos diarios).

(b) la capacidad y calidad del servicio

La calidad del servicio del Canal depende que sea confiable, seguro y comercialmente competitivo.

En la medida que la demanda alcance el límite de capacidad se desmejorará la calidad del servicio, lo cual se traduce en mayores costos para los usuarios y un debilitamiento estratégico de la ruta por Panamá.

La capacidad del Canal es función de:

- (i) la cantidad, características y dimensiones de los buques que se conoce como la mezcla de buques;
- (ii) los recursos que las esclusas y remolcadores;
- (iii) las condiciones ambientales, tales como la niebla y lluvia y
- (iv) cierre de la vía por mantenimiento.

Los desafíos que se le presentan a la capacidad del canal son los siguientes: (i) aumento del tamaño y la cantidad de buques; (ii) la reducción de holguras para mantenimiento; (iii) el aumento de las demandas por cupo reservado; (iv) los límites de la capacidad del Canal.

La configuración actual del Canal de acuerdo a los pronóstico de demanda más probable podría servir:

✍✍ Máximo de 12,500 tránsitos anuales o 280 millones de toneladas del Canal.

✍✍ Se anticipa que el Canal llegaría a su capacidad máxima en el año 2009.

✍✍ Por otro lado, la configuración actual mejorada podría servir:

✍✍ Máximo de 14,000 tránsitos anuales o 320 a 340 millones de toneladas del Canal.

✍✍ Se anticipa que el Canal en estas condiciones llegaría a su capacidad máxima en el año 2012-2014.

✍ Según la ACP, la conclusión principal es que el Canal está cerca de su capacidad máxima sostenible.

(c) El Agua

El Canal tiene la responsabilidad constitucional de suministrar agua para el consumo humano y operaciones del Canal. Según las estadísticas, al año 2004, desde Arraiján hasta Tocumen y de Colón a Panamá se consume el 90% de los lagos Gatún y Madden más de 832,700 metros cúbicos (220 millones de galones) lo que equivale a 4 esclusajes.

Se estima que en el año 2025 este consumo se duplicará, lo que

equivaldrá a 8 esclusajes.

3. Plan Maestro

Ante la demanda creciente, la ACP propone el aumento de la capacidad del Canal con base a tres áreas:

- I. Inversiones continuas y recurrentes de reemplazo, mantenimiento y renovación para prolongar la vida útil de la planta actual.
- II. Inversiones de corto y mediano plazo del mejoramiento para extender la capacidad del Canal actual hasta que se realice la ampliación.
- III. Inversiones de largo plazo en la ampliación: Tercer Juego de Esclusas.

I. Inversiones continuas y recurrentes.

El objetivo de estas inversiones es el prolongar la vida útil del Canal actual. Se propone hacer inversiones entre 50 y 80 millones de Balboas anualmente.

Estas inversiones incluyen lo siguiente:

- i. Generación y distribución eléctrica y agua.
- ii. Seguridad, ambiente.
- iii. Telecomunicaciones, estructuras,
- iv. Equipo flotante y vehículos
- v. Otros.

II. Inversiones de corto y mediano plazo

El objetivo de estas inversiones de corto y mediano plazo es el de aumentar la capacidad del Canal entre el 15 al 20%.

Estas inversiones son las siguientes:

- ? Mejoras al sistema de iluminación de las esclusas.
- ? Enderazamiento de las curvas del Corte Culebra.
- ? Aumentar en 30 centímetros el calado.
- ? Profundización del cauce de navegación del Lago Gatún.
- ? Ensanche del Corte Culebra y construcción de estaciones de amarre con el propósito de mejorar la eficiencia de la esclusa de Pedro Miguel.

III. Inversiones de largo plazo (Tercer Juego de Esclusas).

La construcción de un tercer juego de esclusas con las dimensiones siguientes:

- Ancho: 54.9 metros (180 pies) en comparación con 33.53 metros del canal actual.
- Largo: 426.7 metros (1,400 pies) en comparación con 304.8 metros del canal actual.
- Profundidad: 16.8 metros (55 pies) en comparación con 12 metros del canal actual.

Esta infraestructura propuesta deberá permitir los siguiente:

- El tránsito de buques Post-Panamax en el corte Culebra de día con buques de tamaños menores.
- El tránsito durante las 24 horas de buques Post-Panamax por nuevas esclusas.
- El encuentro de buques Post-Panamax con buques Panamax en todos los canales de navegación, excepto el Corte Culebra.

El tercer juego de esclusas comprende lo siguiente:

- ✍ Dos juegos de esclusas Post-Panamax con tinas de ahorro de agua en el orden de un 7% con respecto a las esclusas actuales, de tres escalones cada una, en el lado Atlántico y la otra en el lado Pacífico. Ambas conectan directamente con los dos océanos y con el Lago Gatún.
- ✍ Ensanche y profundización de ambas entradas.
- ✍ Ensanche del cauce de navegación en el Lago Gatún para permitir el encuentro de buques Post-Panamax.
- ✍ Elevación del nivel superior del Lago Gatún.

Inversiones Contingentes

Se estima que podría haber necesidad de inversiones contingentes en el caso de un crecimiento más acelerado de la demanda por tránsito y por consumo de agua para consumo humano.

