

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

El Canal de Panamá en el siglo XXI

Marco A. Gandásegui, hijo¹

Resumen

El Canal de Panamá está pasando por un período de grandes cambios y también de incertidumbre. Los cambios consisten, por un lado, en las nuevas rutas de comercio marítimo mundial. Por el otro, la vía acuática se está ampliando. A la vez, enfrenta una competencia inminente del Gran Canal de Nicaragua. Los factores externos se combinan con las contradicciones del tejido interno. El futuro del Canal de Panamá depende de la solución a las múltiples contradicciones internas que caracterizan al país.

Palabras claves: Panamá, Canal de Panamá, Comercio Marítimo, Conflictos Sociales, Relaciones Internacionales.

Abstract

The Panama Canal is going through a period of significant changes as well as uncertainty. The changes are the result of the new sea-routes and of the enlargement of the Canal locks. At the same time, the Canal faces the imminent competition coming from the neighboring Grand Canal of Nicaragua. The external factors mix with the country's own internal contradictions. The Panama Canal's future depends on the ability of its own people to solve the questions that arise from within.

Keywords: Panama, Panama Canal, Sea trade, Social conflicts, International Relations.

¹ Profesor de Sociología de la Universidad de Panamá e investigador asociado del CELA
Recebido em 01/08/2014. Aprovado para publicação em 20/08/2014

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

El Canal de Panamá está pasando por un período de grandes cambios y también de incertidumbre. Los cambios consisten, por un lado, en las grandes rutas de comercio marítimo mundial. Por el otro, para adaptarse a estas transformaciones la vía acuática se está ampliando para recibir barcos de enormes dimensiones (150 mil toneladas de desplazamiento). La incertidumbre es parte del escenario internacional así como de la capacidad de una dirección política nacional que aún no logra definir con claridad su posición. A escala mundial, la nueva correlación de fuerzas en el escenario internacional ha introducido nuevos actores e intereses. En Panamá, la clase rentista y especuladora, aliada de EEUU, hegemoniza a los demás sectores sociales. Al mismo tiempo, sin embargo, sus contradicciones internas y debilidad la hacen propensa a severas crisis. La invasión militar norteamericana de 1989 fue, en parte, consecuencia de la última gran crisis de ese sector social.

El presente artículo lo hemos dividido en 5 partes. La primera se refiere a las dificultades que tiene Panamá para conciliar los intereses de la Nación y la de los especuladores que dominan políticamente el país. Esta grieta le ha permitido a los intereses financieros introducir incertidumbre en el proyecto de ampliación del Canal de Panamá.

La segunda parte hace un recuento de un siglo de historia del Canal de Panamá, inaugurado en 1914 para acortar la distancia entre la costa oriental de EEUU y su costa occidental. Posteriormente, el Canal ha servido otras rutas y propósitos diversos también.

En la tercera parte, se aborda la política exterior de Panamá que constituye un talón de Aquiles en el desarrollo del país. Teniendo el Canal de Panamá en su arsenal, no ha podido convertirlo en una herramienta, con breves excepciones, que favorezca su inserción en el plano internacional.

El cuarto punto se analiza la importancia del proyecto del Gran Canal de Nicaragua para Panamá. A pesar de que muchos plantean que la competencia de esa vía interoceánica podría perjudicar los intereses de Panamá, es probable que ocurra todo lo contrario.

En quinto lugar, se intenta realizar una aproximación a la dirección que asumirá el Canal de Panamá en el futuro inmediato. Para ello se hace un análisis de la importancia que tuvo la gesta del 9 de enero de 1964 que marcó un hito en el desarrollo nacional de Panamá. Se destaca el hecho que quedaron muchas tareas nacionales pendientes y que tienen que ser enfrentados en el siglo XXI.

Por último, se incluye una sección que explora la importancia de todos aquellos panameños que descienden de los precursores del Canal de Panamá en la realidad económica, social y política del país en la actualidad.

