

UN CANAL Y DOS MUNDOS: EL RETO AMBIENTAL DE PANAMÁ.

“Las riquezas injustas; las riquezas que se arman contra la libertad y la corrompen; las riquezas que excitan la ira de los necesitados, de los defraudados, vienen siempre del goce de un privilegio sobre las propiedades naturales, sobre los elementos, sobre el agua y la tierra, que sólo pueden pertenecer, a modo de depósito, al que saque mayor provecho de ellos para el bienestar común. Con el trabajo honrado jamás se acumulan esas fortunas insolentes.”¹

José Martí, 1889

El 31 de diciembre de 1999, el Canal de Panamá pasó a manos panameñas y el Estado Nacional asumió la soberanía plena sobre la franja colonial que lo sostuvo durante casi un siglo. Con esta transferencia la vía acuática pasó a ser, de un eslabón de conflicto permanente entre dos naciones a un eslabón estratégico del desarrollo del Istmo.

El traspaso significó también el mandato de una nueva agenda nacional de discusión, que ha elevado el tema ambiental a nivel de los asuntos críticos del debate público y abona los procesos de realineamiento de fuerzas entre los actores sociales, políticos y económicos del país. Es buena entonces la ocasión para presentar una visión, lo más sucinta posible, de la problemática fundamental de este traspaso a la nación panameña, a partir de la perspectiva histórico ambiental, y del agua como recurso estratégico nacional y materia prima que hace posible la operación del complejo.

Antecedentes.

Hoy por hoy, creo que todos estamos de acuerdo en aceptar –cuando no de forma explícita, sí de manera implícita–, que el Canal de Panamá es la obra de infraestructura más importante de la historia continental de la última centuria; una obra monumental no solamente para el pequeño istmo que lo cobija sino para toda la humanidad. Sin embargo siendo una obra insigne, que ha definido además rasgos indelebles de la personalidad nacional panameña, es también la obra que ningún panameño concibió ni diseñó, porque su génesis no surgió de la maduración de la

¹ Martí, José: *Obras Completas*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana, 1975. XII, 250 - 251. “Cartas de Martí”, *La Opinión Pública*, Montevideo, 1889.

conciencia nacional sobre la dimensión internacional del país, sino de las necesidades globales e intereses desplegados en aquellos momentos en el subcontinente, por las principales potencias mundiales.

Hay que recordar que para las últimas décadas del Siglo XIX, tres grandes naciones se debatían por el dominio de América y en especial, de la Cuenca del Caribe: España, en decadencia frente a sus colonias, Inglaterra con un gran poderío naval pero sin asentarse establemente en tierra hemisférica y los EEUU, favorecidos por un dinámico proceso capitalista en crecimiento. El pronunciamiento de la “Doctrina Monroe” por parte de las cabezas dirigentes norteamericanas, patrón expansionista de desarrollo del nuevo gigante, había anunciado ya desde 1823 el designio norteamericano de abanderar la batalla por la dominación territorial de Latinoamérica y el Caribe y en particular, de lograr una ruta interoceánica.

En 1850 se firma el Tratado Clayton-Bowler entre EEUU y Gran Bretaña, como corolario de la evolución de la correlación regional de fuerzas, que favorecía para la fecha al equilibrio entre las partes. Este acuerdo le permitió al creciente poder norteamericano intensificar sus iniciativas para la apertura de una vía interoceánica por la cintura centroamericana (incluyendo Panamá), aunque le negó todo derecho a realizar solo la aventura del proyecto. El hecho es que la incorporación de Oregón a los Estados Federados y la conquista y explotación de la costa del Oeste californiano habían puesto un nuevo elemento estratégico en la carta geopolítica de Washington: la consolidación de su soberanía territorial de mar a mar y los avances del desarrollo capitalista de su economía pasaban por garantizar un flujo continuo y seguro de mercancías entre las costas Este y Oeste, especialmente las auríferas; y Panamá interesaba particularmente como puente. EEUU decidió así, ampliar sus fronteras hasta el país istmeño y construir la ruta de conexión de costa a costa a través de su territorio, lo cual hizo mediante el ferrocarril transístmico. Este avance traería consigo, también, la expansión de su espacio vital a todo el gran Caribe, cuenca que disputó desde ese momento intensamente a España e Inglaterra.

Finalizando el Siglo XIX la burguesía norteamericana, con la nación y la soberanía territorial consolidadas, entraba en una nueva etapa de su crecimiento y expansión. Había comenzado a articular su proyecto global de carácter imperialista, de conquista de los mercados y fuentes de

materias primas, no solamente hacia el Caribe sino también hacia el Pacífico asiático. Para la fecha, los imperios español e inglés estaban en el ocaso.

En ese 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 al “establecimiento” estadounidense. 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 del territorio panameño en la nueva configuración internacional de territorios y mercados.

Así, en noviembre de 1901 se firma el Tratado Hay-Pauncefote entre los EEUU y la Gran Bretaña, que modifica el Clayton-Bowler, otorgándole el derecho a Norteamérica de “construir, controlar y operar un canal interoceánico” en cualquier punto del istmo centroamericano. Luego, en enero de 1903, se intenta el acuerdo con la Gran Colombia para la construcción del Canal Interoceánico, el Tratado Herrán-Hay, que es rechazado por el Congreso colombiano. Fracasada esta iniciativa, se proclama finalmente la República de Panamá en noviembre del mismo año, mediante una conjunción de intereses en los que concurren los accionistas del viejo canal francés, el poder imperial norteamericano y comerciantes y terratenientes criollos panameños. En el fondo, la situación revolucionaria correspondiente a la proclamación de una nación independiente se resolvió bajo una correlación favorable a las fuerzas reaccionarias presentes en el mapa histórico-social del momento, a la sombra de la derrota de los liberales revolucionarios en la “Guerra de los Mil Días” –hombres y mujeres que reivindicaron el desarrollo de un Panamá libre de ataduras feudales y soberano en su territorio–, dando luz a una república que nació condicionada como protectorado del creciente imperio.

El resultado inmediato fue la firma del Tratado Hay – Buneau Varilla, que otorgó a los EEUU 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", EEUU 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 vía².

En síntesis pues, esta obra respondió más a una motivación geopolítica y geoeconómica internacional, formada por la necesidad del dominio de las fuentes de materias primas, de los mercados y de las rutas marítimas en la etapa histórica del capitalismo imperialista, que a una motivación nacional que pretendía apenas por aquel entonces, alcanzar el Estado autónomo frente al poder centralista colombiano y transformar una provincia en nación.

¿Por qué el Canal a través del istmo de Panamá?...

Mucho se ha especulado sobre este tema, asumiéndose a veces las verdades medias como verdades absolutas. Se ha planteado por ejemplo que los EEUU 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 la maniobra artera de Phillipe Bunnau Varilla, quien tenía la responsabilidad de la venta de las acciones francesas de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, etc... Para ser justos, hay algo de verdad en todo esto!... Sin embargo falta decir también 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 ruta por el Istmo, pues se presentaba 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 una cultura ya madura en el terreno de la economía de servicios, un ferrocarril de océano a océano como infraestructura de transporte y otras condiciones que la hacían sin duda más competitiva.