Estas inversiones contingentes consisten en lo siguiente:

- Profundización adicional del Lago Gatún para lograr mayor almacenamiento de agua y de calado.

- El embalse del río Indio.

4. Financiamiento y Costos

Se ha hablado de distintos niveles de costos: desde 6 mil millones de Dólares hasta 18 mil millones de Balboas. Recientemente, según Director de Finanzas de la ACP, esta inversión será rentable solamente si el costo oscila entre 4,500 a 5,700 millones de Balboas que se obtendría a través de cuatro vías de financiamiento:

- Aumento de peajes.
- Titularización del flujo de caja
- Fuentes internas
- Financiamiento de terceros.

CUESTIONAMIENTOS DE LOS ADVERSOS A LA AMPLIACIÓN

- I. No es cierto que el Canal está llegando a su capacidad máxima.
- II. Tampoco es cierto que las rutas multimodal por los EE.UU. Como las regionales no sean competencia para el Canal.
- III. Tampoco es cierto que el Canal tendrá una demanda de los buques Post-Panamax, ya que estos ya tienen claramente definidas las rutas de Asia-Oeste de EE.UU: y la de Asia-Canal de Suez-Costa Este de los EE.UU:
- IV. No es cierto que el plan de modernización (inversiones continuas y recurrentes y las inversiones de corto y mediano plazo) son necesariamente las predecesoras del ampliación. Consideran solamente necesario el plan de modernización.

- V. La construcción de un megapuerto (centro de distribución) en el Pacífico es preferible a la ampliación del Canal.
- VI. La ampliación del Canal no es urgente, puede posponerse.
- VII. Proponen que los excedentes sean utilizados en un desarrollo social en vez de una desarrollo de producción.

Carácter económico de la explotación del Canal

Amilcar Villarreal

Desarrollo Material Marginal del Desarrollo Nacional

1. El Canal de Panamá se construyó cuando el Capitalismo Mundial culminaba la transición del Capitalismo de Competencia al Capitalismo Monopolista de Estado (Etapa Imperialista). Caracterizada por la exportación de Capitales Monopolistas, el reparto de las fuentes de materias primas de los mercados de consumo bajo la ley del desarrollo desigual de las naciones y el despunte de los E.U. como potencia capitalista hegemónica.
2. El poder económico, técnico, militar y político de los E.U.; creó la necesidad del Canal y la solución de esa necesidad.
3. ¿Cuáles elementos económicos caracterizaron la construcción y funcionamiento de ese Canal?
4. La propiedad monopólica Estatal del Canal y la Zona del Canal, la monoproducción y no lucratividad de la Compañía del Canal.

La Propiedad Monopólica Estatal: sobre el Canal y la franja Canalera, marcó el régimen colonial la actuación “como si fueran soberanos”, signo de la enajenación de los recursos naturales y económicos incluidos en dicha franja. Esta situación marginó a la Nación panameña de la explotación de esos recursos y de los beneficios económicos correspondientes.

La Monoproducción: (sólo el servicio de tránsito de barcos), excluyó la diversificación productiva del Canal y la franja adyacente, incluida la Conservación de las fuentes hídricas, como materia prima.

La no lucratividad de la Compañía del Canal: renuncia expresa a no obtener ganancia, por lo que el peaje sólo cubriría la recuperación de la inversión, los costos de operación y el mantenimiento del Canal.

Si el criterio hubiere determinado maximizar ganancias, como lo es para toda empresa el peaje sería muy próximo al costo por el uso de la ruta alternativa del Canal.

Peaje máximo – peaje real = SUBSIDIO

El criterio de No Lucratividad en los peajes es por tanto el origen del subsidio del Canal a la flota de usuarios (magnates navieros) en detrimento de la Nación y el Estado panameño.

Otros efectos de la No Lucratividad

- a. Los E.U. son los principales usuarios y reciben la mayor parte del subsidio (navieras norteamericanas).
- b. El bajo peaje es una forma de hacer competitiva las exportaciones de los usuarios, también resultan más baratas sus importaciones.
- c. Se beneficia la marina mercante.
- d. Se abarata el tráfico intercostero de los E.U.
- e. Existen beneficios militares, que siempre se han transformado en beneficios económicos para las empresas norteamericanas.

Todo lo señalado demuestra que Panamá fue excluida de la participación directa de la explotación del Canal y los efectos fueron indirectos (marginales). Las exportaciones a la Zona del Canal, incluía a la fuerza de trabajo en el Canal y en las bases militares.

¿Cuánto de esto ha cambiado a partir del 31 de diciembre de 1999?

- a. La propiedad del Canal se transfirió al Estado Panameño.

- b. La monoproducción ha iniciado su transformación diversificada. Se creó la ARI como Agencia de Bienes Raíces en manos privadas (privatización del suelo de la antigua Zona del Canal).
- c. La no Lucratividad a empresa de rentabilidad limitada, condicionada por la existencia de la Junta Consultiva formada por los usuarios del Canal.