La ampliación del Canal

A fines de 2013, el consorcio responsable de la construcción de la ampliación del Canal de Panamá creó una crisis cuyas secuelas tendrán consecuencias a largo plazo. En 2006 Panamá aprobó un proyecto mediante el cual se ampliaría la capacidad de la vía acuática a un costo de US\$5.25 mil millones. Se estableció un plazo entre 2007 y 2104 para la construcción y entrada

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

en funcionamiento las nuevas esclusas. Estas tendrían capacidad para recibir embarcaciones de hasta 150 mil toneladas de desplazamiento.

En noviembre de 2013 el consorcio Grupo Unido por el Canal (GUPC), encabezado por la empresa española Sacyr Valle-Hermoso, le avisó a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) que no podía continuar con la responsabilidad de la obra por falta de fondos. En enero de 2014 procedió a paralizar la obra y reclamó un pago de US\$1,600 mil millones adicionales para poder continuar. La ACP rechazó el reclamo y denunció a la empresa por la paralización de la construcción.

Intervino directamente el gobierno español y prometió apoyar al consorcio si el gobierno panameño hacía su contribución. Finalmente, la ACP y el gobierno español rescataron al consorcio y se reinició la obra.

El consorcio ganó el concurso convocado por la ACP en 2008 por un precio muy bajo que muchos consideraron temerario. Sin embargo, recibió el visto bueno tanto de Panamá como de las empresas navieras mundiales y también de EEUU. Aunque este último estaba apoyando públicamente a una empresa norteamericana cuya propuesta casi dobla la presentada por el GUPC.

El consorcio formado por la empresa española y otras italiana, belga y panameña no quedó tranquila con la solución alcanzada por los gobiernos involucrados a principios de 2014. En junio de ese año activó nuevamente la cláusula para pedir un arbitraje internacional y volvió a reclamar los US\$1,600 que dice ser merecedora. Altos funcionarios españoles señalaron que la cifra reclamada era el resultado de los incrementos en los costos. Además, un diplomático peninsular planteó que Panamá recuperaría ese sobre-costo en menos de una década.

Las maniobras especulativas de Sacyr y sus socios tienen un significado muy importante. Están midiendo la correlación de fuerzas del sector financiero internacional frente al gobierno panameño. No se puede excluir la posibilidad de que funcionarios panameños estén asociados con el sector financiero internacional en esta componenda.

Un siglo de comercio mundial

El Canal de Panamá fue inaugurado en 1914 – en 2014 se celebra su centenario – bajo la administración militar de EEUU. El objetivo era acelerar la comunicación comercial entre la costa oriental de ese país (Nueva York) con el extremo occidental (San Francisco). El pacto celebrado entre Panamá y EEUU en 1903 le dio a Washington el control de un área de mil kilómetros cuadrados en torno a la ruta del Canal “como si fuera soberano”. El acuerdo asimétrico entre una pequeña facción comercial de Panamá y los grandes intereses financieros de Nueva York resultó provechosa para ambas partes a corto plazo: la construcción del Canal de Panamá. Sin embargo, las implicaciones políticas de carácter negativo fueron acumulándose en la medida en que aparecían nuevos grupos sociales en el país.

A lo largo del siglo XX los enfrentamientos entre los intereses de EEUU y una cada vez más compleja estructura social panameña se multiplicaban. Finalmente, en la década de 1960 la aparición de una juventud que salió de las entrañas de una creciente clase obrera, estalló

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

haciendo imposible la continuación de la presencia colonial norteamericana en el Istmo. Tras una difíciles negociaciones que se iniciaron después de la insurrección de 1964 y no concluyeron hasta 1977, Panamá logró erradicar la figura jurídica de la 'Zona del Canal', las bases militares y y la entrega pacífica de la vía acuática. Gracias a la vía acuática, la costa del Pacífico de EEUU tuvo un crecimiento vertiginoso en las primeras tres décadas del siglo XX. En la medida en que 'el puente terrestre' – las carreteras y las vías ferroviarias – se desarrolló en el continente norteamericano, la importancia del Canal de Panamá fue disminuyendo. Sin embargo, la segunda guerra mundial (1936-1945), la guerra de EEUU en Corea (1950-1953) y Vietnam (1963-1975), creó una nueva dinámica. Las guerras norteamericanas en Oriente se complementaron con la ofensiva militarista en América latina. La venta de armas, el entrenamiento de tropas y el apoyo a las dictaduras militares en la región convirtió a la zona del Canal en un centro (*hub*) de actividades militares.