² Los derechos apropiados por los EEUU no fueron solamente el resultado de su voluntad lógica de dominación. También intervinieron necesidades objetivas inherentes a la propia obra hidráulica por las condiciones específicas naturales e históricas de la naciente República.

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 más bajo entre estos dos océanos: la garganta montañosa entre el Cerro Oro (200 msnm) y el Cerro Contratista (125 msnm), que se elevaba a una altura de 102 msnm antes de la obra³.

El cuadro climático e hidrológico permitió por otro lado, 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 orográfica con altas cordilleras desplegadas de Este a Oeste, hacen que sobre el territorio se derramen cerca de 223 700 000 000 m³/año de agua, los cuales se escurren a través de 52 cuencas hidrográficas en tan sólo una extensión de 77 000 km², dando al país hoy por hoy un potencial per capita anual de 50 136 m³/hab/año. Del total precipitado, un 4,3% cae sobre la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, cuenca que abarca 3 315 km² de territorio continental panameño, lo que hace que un río corto como el Chagres tenga un caudal promedio anual de 162 m³/s a la altura de la Represa Gatún y un potencial energético envidiable por la geomorfología del cauce.

No cabe la menor duda de que estas condiciones naturales y óptimas hicieron posible la mejor viabilidad del Canal por el istmo. También hicieron del río Chagres el nexo geofísico fundamental que vincula el complejo de servicios con la nación panameña; pues sin sus aguas, que son un patrimonio nacional, no habría vía acuática entre los dos océanos... No es entonces la *posición geográfica* del Panamá ístmico, como se ha querido dar a conocer, el factor que da vida funcional al Canal sino el *agua*: un verdadero “petróleo”, un recurso natural que lógicamente sostiene la obra debido a las fabulosas ventajas comparativas ofrecidas por la posición geográfica del país. Este recurso ha marcado con profundas huellas toda nuestra historia. Han sido las aguas dulces del territorio continental, por su abundancia, calidad y particulares redes naturales de distribución, las que han contribuido en mucho a la formación de la estructura agraria que hoy hereda la nación; y vale recordar también que fueron las aguas del Chagres las que hicieron

³ Con la construcción del Canal esta garganta fue recortada hasta la altura de la profundidad actual del “Corte de Culebra”, cauce artificial que abre las puertas del Lago Gatún hacia el Océano Pacífico.

posible el trasiego del oro sudamericano a España, amparando en gran medida sus tareas imperiales en el continente europeo.

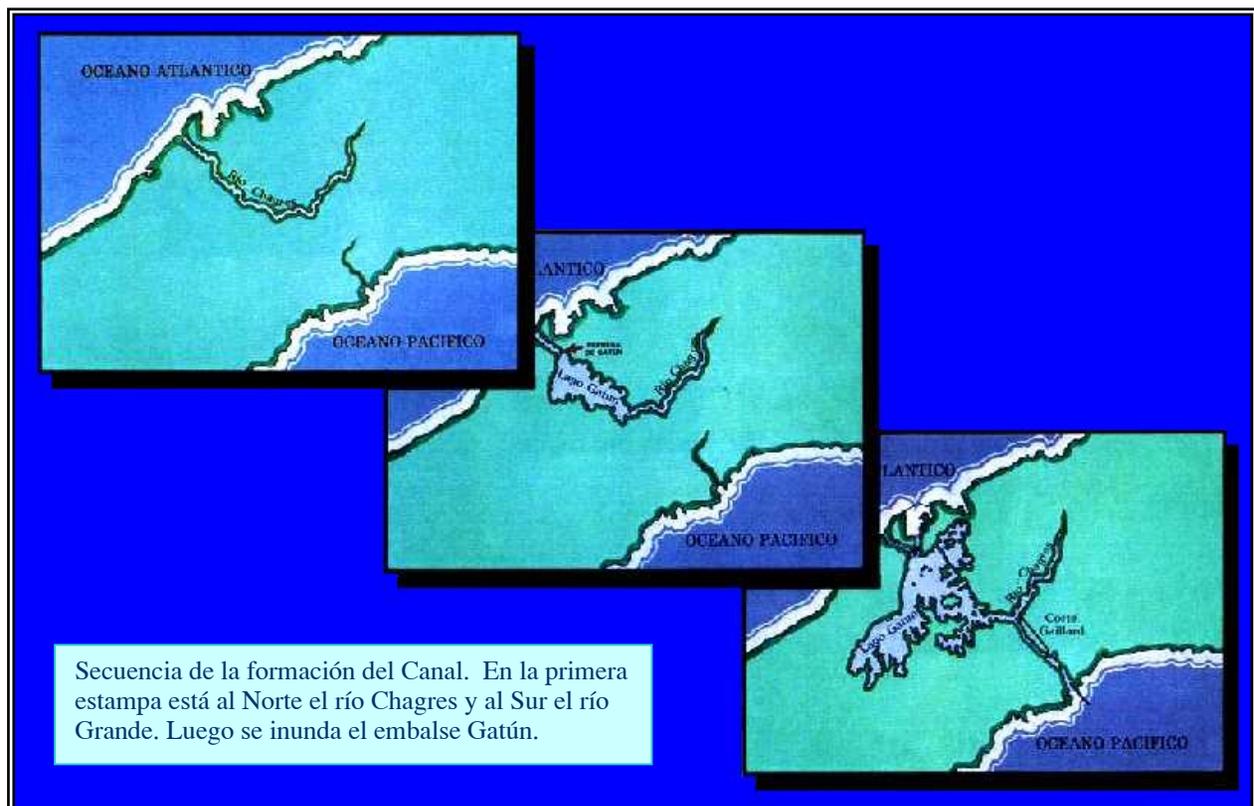
¿Qué es en esencia el Canal de Panamá y cómo funciona?

Cuando en 1904 los ingenieros de los EEUU iniciaban las tareas destinadas al diseño del proyecto –tiempos en los que se pensaba todavía en un canal a nivel–, poco imaginaban quizás lo sencillo que resultaría el concepto hidráulico de la vía finalmente realizada, pero tampoco lo complejo del ingenio exigido por las necesidades de la tecnología civil y mecánica, y del saneamiento ambiental.

El canal es, ni más ni menos, 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 casi exclusivo (hasta el presente) de producir el cruce de barcos de un océano a otro. En síntesis, mediante la retención de las aguas del Chagres en la Represa Gatún, que crea el lago artificial de ese nombre (incluyendo la anegación de la zanja 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 por territorio continental. Un embalse adicional al Este, el Alajuela, forma un lago regulador.