Realización del Proceso Productivo Ampliado

5. La producción capitalista tiene como propósito la obtención de plusvalía. Para crear plusvalía, el capital tiene que ir de la circulación a la producción y viceversa, pues el capital tiene vida y movimiento, no es inerte. Por eso es necesario conocer el ciclo y rotación del capital a nivel internacional (Imperialismo). Pues este es el motor de la Globalización Económica actual y lo que acondiciona la división internacional del trabajo y la función que le corresponde a la economía de Panamá en este ciclo; especialmente el Canal y su efecto en la concentración y rotación del capital.

Las tres fases del ciclo son:

- Capital – dinero, con lo que el capitalista adquiere mercancías (fuerza de trabajo y medios de producción), es decir capital variable (v) y capital constante (c). Esta fase se verifica en la circulación. El valor desembolsado como dinero se convierte en capital auténtico, valor que produce plusvalía.
- Capital – productivo, donde se crea la producción (mercancía) y la plusvalía. El capitalista consume productivamente las mercancías fuerza de trabajo y medios de producción y se crea la nueva mercancía. El capital productivo se transforma en capital mercantil.

- Conversión del Capital mercantil en Capital – dinero. De la orbita de la producción el capitalista se reintegra al mercado como vendedor de la mercancía producida, la realiza allí y la convierte en dinero, que es fruto de la explotación capitalista: La Plusvalía.

Participación Nacional en el ciclo y rotación del capital

6. En el ciclo y rotación del capital imperialista, la economía de Panamá participa significativamente en la circulación más que en la producción. Los tránsitos y carga por el Canal forman parte de la conversión del Capital mercantil en Capital – dinero. Lo mismo ocurre con las mercancías en la Zona Libre. Además con el centro bancario es un centro mundial de Capital – Dinero o capital de préstamo.

En la rotación del capital la Burguesía Industrial se ocupa de la transformación del capital – dinero en capital – productivo; la Burguesía Comerciante a su vez se ocupa de la transformación del Capital mercantil en Capital – dinero y por último la Burguesía Financiera del Capital – dinero en Capital de Préstamo. Esta es por tanto la base real de la Economía Panameña y su actividad distorsionada. La prestación de “servicios” o Sector Terciario con relegamiento de la actividad productiva (Industria y Agricultura). Por tanto la Economía Panameña se caracteriza por ser una Economía Rentista (de la Plusvalía creada en otras partes) más que generadora de Producción y Plusvalía.

Enajenación de los Recursos usados en ese proceso

7. La presencia del Capital Imperialista mayoritariamente en la esfera de la circulación es la causa de la enajenación de los recursos nacionales y el atraso productivo de esta economía; porque la

realización de la Producción y La Plusvalía se lleva a cabo en los mercados de los países capitalistas desarrollados (E.U., Europa, Japón, etc.), dejándonos por el tránsito una renta marginal.

El país que se formó a la Sombra del Canal

8. El Canal alteró la geografía del Istmo. Al construirse el Canal y el Lago Gatún y posteriormente el Lago Maden, represando los ríos Chagres y Grande, se dividió el istmo en dos bloques, este y oeste. Desde el Canal hasta la frontera con Colombia (este) y desde el Canal hasta la frontera con Costa Rica (oeste) estos dos bloques quedaron incomunicados en forma absoluta y aún se resienten los efectos de la incomunicación en el desarrollo de la Nación y el Estado. Esta alteración tiene un origen físico; el Canal. También hay una diferencia en el desarrollo que tiene relación con la vertiente del Atlántico y la vertiente del Pacífico. Esta diferencia tiene un factor de origen de tipo legal y económico. Desde la época del ferrocarril y que se hizo extensivo al Canal, estaba prohibida la interconexión oceánica. Primero, en el ferrocarril (contrato Stephen-Paredes de 1867). Y posteriormente en el Canal (recordar que la carretera transístmica se construyó en 1942 durante la Segunda Guerra Mundial). Este monopolio de la ruta explica porque el no desarrollo de la vertiente atlántica.

La acumulación de las fuerzas productivas se dieron primero en el Canal y áreas adyacentes y de ahí se fueron dispersando posteriormente a los centros urbanos del país, es decir en forma desequilibrada (desigual) geográficamente. Pero el sesgo mas importante se da en los sectores económicos, induciendo prioritariamente las actividades económicas terciarias (comercio y servicio) en detrimento de las productivas (industria y agricultura).

Las relaciones de producción que introdujo el Canal, no eliminaron

las relaciones precapitalistas en el Istmo, sobreviviendo y sobreviven en restos de las Formas Feudales Coloniales y aun las Primitivas (ahí están las Comarcas).

Esta amalgama de capitalismo tercerista (de circulación) con las formas atrasadas es la característica del modo de producción prevaleciente en la economía panameña.

De esta base económica surge una estructura clasista de la sociedad panameña, caracterizada por una alianza estratégica entre la burguesía comerciante importadora y la burguesía financiera-bancaria; hegemónica que hasta 1999 contaba con el respaldo presencial-militar-político-diplomático norteamericano, y que ahora navegan bajo la bandera neoliberal globalizante, con la tutela ideológica norteamericana rumbo a la recolonización y el desmantelamiento de las fuerzas nacionalistas patrióticas de liberación nacional contrarias a sus intereses.