Las actividades comerciales del Canal volvieron a asumir su papel primordial en la década de 1970 con el intercambio comercial entre EEUU y Japón. El Canal de Panamá volvió a recuperar su dinámica y el flujo de mercancías creció en forma significativa. El estancamiento de la economía japonesa produjo un duro revés temporal a las actividades del Canal. Sin embargo, la creciente relación comercial entre China y EEUU llenó el vacío creadas por las dificultades de la economía japonesa.

El tráfico de barcos y mercancías se recuperó y en un período de casi 20 años el Canal volvió a su dinámica anterior. La cambiante relación comercial entre China y EEUU puede traer aparejada una modificación en el movimiento de mercancías por el Canal de Panamá. Aún es temprano realizar proyecciones hacia el futuro próximo. China está exportando menos mercancías hacia EEUU en la medida en que su economía se está transformado. China aún sigue siendo la principal importadora de las exportaciones agro-alimenticias de la cuenca del Misisipi que pasan por el Canal.

Política exterior a la deriva

Tener en cuenta el escenario internacional y manejarlo correctamente es esencial para salir de la crisis provocada por las empresas constructoras del tercer juego de esclusas del Canal de Panamá. Los éxitos panameños en materia interna siempre han tenido como punto de apoyo una política internacional consecuente.

Hay tres lecciones que aprendimos en el siglo XX que lamentablemente hemos olvidado en la actualidad: 1. Nuestra lucha por la soberanía sobre la totalidad de nuestro territorio fue exitosa cuando hicimos *nuestra* la lucha de todos los pueblos por su soberanía. 2. La lucha de nuestro pueblo por la paz y la neutralidad del Istmo - y de la ruta de tránsito - se coronó con éxito cuando reconocimos que este anhelo es de todos los pueblos del mundo. 3. Igualmente, sabemos que el pueblo que se solidariza con sus homólogos, no importa en qué rincón del mundo se encuentre, recibirá a cambio el apoyo internacional en los momentos más importantes.

En la actual crisis creada por los contratistas del GUPC, nos hemos olvidado de estas simples lecciones. La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) acepta - para sentarse a negociar - las

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

condiciones de las empresas del GUPC que sólo están pensando en beneficiarse con ingresos que son el resultado de sus propias especulaciones. Las negociaciones se realizan detrás de puertas herméticas, sin el conocimiento de las organizaciones panameñas y mucho menos con la solidaridad de gobiernos de la región. Esta última solidaridad fluiría ‘naturalmente’ ya que casi todos los gobiernos latinoamericanos han pasado por las mismas experiencias.

La ACP debería convocar todos los días al atardecer a una conferencia de prensa para informar sobre los avances de las llamadas negociaciones con el GUPC. El proceso debería ser abierto y público. Incluso, en el lugar donde se realizan las conversaciones entre las partes debería haber uno o más periodistas escogidos por el ‘pool’ de reporteros que le está dando seguimiento a la crisis.

El gobierno nacional será, en última instancia, la responsable de la debacle – si se produce – de la ampliación del Canal de Panamá. Su política de seguridad y de relaciones internacionales ha promovido la creciente insolencia de las empresas del GUPC. En materia de relaciones exteriores debería estar informando al mundo a través de sus embajadas sobre las pretensiones del GUPC y de los gobiernos europeos que lo apoyan.