En esta operación se utiliza en promedio 2 809 000 000 m³/año de agua, representando un uso per cápita equivalente a 966 m³/hab/año; esto es un 25,8% más que todo el uso consuntivo per cápita nacional, estimado en 768 m³/hab/año y el 27,1% del uso no consuntivo del país⁴. Pero la operación de barcos no representa toda el agua utilizada por la entidad que administra actualmente el Canal, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP). El conjunto de actividades productivas de la ACP usa un total aproximado de 5 508 000 000 m³/año de agua, distribuidas en promedio así: 51% en operación de tránsito de barcos, 31% en producción de electricidad, 7% en consumo humano residencial, 8% en otros consumos y 3% en descargas preventivas.

⁴ Las aguas actualmente en concesión para uso no consuntivo, suman en Panamá un total de 10 354 000 000 m³/año, con exclusión de las utilizadas para la operación del Canal.



Para el transporte acuático propiamente dicho, a las aguas naturales se les extrae su energía cinética para operar los barcos durante el esclusaje; y es mediante cada uno de estos barcos que dicha energía se incorpora a la economía mundial, al redimirse su mercancía de carga fuera de las fronteras panameñas con el valor ahorrado fruto del consumo energético del recurso hídrico utilizado. Este valor se introduce de dos formas: una, por la mejora de los tiempos de retorno de los productos finales, lo que significa mayor renta por la velocidad de la distribución en el ciclo de rotación del capital; la otra –resultado más que todo de la economía globalizada sistémica–, del ahorro de tiempos en la cadena de transformación del producto dentro de la nueva división internacional del trabajo (“correa de transporte” del proceso productivo), aspecto que ha tomado cada vez mayor importancia con la intensificación de la economía, la robotización, la velocidad acelerada de la producción y la reorganización a escala mundial de las unidades productivas mediante redes internacionales. En otras palabras pues, el orden ecológico establecido por el canal interoceánico y simplificado en el agua, tiene la finalidad primaria de incrementar la

rentabilidad de la mercancía transportada entre metrópolis ajenas al país, en mayor proporción desde y hacia los países altamente industrializados⁵.

¿Qué significados ambientales ha tenido esta obra para la nación?...

Es muy poco lo que puede decirse acerca de los efectos de la vía sobre el componente natural del sistema ambiental, pues no contamos todavía con suficientes estudios al alcance público. Sin embargo a la luz de lo que son actualmente las técnicas de evaluación ambiental, puede afirmarse que si hubiese que trazar un ámbito geográfico de la perturbación del Canal de Panamá sobre el sistema natural regional, la extensión abarcaría a todo el Continente Americano. Basta con observar el “efecto barrera” producido por este corredor acuático sobre el corredor biológico terrestre del Continente, para llegar a esta conclusión, toda vez que el canal cortó parte de los flujos ecológicos de Norte a Sur y viceversa.

A escala local, en tanto, la reducción de la altura de la división continental entre el Atlántico y Pacífico en el Corte de Culebra⁶, así como el gran espejo del lago Gatún, con una extensión de 423 km², generaron cambios climáticos en el área. Conocidas son también, la baja concentración de oxígeno disuelto en los estratos inferiores de algunas áreas lacustres, las modificaciones en la composición de las comunidades acuáticas, originadas por efecto de las presas y los esclusajes, la variación de los horizontes freáticos en vastos territorios costeros del embalse y más allá, y la emisión intensa de metano que hubo durante largos años por la digestión de material orgánico en el fondo del lago. El hecho es que hoy la naturaleza que envuelve al Canal está altamente artificializada, exigiendo intensos y permanentes esfuerzos humanos para garantizar la sostenibilidad de sus ecosistemas.

Con relación a la sociedad los efectos quizás fueron –y lo son aún– más sentidos, pero también menos entendidos en su esencia. Si bien es cierto que cualquier sentido común rechaza la idea de que la experiencia humana esté exenta de las bendiciones o restricciones de la naturaleza,

⁵ De las doce rutas marítimas internacionales que pasan por el Canal, cinco 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 las materias primas y alimentos provenientes de los países en vías de desarrollo, concentrando esta actividad un 15,4% de la carga transportada.

⁶ Las barreras orográficas a los flujos de vapor de agua conducidos por los vientos Alisios y que existieron entre los mares Atlántico y Pacífico, donde se encuentra el actual Corte de Culebra, se eliminaron al quedar plana la geoforma del corredor a una altura de 26,7 msnm, o sea a nivel del Lago Gatún.

también es cierto que se revela mucho más nebuloso que el sistema natural, como organización y paisaje, lleve en sí, de alguna forma, la huella del desarrollo de las fuerzas productivas y consiguientemente de las relaciones de producción, o en otras palabras, de la historia social.

Sobre el tema, Donald Worster, al analizar el concepto de *modos de producción* enfatiza que éstos “se han visto comprometidos no sólo con la organización del trabajo humano y la maquinaria, sino también en la transformación de la naturaleza”⁷; por lo que con su dinámica no solamente organizan de una manera específica a la sociedad sino también a su entorno natural o sea a la totalidad del sistema ambiental.

Karl A. Wittfogel, años atrás, había decidido ir hasta la institucionalidad política en este análisis. En su trabajo “Las Civilizaciones Hidráulicas”⁸ logró penetrar este escenario al descubrir cierta regularidad entre el orden político y el grado de dominio de la sociedad sobre el recurso hídrico para su uso. Llegó así a establecer alrededor del agua una correspondencia muy precisa entre las superestructuras sociales y las economías agrarias, las que –manifiesta–, configuraron verdaderas civilizaciones que llamó “de la pluvioagricultura” (equivalente a la agricultura de secano), “de la hidroagricultura” o uso de la irrigación temporal en pequeña escala⁹, y de la “gran hidráulica”, basada en el manejo de fuentes sustanciales de abastecimiento de agua, para lo cual sería necesaria la creación de grandes y permanentes empresas.

En Wittfogel, “allí donde la agricultura requirió 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”, con lo cual se gestaron Estados caracterizados por una estructura política vertical, autoritaria y despótica. En éstos –agregaba–, “los mecanismos de gestión estatal y control social hidráulicos eran tan fuertes, que *operaban con éxito en áreas*

⁷ Donald Worster, “Transformaciones de la Tierra”. Colección Agenda del Centenario, Universidad de Panamá, 2001. En sus reflexiones, Worster da variados ejemplos históricos sobre estos temas.

⁸ Karl A. Wittfogel, “Las Civilizaciones Hidráulicas”. Revista Tareas N° 103. CELA, Panamá, Rep. de Panamá.

⁹ Recogiendo la experiencia de la 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”.

marginales, carentes de las grandes obras hidráulicas que persistían en las áreas nucleares del régimen”¹⁰.