Como contrapartida a estas clases surgen las clases trabajadoras, fundamentalmente asalariados de los comerciantes, del Estado y del Canal. Con poca significación cuantitativa y cualitativa del "proletariado industrial y agrícola" (bananeras). Con baja organicidad y formación política. Socialmente es una fuerza dispersa aún en la lucha reivindicativa-económica, es decir todavía no alcanza la lucha política contra los grupos dominantes. También coexiste una gran masa de indígenas y campesinos empobrecidos.

Por todo lo anterior la Supraestructura se caracteriza por la prevalencia del Estado Nacional burocrático burgués al servicio de las clases dominantes, y donde el liderazgo es un mecanismo para el enclasmiento burgués, basados en las normas constitucionales del siglo XIX que fundamentaron la creación del Estado en 1904.

La lucha ideológica se debate mayoritariamente entre el populismo social- demócrata y el neoliberalismo. Las bases filosóficas en contradicción es solo tema de las elite intelectuales y claustros universitarios, y con poco anclaje en el movimiento de masa. En la economía es obvia una dualidad extrema, una plataforma de servicios integrada al mercado internacional capitalista (el Canal, bancos, zona libre, puertos, oleoductos, telecomunicaciones, aeropuertos, etc).

En el otro extremo la economía de auto consumo con altos márgenes de pobreza y pobreza extrema que no ha escalado la Economía mercantil.

9. Por todo lo señalado es imprescindible un consenso para que la Ampliación del Canal se constituya en el elemento aglutinador para cambiar esta historia y se enrumbe dentro del marco del interés nacional, sustentado en un plan de desarrollo concertado.

La orientación que prevalece en el desarrollo del Canal

Ivanor Ruiz De León

Así como la nación panameña en 1903, puso a disposición de los intereses de EEUU y de las empresas navieras, para la construcción del Canal, importantes recursos naturales estratégicos que son fundamentales para nuestro futuro desarrollo; ahora se quiere repetir la historia al plantearse el gran proyecto de la Ampliación del Canal. Tanto antes como ahora se ponen nuestros recursos estratégicos al servicio de los intereses económicos externos y no de los nacionales.

La tesis del cosmopolitismo

De esta manera los EEUU nos impusieron su ideología a través de la tesis del cosmopolitismo que hasta hoy sigue influenciando el pensamiento de la tecnocracia de la ACP y de un sector importante de la intelectualidad panameña. Una expresión concreta de este señalamiento es el lema del escudo nacional "Pro-Mundi y Beneficio", cantidad de expresiones artísticas, informes técnicos y trabajos científicos están penetrados de esta ideología del cosmopolitismo.

Esta orientación ideológica se fundamenta en el principio de que el Canal debe servir a los intereses externos y no a los intereses nacionales.

Esta tesis la logró imponer los EEUU, incluso en los Tratados del Canal de Panamá, cuando en el Art. VII, numeral 1 y 3 del Acuerdo para la ejecución del artículo III se señala que: "1. Los EEUU podrán utilizar libremente y sin coste las aguas del Canal y la de los Lagos Alajuela (Madden), Gatún y Miraflores y sus corrientes tributarias a los fines del manejo, funcionamiento y mantenimiento del Canal de Panamá, inclusive para la generación de energía eléctrica, el vertimiento para el control de inundaciones o de contaminación o del suministro de agua potable tomando en cuenta las necesidades de agua potable de la República de Panamá". y el numeral 3 agrega: "Hay que adoptar las medidas necesarias para asegurar que ningún otro uso de las tierras y el agua de

la cuenca del Canal agotará el suministro de agua necesario para el continuo y eficiente manejo, funcionamiento o mantenimiento del Canal y no interfiera con los derechos de los EEUU para el uso de las aguas en la Cuenca del Canal”.

Este último numeral constituye el soporte jurídico de la decisión de ampliar el área de captación de la actual cuenca del Canal de Panamá, mediante la cuestionada Ley 44 de 1998 que crea la Región Occidental de la Cuenca del Canal, ROCC.

A pesar de que el Tratados del Canal ya no está vigente y de que el Canal ya es nuestro, se sigue siendo consecuentes con la orientación cosmopolita de enajenarnos de nuestros recursos naturales para beneficiar a los EEUU y a las grandes empresas navieras e industriales de los países desarrollados en detrimento del desarrollo nacional.

La ACP como líder de la orientación

En el preámbulo La Ley 19 del 11 de junio de 1997, por la cual se organiza la Autoridad del Canal de Panamá, que es donde se recoge el espíritu de las discusiones y motivaciones que dan origen a esta Ley, se señala que: “El propósito de la presente Ley es proporcionar, a la Autoridad del Canal de Panamá, las normas para su organización, funcionamiento y modernización, con el objeto de hacer del canal una empresa eficiente y rentable, pilar del desarrollo humano y socioeconómico del país, abierta, sin discriminación alguna, a la participación de hombres y mujeres e integrada a la estrategia marítima nacional”.

Sin embargo, toda la gestión que realiza la ACP y las instituciones nacionales afines, están orientadas a garantizar el manejo, protección y conservación de los recursos naturales de la cuenca del Canal, producir el agua que debe garantizar el funcionamiento del Canal de Panamá,

para bien del comercio mundial y de la seguridad de los EEUU, sin plantearse al mismo tiempo, como este esfuerzo nacional también garantice el desarrollo económico sostenible de los pueblos de la Cuenca Hidrográfica del Canal y del resto del país y como se integra el Canal de Panamá a la estrategia marítima nacional, debidamente articulada con una estrategia de desarrollo nacional y no los intereses externos.