La cumbre de la Comunidad de Estados Latinoamericanos y del Caribe (CELAC) celebrada a principios de 2014 era el escenario más apropiado para que Panamá presentara el caso de la pretendida maniobra de chantaje en torno a la vía acuática. En esa cumbre estaban presentes 30 jefes de gobierno latinoamericanos con sus equipos de trabajo. Los argentinos plantearon el problema de las Malvinas, los cubanos la ocupación ilegal de Guantánamo, varios gobiernos resaltaron la ausencia involuntaria de Puerto Rico.

El gobierno actual, sin embargo, tiene una política totalmente contraria a la solidaridad latinoamericana. Lo ha manifestado de distintas maneras: Sigue la línea que le ordena Washington. Llegó al extremo de anunciar con exagerada arrogancia que el Presidente ni miembro gubernamental con la investidura apropiada asistiría a la cumbre de la CELAC. Era un favor que le hacía a EEUU que ya había sacado su aparato propagandístico para intentar sabotear la reunión de mandatarios latinoamericanos.

En los momentos en que Panamá más necesita que el mundo entienda en qué consiste el chantaje de las empresas del GUPC tenemos una política internacional equivocada. La crisis que enfrenta el país no es sólo culpa del actual gobierno. Desde la invasión militar norteamericana de 1989, la Cancillería panameña y los aparatos de seguridad del país son manejados por la Embajada de EEUU en Panamá. Esta situación parece extenderse a la ACP. El administrador de la empresa pública del Canal – en medio de las negociaciones con el GUPC – recorrió los avances de la construcción del tercer juego de esclusas con el actual embajador de EEUU en Panamá.

No hay transparencia y, como consecuencia, se desvanece la credibilidad y aparece la desconfianza. Los panameños perciben el Canal y su fuente de riqueza como la llave para impulsar un plan de desarrollo nacional. En la actualidad, esta visión no la comparten el gobierno nacional, ni la junta directiva de la ACP ni la Administración. Sus intereses parecen correr paralelas a las agendas del comercio marítimo mundial (que incluyen las grandes navieras). Obviamente, el gobierno nacional define la política que mueve el Canal de Panamá. El Ejecutivo nombra los miembros de la Junta Directiva de la ACP. Esta designa al administrador que tiene la responsabilidad de la ampliación del Canal.

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

Aunque el gobierno ‘mueve’ los hilos, no controla la política que orienta las decisiones que se toman con relación al Canal. EEUU, principal usuario de la vía, interviene abiertamente tanto militar, diplomática como económicamente.

¿Cuál es la solución? La misma tiene que ser el producto del diálogo entre panameños y la búsqueda de un consenso entre todas sus organizaciones. ¿Tiene sentido aplicar el contrato y romper con el GUPC? ¿Es preferible continuar con este grupo que ya se declaró en quiebra? La respuesta parece obvia para cualquier buen observador.

El gran canal de Nicaragua

Panamá ha estado rodeado siempre de grandes proyectos. A principios del siglo XIX fue atraído por el proyecto de la Gran Colombia del libertador Simón Bolívar. A fines del mismo siglo - en medio de los proyectos para partir el Istmo - surgió en Centro América la iniciativa de construir el Gran Canal de Nicaragua. Por razones diversas, aunque dentro de la lógica de la expansión del capitalismo industrial, ambos proyectos colapsaron. Panamá siguió su camino, con todas las contradicciones propias de un país subordinado a la acumulación capitalista: Se separó de la pequeña Colombia y pactó con EEUU para construir el Canal interoceánico a principios del siglo XX. Este último siglo para los panameños fue uno de luchas y sacrificios para finalmente recuperar su soberanía, también su posición geográfica, expulsar las bases militares norteamericanas y amaneció administrando el Canal el primer día del siglo XXI.

La patria de Sandino nunca dejó de soñar con su proyecto del Gran Canal de Nicaragua. Ha pasado más de un siglo y, en la actualidad, el presidente Daniel Ortega logró que se aprobara en el Congreso de su país una propuesta para construir una vía acuática. Según se informa, la construcción de la mega-obra tendría un costo de 40 mil millones de dólares y podría realizarse en un plazo de seis años.