Si hacemos ciertos paralelismos entre estas premisas y la caracterización histórica del proceso de inserción de la obra canalera en la nación, creo que Wittfogel representa una referencia teórica fundamental para entender la esencia de los fenómenos socio-ambientales de la vía acuática. Lo que se consolida durante el Siglo XIX en Panamá, por ejemplo, es en sustancia una sociedad pluvioagrícola, dominada socialmente por los grandes hacendados terratenientes del campo e incentivada económicamente por los comerciantes capitalinos vinculados a la economía transitista de la época. Guillermo Castro¹¹ ubica la gestión territorial de entonces entre dos modalidades: la Preindustrial-Transitista (1550–1850) y la Ferroviaria Industrial-Transitista (1850–1914). Tal sociedad se caracterizó por su fragmentada disposición espacial, feudos extensos y burgos rurales dispersos cuyo nodo fundamental de encuentro e intercambio mercantil fue la ciudad de Panamá, sobre todo desde la mitad del siglo, debido al mercado de intercambio originado con la incursión del capitalismo foráneo norteamericano durante la construcción y operación del ferrocarril transístmico. El panorama que mostraba el Istmo en las vísperas de final del Siglo XIX permite una clara lectura de esta dispersión: un territorio cubierto de bosques en aproximadamente el 93% de su extensión y una población total de 87 000 habitantes, de los cuales el 23% residía en el eje transístmico y el resto se distribuía a lo largo de toda la banda sabanera del Pacífico que va desde Panamá hasta Chiriquí; un balance que cambia por cierto muy poco hasta la segunda mitad del Siglo XX, con todo y el crecimiento habido de la población por la construcción de la vía acuática (427 176 habitantes en 1911).

En su libro “Para una Historia Ambiental Latinoamericana”, Castro¹² describe con la exactitud del historiador ambiental las tensiones entre las visiones de la naturaleza por la sociedad, en el ámbito rural. Dice:

¹⁰ Revista Tareas N° 103. CELA, Panamá, Rep. de Panamá. Pág. 42.

¹¹ Guillermo Castro, conferencia “Propósitos, premisas y problemas para una Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible”, Ciudad del Saber, Panamá 27 de febrero de 2007. En la misma, Castro presenta tres modalidades de gestión territorial en nuestra historia: la Neolítica (5000 a.n.e. – 1500 d.n.e), la Preindustrial-Transitista (1550 – 1850 d.n.e) y la Industrial-Transitista, esta última con dos períodos, la Ferroviaria (1850 – 1914) y la Hidráulica (1914 – Siglo XXI).

¹² G. Castro, “Para una Historia Ambiental Latinoamericana”, pág. 106. Instituto Cubano del Libro, Editorial de Ciencias Sociales, 2004.

“Mientras los remanentes indígenas y los campesinos pobres veían en el entorno natural un medio de vida –y desde esa visión creaban un folklore animista de creciente riqueza y complejidad–, los terratenientes y comerciantes lo percibían desde la óptica del interés en la ganancia, y a menudo tendían a considerarlo mezquino. Entre las múltiples expresiones del legado indígena, destaca la permanente disposición y capacidad de los pobres del interior para establecerse en las montañas en busca de una vida libre de tributos, jerarquías y exacciones”.

Es en este contexto que irrumpe en la nación, esa revolución del mundo hidráulico de comienzos del Siglo XX: El Canal de Panamá. Al igual que en las sociedades de la “gran hidráulica” se anegaron grandes extensiones de las tierras –en este caso, del valle fluvial del Chagres–, exigiendo la intervención tecnológica y el manejo humano de voluminosas masas de agua. Sólo que, a diferencia de los postulados de Wittfogel, en lugar de ponerse el recurso natural al servicio del desarrollo del potencial agrario, irrigando amplias extensiones del suelo productivo para intensificar la rentabilidad de la tierra y elevar la producción agrícola a sistemas simplificados de escala, se puso simplemente al servicio de irrigar el gran espejo de los mares, al operar los barcos de océano a océano.

Para los norteamericanos, la obra significó siempre una pieza del engranaje estratégico de su política expansionista mundial; mientras que para el binomio de comerciantes y terratenientes del Istmo, significó la llave fundamental para afianzar su proceso de acumulación primaria de capital al producir barato en el campo y vender caro en la ciudad. Barato producían mediante la sobreexplotación de una mano de obra rural culturalmente atrasada y de un recurso “tierra” –en las sabanas y piedemontes–, logrado mediante el despojo e irrigado sin costo alguno por la propia naturaleza; caro vendían en las urbes transitistas con un mercado de gran dimensión, alto poder adquisitivo y bajo riesgo, recordándonos aquella descripción que nos dejara Carl Sauer en su trabajo “La explotación destructiva en la expansión colonial moderna”¹³, sobre la forma de explotación de la tierra del colonizador imperial:

“la tierra ha sido un recurso barato, al que se ha extraído el mayor rendimiento con la menor inversión en trabajo posibles. Lo más rentable ha sido agotar la tierra, y reinvertir las ganancias en la compra de más tierras, donde repetir el proceso de explotación exhaustiva”.

¹³ Carl Sauer, “La explotación destructiva en la expansión colonial moderna”, Memorias del Congreso Geográfico Internacional, 1938. Vol. II, Sec. IIIc, pág. 494-499. Traducción Guillermo Castro.

Cómo caracterizar los efectos de esta monumental obra, desde el punto de vista específico de la ecología política?.. Al producirle dos desembocaduras al Río Chagres, una al Atlántico y otra al Pacífico, mediante la retención de sus aguas en el embalse del Gatún, en el fondo se introdujo en la naciente República un patrón de relaciones ambientales, sociales, económicas y políticas extraño a lo que había madurado en la agenda de la conciencia nacional. La historia del Siglo XX estuvo marcada por la coevolución antagónica de dos economías en una misma nación, dando lugar a un “primer mundo” sustentable –lo que fue la Zona del Canal de Panamá–, contrapuesto a un “tercer mundo” insustentable, que fue el resto del país, conflicto que estuvo administrado por un poder bicéfalo: el del Estado colonial norteamericano, actualmente liquidado, y el del Estado nacional panameño, centralista y autoritario, aún dominante en la nación. Se confirmaron así las principales características políticas y económicas manifestadas por Wittfogel para las civilizaciones hidráulicas. Para los EEUU la obra interoceánica implicó el dominio colonial de su espacio de operaciones y seguridad, la formulación de una economía centralizada en sus límites, la apropiación del recurso agua, la hegemonía político-militar sobre el país y la garantía de una suficiente estabilidad social en el área de influencia regional; y con esta meta sencillamente segregó lo que se conoció como “Zona del Canal” (que Wittfogel llama en sus escritos “área nuclear del régimen hidráulico”), de las áreas marginales, periféricas, es decir del resto de la nación.

El desarrollo de Panamá ha tenido, en consecuencia, la característica de mezclar el desarrollo desigual, sostenido por la economía de enclave generada por la vía, con el peor desarrollo combinado, abanicado por el capital nacional especulativo y rentista del mercado de servicios, produciéndose una base estructural compleja que, junto al crecimiento, sólo ha generado desequilibrios abismales entre la riqueza y la pobreza. Y se ha creado en sustancia un *hinterland* de escala nacional –proveedor de excedentes agrícolas y fuente de mano de obra barata–, alrededor de la enorme riqueza concentrada en el eje transístmico¹⁴; una riqueza levantada, a fin de cuentas, a base de la explotación intensa y gratuita del recurso “agua”.