Para facilitar el trabajo antinacional que realiza la ACP, se han permitido una serie de aberraciones de carácter administrativos tales como:

1. La ley 19, en su artículo 6, autoriza a la junta directiva de la ACP a crear una comisión interinstitucional de la cuenca hidrográfica, con el fin de coordinar las actividades de los organismos gubernamentales y no gubernamentales.

El grueso de esta comisión está integrada por instituciones públicas y hay solo dos cupos para representar a las comunidades de la cuenca. Las maniobras de la ACP para lograr sus objetivos antinacionales los llevaron a llenar estos dos cupos de las comunidades con la Fundación NATURA y con CARITAS ARQUIDIOCESANA. (¿a quiénes representa?)

Por otra parte, al poner en las manos de la ACP la coordinación de la CICH, el Órgano Ejecutivo, entrega un poder casi absoluto a la ACP.

2. Todas las leyes de carácter ambientales o de manejo de recursos naturales, excluyen a la cuenca del Canal de Panamá como área de aplicación de la Ley.

3. Las concesiones de agua y los EIA dentro de la cuenca del Canal los autoriza y los aprueba las ACP, violando un principio elemental de que no se puede ser juez y parte.

4. La autorización para firmar convenios internacionales, relacionados

con el funcionamiento, protección y seguridad del canal.

Con todos estos atributos, la ACP se convierte en instrumento ideal para articularse a los intereses neocoloniales y facilitar sus pretensiones de dominación y enajenación de nuestros recursos naturales.

En la orientación de la ACP se repite el modelo de marginación norteamericana y posterga el Desarrollo Nacional

En entrevista realizada en el boletín informativo de la ACP, El Faro, el 2 de septiembre de 2005, al Arquitecto Francisco Miguez se le preguntó: Si la cuenca del Canal es parte importante de la vía acuática. ¿Qué aspectos se tocan en el Plan Maestro relacionados con la cuenca?. Su respuesta, en esencia, se resume en señalar “que el Plan Maestro desarrolla extensamente los programas y las acciones socioambientales que se propone realizar para garantizar que el recurso hídrico de la cuenca se proteja para las futuras generaciones”.

Es resto del contenido de su respuesta, se redujo solo a aspectos técnicos relacionado con el manejo y conservación del recurso agua, sin plantear en ningún momento el problema del atraso y la pobreza de las comunidades que viven en la cuenca y cuál es el plan de acción para abordar esta problemática, como parte del desafío a la sostenibilidad ambiental de la cuenca del Canal.

Esta propuesta tiene como objetivo satisfacer fundamentalmente los intereses de los EEUU y de las grandes empresas naviera. En esta propuesta se mantiene la política de marginación que mantuvieron los norteamericanos en el Canal de Panamá cuando estuvo bajo su administración y no se contempla por ningún lado el interés del desarrollo nacional y de la cuenca del Canal de manera particular.

En consecuencia, se sigue siendo fiel a la Tesis del Cosmopolitismo.

¿Cuál es la exigencia nacional tras el cumplimiento del Tratado del Canal, ahora que el canal es propio?

La propuesta popular de ampliación del Canal como parte de un Plan para el Desarrollo Nacional, parte de la identificación del problema nacional a la luz de la realidad actual.

Pero antes es preciso definir qué entendemos por el problema nacional? Por el problema nacional entendemos el problema más general y fundamental que motiva a la gran mayoría de los panameños.

En el período de 1903 al 31 de diciembre de 1999, el problema nacional estuvo determinado por la necesidad de la nación panameña de liberarse de la presencia colonial de los EEUU en la llamada Zona del Canal y lograr la integración de todo su territorio para culminar la formación del Estado Nacional Panameño.

Al culminar el Tratado sobre el Canal, entramos al nuevo siglo, con la integración de la antigua Zona del Canal (1,474 Km²) a nuestro territorio y la nacionalización del Canal de Panamá que constituye la incorporación de un complejo industrial valorado en más de 30,000 millones de dólares, a las fuerzas productivas nacionales.

Este acontecimiento no ha sido un hecho cualquiera, muy por el contrario, el mismo produjo un viraje histórico esencial en la vida de la nación panameña, pues en lo fundamental, se han superado aspectos esenciales que determinaban el contenido del problema nacional panameño durante gran parte del siglo XX.

El desarrollo nacional que corresponde al nuevo contenido del problema nacional.

Hoy, el problema fundamental que afecta a la gran mayoría de los panameños no es ya la integración del territorio nacional ni la nacionalización del Canal de Panamá, es el atraso generalizado de nuestros sectores productivos, que son los que crean valor económico, es la mala distribución del producto nacional. En consecuencia el problema nacional hoy está demandando el desarrollo económico de la nación panameña bajo una visión más democrática y más equitativa. Es importante aclarar que aquí en Panamá ha habido desarrollo durante el último siglo, pero para beneficiar ¿a quién?. Es por ello que la orientación de este desarrollo económico que demanda la nación, tiene que precisarse y definir que tareas prioritaria debe resolver.