El ambicioso proyecto tiene sus ribetes geo-políticos de envergadura que podrían transformar las estructuras sociales de la región centroamericana y ser una señal que apunte hacia los cambios que se avecina en el futuro de las relaciones hegemónicas a escala global. Sin duda, los panameños debemos ser los primeros en darle la bienvenida al proyecto nica que impulsaría el tráfico marítimo mundial.

Sin duda, el proyecto del Canal nica descansa sobre una proyección especulativa: El crecimiento del comercio mundial en el siglo XXI. Iguales especulaciones hicieron los capitalistas hace más de cien años - con enormes ganancias - sobre el crecimiento del comercio marítimo para construir los canales de Panamá y Suez. En el caso del Gran Canal de Nicaragua, lo interesante es que no es el capital de EEUU o francés, inglés, ni alemán que pretende hacer la inversión. Se trata de una empresa china, establecida recién en 2012 en Hong Kong y que ya cuenta con un registro en la Isla del Gran Caimán (en el Caribe). La persona que aparece al frente de la empresa *Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Ltd.* (Grupo HKND) es Wang Jing, un joven mandarín con oficinas en Pekín y aparentemente de una familia ligada a los estamentos militares de China.

En la actualidad, otra empresa de Hong Kong con registro en Londres (Gran Bretaña), la

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

Hutchison Whampoa Ltd., es propietaria de Panamá Ports, que maneja los dos puertos más grandes de América latina en las entradas del Canal de Panamá: Cristóbal y Balboa, respectivamente. Los puertos de Balboa y Colón manejaron en 2012 cerca de 7.7 millones contenedores (TEU), cantidad que supera la competencia en la región incluyendo a Santos y Buenos Aires.

Según un vocero del grupo HKND, el boliviano Ronald MacLean-Abaroa, “el proyecto se puede desarrollar en estos momentos gracias al descubrimiento de gas y petróleo en EEUU”. El vocero de la HKND asegura que en el futuro se necesitará una vía acuática en Centro América que complemente al Canal de Panamá para facilitar el paso de estos minerales a China. Es decir, China se convertirá en el principal comprador de las exportaciones petroleras de EEUU. En la actualidad, China adquiere casi la mitad de la producción del petróleo que exporta el Medio Oriente. Además, es el principal comprador de maíz, soya y trigo que produce EEUU (y Sur América). Esta producción es embarcada en el río Misisipi y sale al Pacífico transitando por el Canal de Panamá.

Según Wang su empresa no depende del gobierno chino. Lo mismo pueden decir Microsoft, General Motors o Boeing y otras mega-empresas sobre su relación con el gobierno protector de EEUU. Construir el Gran Canal de Nicaragua necesitará mucho más que la sagacidad financiera de un ‘barón’ de las empresas. (¡Qué lo digan JP Morgan y Mark Hanna especuladores que competían por el apoyo de Washington hace más de cien años cuando se debatía sobre la construcción del canal por Centro América!). El apoyo de Pekín para este proyecto es crucial. Más aún, en esta fase, el beneplácito de Washington también es una pieza fundamental.

Según Oscar-René Vargas, “oficialmente, China no es socio participante directo en la posible construcción de un canal interoceánico por Nicaragua, pero obtendría enormes beneficios. (Muchos) opinan (que detrás de) la concesión para construir el canal hay una estrategia geopolítica china”. Vargas quien es un simpatizante del FLSN desde hace 5 décadas, concluye que para China “disponer del dominio sobre una vía interoceánica en el ‘patio trasero’ de su mayor competidor comercial, convierte los 40 mil millones de dólares en una bicoca”.

La incógnita verdadera está en cómo el pueblo nicaragüense se organizará para convertir una inversión de esta magnitud en un trampolín para alcanzar sus objetivos de construir una sociedad con justicia social.