Las huellas están a la vista. Mientras que la empresa interoceánica maneja entre los lagos Gatún y Alajuela un volumen útil de 1 417 000 000 m³ de agua para sostener el cruce de barcos, en el

¹⁴ Es lo que llamaremos el “espacio geográfico” del Sistema Económico del Canal.

resto del país la mayoría de los agricultores miran todavía hacia el cielo para determinar la fecha de la siembra, dependiendo absolutamente del calendario climático estacional. Del total de tierras potencialmente irrigables, solamente un 15,6% está bajo riego superficial y éstas las integran en su gran mayoría las extensas haciendas de producción bananera, de caña de azúcar y de arroz, todas bajo explotación intensiva del suelo por el uso de muy altas tecnologías, pertenecientes al gran capital agroindustrial nacional y transnacional. Así mismo, del potencial aprovechable hidroenergético nacional, se tiene apenas una capacidad instalada para explotar el 17% hasta el momento. En este sentido podemos afirmar que nuestra sociedad, como conjunto, ha logrado acumular una cultura de elevada consistencia alrededor de la tierra como medio de producción y de la lluvia como fuente hídrica para potenciar los suelos, pero muy poco ha logrado avanzar hacia una visión hidráulica de la gestión y la administración del agua. Su vocación más común es todavía la de realizar la producción allí donde está el lecho natural del agua, práctica favorecida por la densa red de drenajes naturales en el territorio, y no la de llevar el agua a donde mejor sea posible realizar la producción.

Por otro lado en materia de hatos ganaderos de ceba y leche, para 1914 (fecha de la apertura del Canal) Panamá contaba con 187 292 cabezas, hacia 1950 con la cifra de 727 294 y para 1970 con 1 403 280, este último incremento abanicado por la firma en 1955 del convenio entre Panamá y EEUU, el Remón-Eisenhower, que ampliaba el acceso de los productos nacionales al mercado de la “Zona del Canal”. Casi en el mismo lapso, Ligia Herrera¹⁵ señala que la cobertura boscosa del país había descendido a un 70% del territorio nacional hacia 1947 y se ubicaba ya entre 38% y 45% hacia 1980. En otras palabras, el rubro productivo ganadero transformó vertiginosamente el paisaje del territorio, extendiendo la frontera agropecuaria bajo el patrón extensivo de explotación y sus consiguientes derivaciones entrópicas; y esto mientras la “Zona del Canal” desarrollaba un proceso totalmente inverso de reorganización del ambiente.

El Proyecto de ampliación del Canal y los problemas ambientales.

El nuevo proyecto consiste en ampliar la capacidad del Canal de Panamá, mediante un programa integral de obras cuyos componentes principales son tres: (1) la construcción de dos complejos de

¹⁵ Ligia Herrera. “El imperio ambiental de las actividades ganaderas en Panamá”, en Medio Ambiente y Desarrollo en Panamá, Instituto de Estudios Nacionales de la Universidad de Panamá. Cuadernos Nacionales N°4, mayo 1990.

esclusas de mayor dimensión que las actuales, uno en el Atlántico y otro en el Pacífico con tinas de reutilización del agua dulce; (2) la excavación de los cauces de acceso a las nuevas esclusas y ensanche de los cauces de navegación existentes en el canal y; (3) la profundización en 1,20 m de los cauces de navegación y la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún en 0,45 m sobre el nivel actual (26,7 msnm). Como obras de ingenierías, los tres componentes no representan mayor complejidad, ya que incorporan tecnologías bastante conocidas en la disciplina de la hidráulica; sin embargo como proyecto nacional, diremos que la totalidad es mucho más compleja que sencilla por los problemas y sus significados.

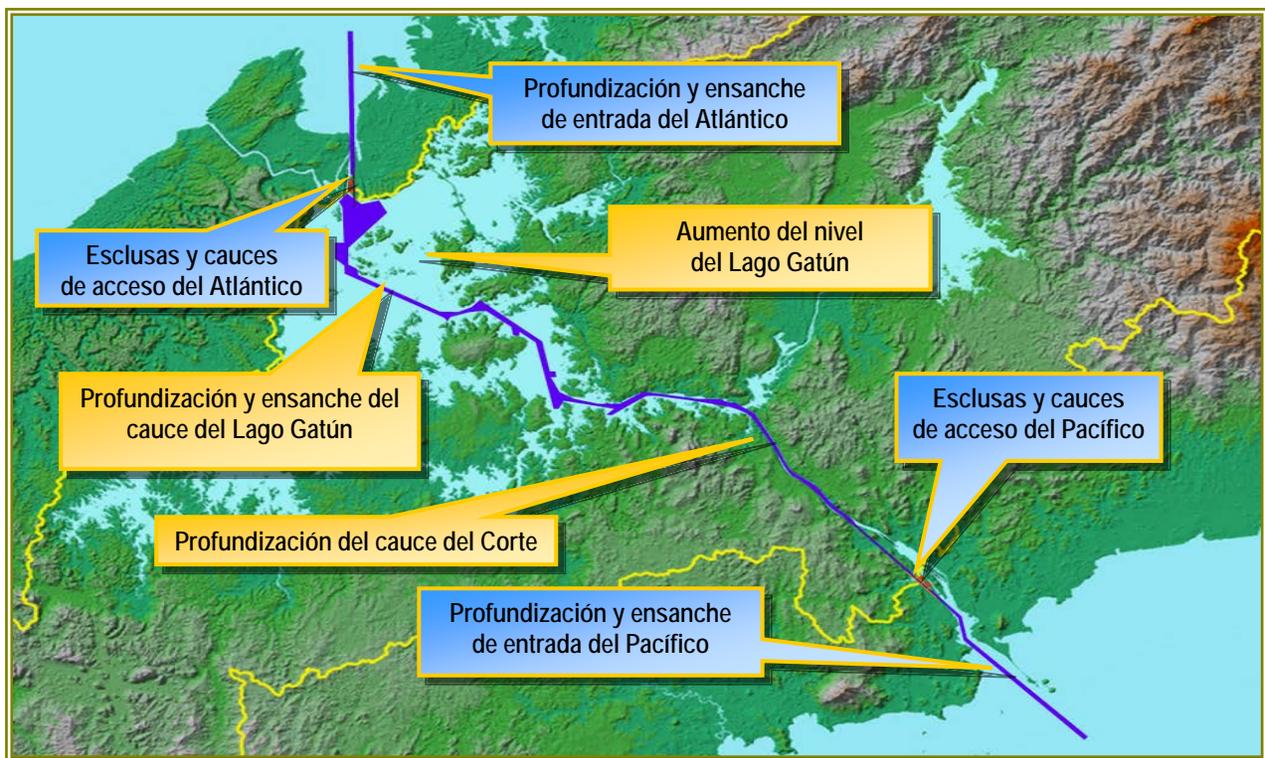


Figura de la ACP.