¿En torno a qué gira el desarrollo nacional hoy?

Históricamente se entiende que cuando los países logran desarrollar las fuerzas productivas nacionales, se desarrolla la producción mercantil simple, se logran integrar los mercados locales en un mercado nacional, se plantea entonces la necesidad, de incursionar en nuevos mercados. Es entonces cuando estaríamos maduros para una apertura comercial en toda su expresión, porque habríamos logrado un nivel de competitividad aceptable.

En el caso de Panamá, producto del contenido clasista oligárquico-imperialista de nuestro Estado, la orientación del desarrollo apuntó a privilegiar las actividades de servicio y el comercio que representaban los intereses económicos de esta alianza de clases.

Ahora el epicentro del problema nacional se desplaza hacia la superación del atraso de nuestras fuerzas productivas a desarrollar nuestra

producción mercantil y la consecuente integración del mercado interno. ¿Será esto posible lograrlo con el contenido de clase que tiene el Estado Panameño actualmente?.

¿Qué es lo que caracteriza la crisis de la nación hoy?

Lo esencial es que el Estado que surgió durante la primera etapa, que se caracteriza por el tutelaje y la conducción política en manos de los intereses oligarco-imperialistas se mantiene, a pesar de que se han producido cambios en la base económica de la Nación, con la integración del territorio, la nacionalización del Canal, la redefinición del mapa político administrativo del país, etc.

Es por esta razón que las otras crisis no se pueden resolver si no se resuelve el problema del Estado.

Las consecuencias de mantener el mismo Estado caduco se refleja en los siguiente problemas:

1. Se mantiene el mismo modelo económico.
2. Se profundiza la marginación social.
3. Bajo desarrollo de las fuerzas productivas y pésima distribución en el territorio.
4. Baja producción mercantil y débil desarrollo del mercado interno.

De esta manera se expresa la crisis en el marco de la nación.

Nuestra propuesta y el fondo de la discrepancia con la ACP

Nuestra posición en relación al asunto que está en el debate, es que el Canal debe ser una infraestructura para el desarrollo de la economía

nacional y romper con el viejo paradigma de que el Canal solo debe ser considerado como una fuente de renta para Panamá. Esto significa que el Canal debe ser un instrumento inductor de iniciativas de desarrollo en el territorio nacional. Para esto la infraestructuras en mención debe estar articulada al resto de la economía nacional mediante las estrategia del plan de desarrollo nacional y no manejarse como un ente aislado.

El Partido del Pueblo plantea la Ampliación del Canal, considerando al Canal de Panamá como una infraestructura para el desarrollo nacional y como tal en el proyecto de ampliación deben contemplarse las inversiones que produzcan los impactos directos en la Cuenca del Canal y en el resto del país de manera indirecta.

En esta visión el Canal debe ser un factor de desarrollo del mercado interno, al constituirse en un factor de prosperidad. Creemos firmemente que es la vinculación al mercado interno de los territorios aislados lo que impulsará el desarrollo de la fuerzas productivas en estos espacios.

Es fundamental para la sostenibilidad de cualquier proyecto de Ampliación del Canal, el desarrollo integral de la cuenca del Canal.

No en vano en la reunión de Coronado en 1996 promovida por el PNUD para buscar el consenso nacional sobre varios puntos de interés nacional, los representantes del movimiento popular dejaron consignados sus posiciones en el contenido de la Ley 21 de 2 de junio de 1997, que en su artículo 1 donde se definen los propósitos de la Ley, dice:

3.- Considerar a la persona humana como el centro y el objeto del desarrollo social y económico de la región interoceánica, tomando en cuenta los intereses de los habitantes de dicha región, en la adopción del Plan Regional y del Plan General.

4- Fomentar el uso de las áreas y bienes revertidos para la creación de riquezas, mediante el incremento de actividades productivas de explotación, de bienes y servicios, creación de empleos y aprovechamiento de la materia prima nacional.

5- Impulsar el desarrollo integral del área del Canal, así como su cuenca hidrográfica, para lograr, mediante la ejecución del Plan Regional y del plan General, el fomento del crecimiento ordenado y coherente de sus áreas, tanto rurales como urbanas y atender de manera racional y armónica, los requerimientos de la expansión urbana de las áreas metropolitanas de las ciudades de Panamá y Colón.

Como se puede apreciar los propósitos de esta ley se inspiran en los principios del desarrollo nacional y no del cosmopolitismo y es por ello la contradicción entre la ley y los hechos.

En contraposición a la tesis de nuestro Partido, la ACP mira a la Ampliación del Canal como un negocio cerrado donde su preocupación fundamental es la eficiencia de su administración para servir a los intereses externos y que el mismo debe generar una renta al Estado y que de esta alícuota de recursos, el mismo debe realizar las obras de desarrollo que considere conveniente.

**Carácter
político de
la solución de
un problema
económico:
la Ampliación**

Rubén D. Souza B.

Partiendo del hecho de que se ha precisado la connotación de la ampliación del Canal se puede establecer que su contenido tiene dos temáticas distintas, pero que se conjugan en una relación de que una encierra el tema esencial y la otra envuelve la responsabilidad de hacer posible la solución de la primera.

Enfocando el problema así, la ampliación del Canal es el tema esencial y su solución a nivel de la decisión es la otra parte, la parte subsidiaria.