¿Hacia dónde va el Canal de Panamá?

Entre los sectores más productivos y combativos de Panamá se encuentran los trabajadores del Canal. Allí están todos los panameños que directa o indirectamente han contribuido durante cinco siglos al transporte de personas y bienes por la ruta de tránsito. Fueron los hijos de esos trabajadores - estudiantes - quienes a mediados del siglo XX encabezaron las luchas por poner fin al colonialismo. Esas luchas fueron apoyadas por todos los panameños. La gesta del 9 de enero de 1964 cumple un cincuentenario en pocos días. Esa lucha que vio derramar tanta sangre y sesgó la vida de 23 panameños es la prueba más fehaciente del proyecto de Nación de Panamá. Como dijo Ricaurte Soler, empero, hay fuerzas nacionalistas y clases 'antinacionales'. Estos últimos han gobernado bajo el falso manto de la

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

democracia y han querido desmontar el proyecto de Nación. La clase 'antinacional' ha logrado monopolizar las riquezas de los panameños. La juventud y otros sectores del pueblo panameño han luchado por nacionalizar nuestras riquezas y asegurar que se distribuyan justamente entre todos los que vivimos en el Istmo.

La ruta de tránsito es panameña. El Canal de Panamá también. Hubo quienes no entendieron durante el debate por el proyecto de ampliación del Canal de Panamá en 2006 que precisamente se discutía de quién es la vía acuática. ¿Está al servicio de los grandes intereses marítimos mundiales (capitales de EEUU, Japón y Europa) o de los panameños? Hay quienes todavía hoy no entienden cuál es el valor del Canal de Panamá. Los intereses egoístas se están peleando 40 hectáreas de Corozal, las riberas del Canal para proyectos inmobiliarios, la entrada sur del Canal para pingües negocios 'turísticos'. El pueblo panameño rechaza esos proyectos. El pueblo quiere ver un Canal al servicio del desarrollo nacional. Todos los panameños quieren ver los ingresos de los peajes (más de 2 mil millones de dólares al año) multiplicarse en actividades productivas que generen empleo y muchas riquezas que emanen del trabajo de los panameños.

Esto se está plantando desde principios del siglo XX, a partir del 9 de enero de 1964, durante el debate de 2006 y en la actualidad. Hay que participar en el debate y no sólo criticar a quienes están luchando en forma cotidiana por el país. ¿Quiénes creen que después de la invasión militar norteamericana en 1989 los que quedaron en el poder no tenían el proyecto de 'privatizar' el Canal? No han procedido porque EEUU aún no les da la luz verde. El Partido Revolucionario Democrático (PRD), fundado por el general Torrijos en 1978, no se salva de esta realidad. El PRD negoció en el período 2004-2009 la re-militarización de Panamá. Entre 2009 y 2014, el presidente Martinelli convirtió a la fuerza pública en una caricatura similar a la antigua Policía Nacional creada en la década de 1930. El actual presidente, Juan C. Varela, parece enrumbar el país en la misma dirección. Desde el 20 de diciembre de 1989 se denuncia en forma permanente y consistente el papel de EEUU en los asuntos internos de Panamá. Su mayor interés obviamente es el Canal de Panamá. Es legítimo que ellos tengan intereses en Panamá. Pero los panameños tienen que hacer valer sus intereses. Los últimos gobiernos han administrado las riquezas del país sólo en función de los intereses norteamericanos, sacando algunas (grandes) migajas para una cúpula local de especuladores, rentistas y financistas.

Martinelli no fue el único que quiso apropiarse ilegítimamente de las riquezas que representa el Canal de Panamá. Antes que él lo habían hecho sus antecesores, siguiendo las reglas sentadas por EEUU y los grandes capitales de la marina mercante mundial. La gran interrogante es si los diversos intereses del capital nacional pueden compartir entre ellos las riquezas del país sin resquebrajar la estabilidad sostenida durante las últimas dos décadas juntos con los intereses monopólicos financistas. Si no es posible tendremos una repetición del caos político experimentado en 1968, que fue la antesala al golpe militar. Las continuas crisis que experimenta Panamá - históricamente - sólo pueden resolverse mediante el reconocimiento del proyecto de Nación, que incluya a todos los panameños, que fortalezca el país y que le permita negociar con todos los países del mundo.