El proyecto, en su estado conceptual, realizó en una primera etapa evaluaciones de *viabilidad ambiental*, con mucha información es verdad, pero articulada en fragmentos, tomando cada obra por separado, lo cual reveló los problemas de fondo de forma muy “parcial”, siendo la gran debilidad de los estudios. Esto último, porque no ofreció un planteamiento ambiental que recogiese la dimensión integral del programa, o sea lo que sería una “Evaluación Estratégica Ambiental”, que hubiese sido lo indicado para el diseño conceptual y su discusión como programa estratégico nacional.

Por contraste con el enfoque utilizado, si se hubiese analizado la interconexión de las obras en el espacio total del programa, se habrían descubierto rápidamente fenómenos ambientales que no son posibles de encontrar mediante los abordajes fraccionados, muchos de los cuales dejan aún grandes interrogantes sin respuestas. Y muy preocupante es que los Estudios de Impacto Ambiental (EsIA) correspondientes al proyecto, y que le han seguido a la prefactibilidad, hayan sido realizados una vez más de forma fraccionada, sin visión de escalas, por lo que siguen arrojando más preguntas que respuestas. Sin embargo un repaso somero de la información ambiental existente nos permite destacar algunos problemas importantes que pesan en la dimensión general de las obras. Estos problemas –estamos seguros– exigirán tarde o temprano una solución; porque lo que se le puede ocultar a la sociedad bajo el velo de los intereses, no se le puede ocultar a la historia y al ambiente ni en el presente ni en el futuro.

En el medio físico del sistema ambiental, por ejemplo, si se hace la evaluación estratégica ya señalada, observaremos que habrá una reducción adicional del actual “caudal ambiental” del río Chagres en su segmento final y estuarino, lo que exige una evaluación seria de su impacto sobre el ecosistema ribereño. Uno de los aspectos poco considerados por las entidades que han administrado el Canal, ha sido ese caudal residual del río formado de los vertidos y filtraciones del embalse, y que recorre su cauce natural desde el sitio de la Represa Gatún hasta el horizonte marino costero (13,4 km de largo). Es uno de los pocos caudales de obras hidráulicas, cuyo cambio radical del régimen original no se recupera a lo largo del resto del río hasta el mar.

Este caudal corre por una zona de vida de “Bosque Muy Húmedo Tropical” (Bmh-t), en un área de ambiente marino nerítico del Terciario, que termina de modelar el Cuaternario con planos de playas, drenajes y aluviones. Con la reducción del caudal, la presa ha contribuido a frenar la formación de nuevas terrazas y a construir otras, ahogadas, en sitios no acordes con la naturaleza del drenaje. Por esa razón se observa hoy un río con pocos remansos, muy expuesto a las mareas por momentos y en otros casos a las descargas de la presa. Hacer una caracterización de lo ocurrido en estos 92 años de operación interoceánica, que registra en el sitio un entorno boscoso calificado por el Índice de Complejidad de Holdridge con un promedio de 106,78 (un nivel medio) y la existencia de importantes endemismos, es de suma importancia pues hay una

reorganización ya madura de los ecosistemas, que podría verse afectada a la luz de las reducciones adicionales de caudal exigidas por las nuevas esclusas.

Un análisis del riesgo a 25 años y más –es decir cuando el canal ampliado esté en su apogeo–, sobre la probabilidad de una escasez del recurso hídrico en el periodo seco estacional, por la tendencia climática del *Calentamiento Global* y el incremento del uso consuntivo del agua en la región interoceánica debido a la incidencia sobre los procesos migratorios del factor multiplicativo del nuevo atractivo económico, es necesario hacerlo para garantizar la confiabilidad del potencial, lo que podría cambiar la actual conclusión, que excluye la extracción de recursos hídricos de otras cuencas para las operaciones de tránsito.

En efecto, hay señales de riesgo de “stress hídrico” por la inclinación a un descenso de las precipitaciones pluviales en Centroamérica y Panamá, a consecuencia de los cambios atmosféricos¹⁶. Este descenso es sumamente preocupante, toda vez que la región del canal está sometida a una marcada estacionalidad climática entre periodos seco y lluvioso, y que actualmente el 59% de las escorrentías alcanzan los lagos y sólo el 32% se filtra, percola o se queda en las copas de los árboles, cuando en las zonas de bosques tropicales lo regular es que sólo un 25% baje en escorrentías superficiales y un 60% se quede en la vegetación o vaya a los acuíferos, reservas hídricas de la estación seca. En los últimos años, por ejemplo, los derrames por el exceso sobre la capacidad de almacenamiento de los lagos han representado en promedio el 12% del agua utilizable anual, una tasa bastante alta. Esto puede significar entonces una estrecha capacidad de oferta para el periodo de estiaje –que con el cambio climático podría ser muy largo mientras los tiempos de lluvia muy cortos y con elevados volúmenes de precipitación–, y mayores derrames de excedentes para el periodo lluvioso.

Las cifras se hacen más vivas si las confrontamos con la realidad de la demanda en materia de operación del complejo y de consumo humano del eje transitista interoceánico. En relación a la operación del Canal, aunque se admite que las nuevas esclusas destinadas a los barcos de tipo

¹⁶ Durante la II Convención Nacional de Cambio Climático, celebrada en David, Chiriquí, República de Panamá, Emilio Sempris, Director del Centro de Aguas del Trópico Húmedo para América Latina (CATHALAC) manifestó que los cambios atmosféricos por el Efecto Invernadero podrán producir un descenso de hasta el 20% de la precipitación pluvial en la región del Pacífico Mesoamericano.

“Post-panamax” economizan con sus tinas de re-uso un 60% del volumen del agua utilizada, no es menos cierto que el 40% restante, formado de aguas frescas del Gatún, representa solamente un 7% menos que el de las esclusas tradicionales, significando esto 193 600 m³ de agua adicional al gasto actual por tránsito de barco; y se espera para el año 2025 un total de 15 000 tránsitos anuales, 3 000 de éstos realizados por buques “Post-panamax”. A ello habría que agregarle el crecimiento vegetativo de la población y el incremento por la dinámica migratoria, especialmente aquélla producto del atractivo del proyecto hacia la región, que impacta las zonas de alta pobreza y rebasa incluso las fronteras nacionales por la crisis de los países vecinales. Para tener sólo una visión rápida del problema, sin tomar en cuenta el efecto económico multiplicativo de la inversión, para el 2020 se esperan 2 108 456 habitantes en la región, o sea un incremento del 36% sobre la población censada en el 2000, y para el 2050 unos 2 571 481 (o sea un incremento de 60%), todos consumidores del agua de la cuenca hidrográfica canalera. Estas proyecciones plantean un aumento en el consumo del 39% adicional para el 2020 y del 88% para el 2050. En otras palabras, estamos en presencia de un complicado problema, sobre todo si observamos que la tasa actual de consumo urbano de agua es de 350 l/día per capita¹⁷. ¿Podrá el recurso hídrico del Chagres y del río Grande responder a toda esta demanda de agua, en los periodos largos de sequía?... Es una pregunta que para muchos especializados en la materia todavía no tiene una respuesta firme.