La ampliación del Canal en sí, es un asunto puramente económico, por su naturaleza, que esta enfocado a resolver un problema real, no arbitrario o suntuario. La historia del Canal de Panamá como ruta interoceánica tiene un lejano origen que se ha desplegado en el tiempo hasta hoy, en un proceso continuo. La necesidad económica y la posibilidad técnica, financiera y política han sido los puntos constantes para su existencia y desarrollo de esa vía.

Ya en los albores de capitalismo y en el siglo XV cuando se descubrió el "Nuevo Mundo" afloró la idea de unir los dos grandes océanos por la parte occidental de Europa. Esta necesidad se originó en el mercantilismo, primera etapa del sistema capitalista, y que su oleaje llega a nuestra tierra ístmica envuelto en colonialismo del reino español. Tan pronto se descubrió lo que se llamó "Mar del Sur" en el marco del mercantilismo emergió la idea de la ruta marítima para ampliar la circulación mercantil y para llevar los saqueos de la parte occidental del continente descubierto, para impulsar la acumulación inicial capitalista, acumulación que condujo a la primera revolución industrial en el mundo.

No obstante, el hecho de que hubiera surgido la necesidad de la comunicación marítima interoceánica no significaba que automáticamente se iba a resolver. Esa posibilidad estuvo mediatizada por las limitaciones técnicas concomitantes y por rivalidades entre las potencias colonialistas

europas ambiciosas de llevarse la mayor y mejor tajada del “Nuevo Mundo”. España se conformó con abrir la ruta terrestre complementada con un tramo fluvial que se denominó “camino de cruces”, en el caso de Panamá y que desde temprano mostró su virtud.

La demanda económica de la evolución del sistema capitalista en general, incontenible e impetuosa, por la revolución industrial y el descubrimiento de la máquina de vapor incrementaron la necesidad económica de perfeccionar la comunicación interoceánica. En esta ocasión, el fenómeno propio del capitalismo, del desarrollo desigual de las naciones, se reflejó a nivel nacional en el adelanto del capitalismo en lo que hoy es E.U. y que en aquel momento se concentró en la “conquista del Oeste” para consolidar su unidad territorial e integrar sus recursos naturales.

Es así como se hace posible subir a otro peldaño en el desenvolvimiento de la comunicación interoceánica. Es decir, es así como del “camino de cruces” se salta al Ferrocarril Transístmico, uno de los 5 primeros del mundo y el primero interoceánico.

El paso siguiente fue el intento francés de realizar el sueño que inspiró desde su origen la voluntad de llegar al último escalón que coronaría el tránsito interoceánico. El antecedente de unir mares artificialmente, fue la victoria francesa en la construcción del Canal de Suez. Eufórico por su logro Ferdinand de Lesseps, se lanza a repetir su hazaña en Panamá y resulta una aventura trágica que arruina a la pequeña burguesía europea.

Este fracaso, paradójicamente, puso a la vista, lo posible para abrir la ruta marítima para lo cual faltaban 3 elementos: la técnica y tecnología apropiada, los recursos económicos y la solución política realista. La necesidad económica estaba implícita en el imparable desenvolvimiento del capitalismo mundial que había pasado a la etapa imperialista, caracterizado por la exportación de capitales monopolistas, por el reparto

de las materias primas del mundo y por el principio del desarrollo desigual de las naciones que ya había despuntado individualmente una potencia capitalista, permitiéndole de lograr por sí sola que lo fue una catástrofe nacional de la potencia colonialista francesa, más débil.

En esta etapa imperialista lo que propicio el Canal de Panamá fue la existencia de una nación suficientemente poderosa e inspirada en la predestinación del "destino manifiesto", con el suficiente poder económico y técnico y con el suficiente potencial político y diplomático para doblegar a sus rivales y despojar a los poseedores de los recursos naturales útiles para hacer viable la obra por las buenas o por las malas.

Estos parámetros se repiten con la "ampliación del Canal". Hay un poder que demanda ese desarrollo del Canal. Ese poder son los intereses económicos que se configuran en la integración económica del mundo contemporáneo objetivamente y, siguen encabezando, como nación los Estados Unidos y Japón, a los que les van pisando los talones, China, India y otras economías emergentes. La magnitud de la ampliación del Canal desde el punto de vista técnico y financiero es posible por los avances revolucionarios de la Ciencia y la Técnica y por la gigantesca acumulación de capitales. Se reitera la posibilidad que permitió construir el artificio que hizo posible abrir la comunicación por agua, de agua salada a agua dulce, sin mezclarlas y operando niveles, gracias a los logros de la electricidad controlada la que hizo posible operar moles de acero como las compuertas, bombear para arriba y para abajo y horizontalmente enormes volúmenes de agua, la tracción de los buques dentro de las esclusas y, gracias a la invención de la dinamita para romper el espinazo andino y construir el lago de agua dulce más grande del mundo, en su momento, a decenas de metros del nivel del mar.

El proyecto del tercer juego de esclusas o sea la ampliación, consiste

en las llamadas tinas paralelas, donde el agua no se bota sino que volverá a usarse, se automatizarán sus operaciones, se intensificará su seguridad, aumentará el volumen de carga y los tránsitos, y sobre todo, acortará el tiempo de tránsito, aspecto fundamental de su competitividad y eficiencia. Esto es posible ahora, como ya se ha señalado porque existe la necesidad económica que emana de la integración económica que cursa objetivamente en el mundo contemporáneo, porque existe la tecnología adecuada y porque existen los recursos económicamente suficientes en manos de los que la necesitan.

Donde estriba el nudo para tomar la decisión

En el recuento que hemos hecho sobre la génesis de la idea y deseo de un Canal interoceánico queda demostrado su origen objetivo y las condiciones capitalistas en que se realiza su desarrollo. Esas condiciones históricas hoy están por la vía de cambiar profundamente y, aunque siguen las mismas constantes otras son las condiciones. Aquí lo económico se transfiere a lo político, como ha sido sucesivamente y la solución sólo será posible mediante la adecuación de la decisión a todos los intereses que la integración objetiva del mundo y su globalización ha vinculado al destino del Canal de Panamá.

La presencia directa de las economías emergentes encabezadas por China y la India en el interés de la ampliación del Canal en virtud de la globalización económica ha revolucionado la composición de intereses vinculados a este artificio canalero y su futuro. Otro elemento nuevo es el interés nacional panameño, postergado por la orientación capitalista a lo largo de su existencia, y que ahora es un factor activo en su decisión política (el referéndum obligatorio). La pluralidad de los intereses no capitalistas, cambian necesariamente el contenido de la solución, transfiriéndola de la tradicional solución capitalista unilateral a la

multilateralidad a la que converge el mundo entero.

Como puede apreciarse el contexto histórico capitalista en que se ha desarrollado el Canal, se transforma y la orientación reaccionaria que ha prevalecido durante su existencia, renovada ahora por el neo-liberalismo, esta en decadencia, abriendo la posibilidad de transformar su visión en una proyección progresista. La ACP que ahora preside formalmente la realización de la ampliación del Canal y su rumbo sigue, y se aferra, en concebirla desde las posiciones capitalistas unilaterales ignorando los nuevos signos de la contemporaneidad. Con esas posiciones reaccionarias conducen el interés nacional panameño por un camino equivocado que lejos de asegurar consecuentemente una solución justa nos condena a seguir en el atraso y bajo un trato injusto.

La ampliación del Canal dentro de las nuevas condiciones objetivas y subjetivas de su existencia, en ascenso necesario, constituyen la coyuntura apropiada para que la nación panameña reivindique la enajenación de sus recursos naturales usados gratuitamente en la construcción, funcionamiento y desarrollo de esta obra totalmente artificial. El espejo más cercano y evidente de los inmenso beneficios que emanaron hacia los intereses externos, perjudicando nuestro futuro autóctono, lo da el nivel de desarrollo socio-económico y material alcanzado, en el antiguo territorio canalero bajo jurisdicción norteamericana, de primer mundo. Por lógica, por ser nuestro país el legítimo dueño natural y jurídico de esos recursos, liberándolos de la enajenación, en las condiciones objetivas y subjetivas nuevas que rodean la ampliación, deben llevar a Panamá en saltos a los niveles avanzados que está permitiendo el gigantesco desarrollo de las fuerzas productivas mundiales, la inconmensurable acumulación de la riqueza global y logros majestuosos que la revolución científica-técnica le está permitiendo a la humanidad para escalar hacia un mundo de paz, realmente feliz y

próspero.

Cuando estas son las perspectivas reales que nos ofrece la ampliación del Canal, al contrastarlas con la posición política de la ACP de “ampliación a secas” y su programa implícito aún, queda muy claro su papel retrogrado, anti-nacional y oficioso de los intereses imperialista y monopolistas. Esta posición de la “ampliación seca” debe ser rechazada en el referéndum.

Frente a esta posición ha surgido por reacción la negación de la ampliación. En el fondo convergen los intereses conservadores de la derecha panameña con los intereses radicales y abstractos de la izquierda. En el contexto real en que se necesita la ampliación, ambas posiciones son conservadoras y de alcance reaccionario, además de irreal. Esta posición debe de ser desechada en el Referéndum.

Nuestro Partido después de su análisis histórico de la necesidad objetiva de la ruta interoceánica y culminación en el pase interoceánico artificial, considera obligatorio la ampliación como una necesidad económica real en la globalización del mundo, pero no por la vía unilateral capitalista como ha sido hasta ahora, sino por la vía de una relación multilateral de intereses que sirva de condición para el desarrollo nacional autóctono lo que invierte la relación reaccionaria que impuso el capitalismo en casi un siglo de la existencia del Canal en el sentido de que el objeto del Canal era el beneficio externo y el istmo y sus recursos naturales era la condición necesaria para su realización.

Esta posición partidaria se opone a la “ampliación a secas” y a la del rechazo de la ampliación. El rechazo de la ampliación, además, encierra irresponsabilidades jurídicas en torno a la neutralidad declara y el Tratado de Neutralidad. También pueden revivir pasados latentes como la revancha colombiana. Y en la coacción política pueden aflorar medidas punitivas de los organismos internacionales extraterritoriales, invasión,

Golpes de Estado, pues esa posición perjudica intereses de tirios y troyanos.