Otro aspecto ambiental es la operación de las tinas para re-uso del agua en las nuevas esclusas, pues supone cambios de la actual mezcla de aguas dulces y marinas, generando una modificación en la salinidad de las aguas lacustres del Gatún, heterogénea por su concentración y desconocida en la distribución. Éstas deben ser evaluadas en detalle por sus efectos, sobre todo si arriesgan con articular algún corredor que viabilice flujos, entre el Atlántico y el Pacífico, de especies acuáticas particulares de los ecosistemas a los que pertenecen. Así mismo, si bien la subida del nivel del lago no inundará comunidades humanas, inundará comunidades de especies naturales que se han organizado durante estos 92 años en los ecotonos de los bordes del lago, cosa que hay que evaluar porque las disfunciones en los sistemas ambientales, sean éstos de transición o no, no se reconstruyen de la noche a la mañana; y éstos se han constituido en nichos de especies de muy

¹⁷ Ciudades como las terminales de Panamá y Colón deberían tener un consumo per capita de no más de 250 l/día.

alta resistencia a las condiciones difíciles de la resistencia del sistema y rectoras excelentes de sus periodos de biostasia.

En el renglón económico, el proyecto establece efectos positivos, lo que es correcto pues indiscutiblemente habrá desarrollo en el país. Lo que no sabemos aún es a favor de qué y de quién será ese desarrollo... Problemas visibles movidos por la propuesta son por ejemplo: (1) el probable efecto económico inflacionario nacional, por una demanda que sobrepasará la oferta tanto en el mercado interno de consumo de bienes y servicios, como en el laboral calificado de la construcción, y el efecto social con posteridad al cierre de las obras de construcción, por la depresión; (2) las compensaciones socioeconómicas a la cuenca que sostiene la vía, por los costes de existencia del agua y por la apropiación de sus valores potenciales; (3) los impactos al ya mermado corredor transistmico y zonas urbanas terminales, por la intensificación de las corrientes migratorias nacionales y la diversidad de prácticas ambientales ruralistas que traen los inmigrantes al orden urbano, lo cual exigiría la formulación de ejes retenes de desarrollo en el interior del país, capaces de generar una igual distribución territorial de las oportunidades...

Pero más allá de estos problemas muy puntuales están los que calificaríamos de fundamentales; es decir los que a nuestro juicio deben ser resueltos, sea cual fuere la opción del diseño asumido para la ampliación de la vía. En nuestro concepto hay dos:

1. El agua del río Chagres, especialmente la de uso en la operación de la vía no tiene hoy por hoy cálculos de valor. En términos de flujos de materia y energía entre sistemas, el canal almacena en sus lagos materia prima hídrica de la cual se extrae –como se ha dicho– energía para el esclusaje de los barcos y la electricidad que usa el complejo, y masa para el consumo humano urbano. No obstante, cuando se analiza por ejemplo, la fórmula de cálculo del “peaje” pagado por las navieras, en ningún lado encontramos la variable “agua”. El concepto empleado depende en estricto sentido de las variables volumétricas y de peso de carga del barco, sin dar una noción de la equivalencia con el volumen hídrico utilizado. Advertimos que toda eliminación en el peaje, de la materia que produce la energía para el traslado naviero de mar a mar, excluye de hecho el pago por los servicios ambientales de un recurso natural estratégico, que debe estar al servicio del progreso social de la nación. Si

bien esto funcionó así bajo la administración norteamericana, en manos panameñas no puede seguir el mismo patrón¹⁸. Con el valor del agua oculto, Panamá ha dado históricamente y sin mayor conciencia de su significado, un altísimo subsidio al desarrollo del mundo industrializado en los 92 años de funcionamiento del Canal, cifra que si se totaliza en dineros, daría hasta la fecha suficientes reservas para construir no uno sino varios proyectos de ampliación, sin endeudamiento adicional alguno para la sociedad panameña. Hay pues un “agua virtual” exportada, que hasta el presente, no ha sido incorporada nunca a la contabilidad hídrica nacional.

2. Un resultado patético de la contradicción entre la vía y la nación en los inicios del nuevo siglo, es que la región de tránsito interoceánico, incluyendo las ciudades terminales de Panamá y Colón, exhiba una “*Huella Ecológica*”¹⁹ de 6,8 hag/habitante, cuando el país tiene un promedio de 1,89 hag/habitante y una capacidad ecológica de 3,1 hag/habitante²⁰; es decir que el eje interoceánico tiene a esta altura de su desarrollo una deuda ecológica con el resto del territorio. Y aquí las cifras no son meras elucubraciones matemáticas. El resultado está validado de manera amplia por los contrastes del país heredado 92 años después de construida la obra: es decir un país que sigue siendo el de la sociedad pluvioagrícola –hoy día con algunos que otros enclaves hidráulicos de riego y electrificación–, atravesado de Norte a Sur por una sociedad hidráulica de la más alta tecnología y segregada aún de la nación, fenómeno que concluye en un paisaje socio-ambiental de complejos mosaicos contrapuestos e inconsistentes y que expresa en síntesis, el rastro más claro del modelo transitista de servicios que ha dominado al istmo. De esta forma, un proyecto que no tome en cuenta los múltiples componentes y variables de una estrategia nacional para el desarrollo integral, sostenible en lo ambiental, equitativo en lo

¹⁸ 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 de cada país y delimitado como hacienda nacional por las fronteras políticas de los Estados.

¹⁹ Huella Ecológica: concepto internacional que expresa el área biológicamente productiva, necesaria para producir los recursos que consume una población y absorber los desechos que genera. Esta demanda se contrasta hoy día con la “capacidad ecológica” del entorno o región de dicha población, tomando de ellas su capacidad de suministros ecológicos. La unidad de medida es la hectárea global por habitante.

²⁰ Índices realizados por el autor con datos al 2005. Los datos indican que la región señalada presenta un “déficit ecológico” del mismo orden de algunos países altamente desarrollados (Inglaterra con -4,6; Holanda con -4,1; Francia con -3,2; Alemania con -3,6), el cual por nuestra condición de desarrollo medio solamente puede transferirse al espacio rural nacional, agudizando aún más el deterioro alcanzado por estas zonas de mayor biodiversidad.

social y solidario en lo ético, llevará a una situación de mayor crisis nacional con efectos negativos ambientales indelebles sobre la propia obra.

Reflexiones finales.

La ampliación del Canal es una necesidad de nuestros tiempos, de la economía sistémica global, independientemente de si ésta se mueve hoy y mañana no bajo el patrón neoliberal; pero una visión congruente con el “desarrollo del Canal” (concepto más abarcador que el de la simple ampliación), exige necesariamente cambios profundos en el carácter de los nexos entre la vía interoceánica y la nación panameña. Significa particularmente que el Estado Nacional debe variar de manera radical su organización y contenido, con miras a armonizar la contradicción heredada entre el país sustentable y el país insustentable dejado por el dominio colonial canalero. No estamos hablando de un cambio ya, inmediato, del sistema socioeconómico vigente en el país, pero sí de un cambio radical del paradigma que ha moldeado al sistema²¹; y en este marco el agua debe asumir un nuevo rol en lo social y económico, transformándose en un factor dinámico del desarrollo. El hecho real es que el país necesita una transformación estructural del modelo económico, social y político existente. No hacerlo sólo traerá mayor profundización de los desequilibrios actuales, con el peligro real de producir una compleja situación de ingobernabilidad²².

Esto nos pone frente a nuevos retos y misiones estratégicas de forzoso cumplimiento. A nuestro juicio hay cinco puntos ineludibles para este propósito.

- a. La actual organización del Estado Nacional no tiene ninguna capacidad estratégica para asumir armónicamente la inserción del complejo interoceánico en la sociedad panameña,

²¹ De lo que se trata es de cambiar el “modelo transitista de desarrollo” que introduce el injerto hidráulico del Canal de Panamá en la sociedad panameña, el cual si bien dinamizó toda la organización de la nueva República, ya para 1925, con el Movimiento Inquilinario mostró sus primeras grietas y hoy sencillamente está agotado. El sistema capitalista del país tuvo como eje de referencia este patrón del desarrollo, que deja de herencia al Siglo XXI un grupo de tareas estratégicas no cumplidas, siendo justamente el modelo el obstáculo principal para su realización. Entre éstas tareas está la ampliación e integración del mercado nacional en todo el territorio, el desarrollo de la infraestructura productiva nacional, la liquidación del latifundio y desarrollo de las fuerzas productivas del campo, la potenciación del capital social y conservación del capital natural, la articulación nacional del pluralismo étnico y cultural, etc., todas ellas tareas propias de una visión capitalista con desarrollo endógeno.

²² Un modelo que ha registrado en los últimos años un crecimiento económico de hasta 8,3% anual, en un país que observa una tasa de crecimiento de población de sólo 1,8% por año, pero que mantiene al 40% de la población bajo la línea de pobreza o extrema pobreza y con tendencias a agravar la brecha, sencillamente no funciona.

ni para garantizar un desarrollo sostenible y humano legítimo. Se necesita para ello en particular, un Estado de nuevo contenido social; porque si bien está dicho, que hay todavía tareas nacionales de carácter capitalistas por culminar en este nuevo siglo de la *Era Tecnológica* –como la llama Zbigniew Brzezinski–, ya no pueden ser la obra de un poder uniclasista caduco, sino de un poder policlasista compartido. Desde este punto de vista consideramos que:

- Debe ordenarse una institucionalidad que garantice la dirección y gestión democrática, participativa y pluralista de la sociedad panameña. La gestión del agua, por ejemplo, que pasa por la gestión de sus conflictos, construyendo consensos, sólo encontrará soluciones estables si éstas responden a una gestión estatal de base, capaz de construir convergencias desde las posiciones excluyentes sostenidas por los diversos intereses involucrados en estos conflictos.
 - El territorio de la República debe llegar a contar con una estructura político-administrativa adecuada a la gestión integral y a la valorización de todos sus recursos naturales, que hoy se ven crecientemente limitados por una organización territorial concebida, desde el siglo XIX, para el control electoral y político de los habitantes del país, y no para el desarrollo sostenible de Panamá.
- b. La transformación que demanda el Estado debe incluir también a la propia Autoridad del Canal de Panamá. Hoy día la composición y estructura que la Constitución asigna a la Junta Directiva de la ACP presenta el riesgo de que once personas, enmarcadas en un Estado Nacional que aún conserva su corte oligárquico, decidan sobre las aguas que son patrimonio de la nación y regresemos a los patrones coloniales de despojo del recurso. Al respecto, la Junta Directiva debe llegar a ser mucho más representativa de todos los sectores de la vida nacional vinculados, junto con la ACP, al aprovechamiento de los recursos de la Cuenca del Canal.
- c. El desarrollo del canal debe responder a una estrategia nacional de desarrollo y no al revés. Esta estrategia para ser legítima debe recoger el interés nacional y expresar la visión compartida de la nueva República a la que se aspira, incorporando –no

excluyendo– el pluralismo cultural y social y la diversidad política e ideológica de la sociedad panameña. Asimismo debe englobar en sus lineamientos, a los recursos hídricos y biogénicos como recursos naturales estratégicos de la nación.

- d. Debe elaborarse a la mayor brevedad una política nacional para la administración y gestión del recurso hídrico, que contemple la sostenibilidad ambiental del desarrollo y el valor del agua en su integralidad. Hoy el usuario del agua bruta paga un canon por este recurso casi indistintamente del tipo de uso, sea consuntivo o no consuntivo. Paga en sustancia una “prestación pecuniaria” al Estado, para gravar de alguna manera su concesión, y no el valor –para este caso diferencial– del recurso. En este mismo contexto deben realizarse estudios pertinentes para encontrar las debidas compensaciones a la nación, por los servicios ambientales brindados por la Cuenca Hidrográfica del Canal a la operación internacional naviera.
- e. Hay que hacer ajustes al Artículo 316 de la Constitución Nacional, que otorga a la ACP la total responsabilidad y administración sobre el uso de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica, constituidos por “el agua de los lagos y *sus corrientes tributarias*”. Al respecto es imprescindible garantizar plenamente la soberanía nacional y popular sobre las aguas dulces y azules del país.

En conclusión, la reversión del Canal de Panamá ha puesto sobre el tapete de las decisiones dos grandes problemas de carácter nacional: la transformación profunda del Estado y la formulación y ejecución de una estrategia nacional para el desarrollo sostenible, que asuma en particular al agua y los bienes y servicios ambientales de nuestra biodiversidad como recursos estratégicos... Son dos problemas estrechamente relacionados, cuyas soluciones no pueden postergarse porque, de lo contrario, la turbulenta historia de las luchas anticoloniales habrá cambiado sencillamente una colonia por otra. Si en 1903 fue la necesidad del desarrollo capitalista mundial la que lanzó al istmo por la aventura del canal y catapultó además la transformación de una provincia colombiana en una República independiente, hoy, en la fase de la globalización del Siglo XXI y el Canal siendo panameño, será sólo la transformación interna de la patria soberana, basada en una visión compartida de futuro que armonice la economía canalera con la nación, el interés

nacional con la decisión política de la administración pública y la riqueza con el interés social, lo que permitirá cumplir a nuestra sociedad con esa gran misión encomendada por el comercio internacional, de ampliar el paso acuático entre los dos grandes mares para beneficio de la economía global de nuestros tiempos y la calidad de vida de nuestros pueblos.

Manuel F. Zárate P.

29/octubre/2007