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP), entidad pública panameña, ha 'externalizado' muchos servicios del Canal que antes eran institucionales y ahora han sido 'privatizados'. La composición de la directiva de la ACP - financistas, abogados y, ultimamente, especuladores - explica este desmembramiento paulatino de los servicios que presta el Canal. Los

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

especuladores juegan a futuro. Pretenden no sólo desmembrar a la ACP. Su objetivo es desmembrar la misma ruta de tránsito: vender puertos, antiguas bases militares norteamericanas, playas, fondos de mar, etc.

La lucha, sin embargo, no se limita a la ACP, tampoco a la ruta. Es una lucha a escala nacional. Los sectores tradicionales (grandes capitalistas y sus partidos políticos) no se comprometen porque creen que algún beneficio obtendrían del posible 'saqueo' de la ruta de tránsito. Esta posición fue expuesta en el debate de 2006 cuando detrás del proyecto de expansión del Canal se levantaba como monstruo de varias cabezas el espectro de la privatización de la vía acuática. A pesar de que el problema estaba planteado en forma muy clara, no se quiso introducir al debate la cuestión nacional. Se insistió en que el proyecto de ampliación sólo tenía un aspecto técnico-financiero. Ahora nos estamos despertando poco a poco para ver la realidad.

EEUU, por el momento, es contrario a la privatización porque quiere un Canal - con estabilidad y seguridad - que le sirva a sus intereses. Al pueblo panameño también le interesa un Canal que esté a su servicio. Hay que organizarse y luchar para alcanzar este objetivo. En primer lugar, hay que identificar el contrincante anti-nacional. Segundo, qué fuerza tiene ese opositor anti-nacional. Tercero, quienes son nuestros posibles aliados. Cuarto, se puede ganar aliados convenciendo a algunos sectores hoy subordinados a los intereses anti-nacionales de la necesidad que se sumen a las columnas de aquellos que marchan hacia la consolidación del proyecto de Nación.

El Canal y los panameños

Durante la construcción del Canal de Panamá, entre 1904 y 1914, la Compañía encargada de la obra del gobierno norteamericano contrató cerca de 100 mil trabajadores extranjeros. A su vez, a Panamá llegaron a buscar oportunidades de trabajo en las ciudades terminales, otra cantidad significativa de inmigrantes cuyo número no se ha calculado. Cerca del 60 por ciento de los trabajadores que llegaron a las costas panameñas para integrarse a las labores del Canal eran originarios de las islas caribeñas en aquel entonces bajo mandatos francés, británico y holandés. Las autoridades norteamericanas también contrataron a cerca de 20 mil trabajadores de Europa (españoles, italianos y griegos). En la década de 1930, EEUU desarrolló un enorme esfuerzo en torno al Canal de Panamá preparándose para intervenir en la guerra mundial que se avecinaba. Las huellas de esa inversión aún se aprecian en las bases militares que construyó entre 1936 y 1940 (Howard, Clayton, Sherman, Rodman y otras). Estas construcciones la realizaron en parte trabajadores que nuevamente fueron reclutados en las islas del Caribe. A diferencia de la construcción del Canal a principios del siglo XX, en esta ocasión fueron empleados decenas de miles de trabajadores panameños de las provincias del interior de la República. La migración de trabajadores a Panamá para construir el Canal transformó el Istmo y, especialmente, sus ciudades terminales. La población se multiplicó varias veces en las primeras dos décadas del siglo pasado. La ciudad de Panamá que tenía un área de apenas dos kilómetros cuadrados en 1903, se expandió hacia el cerro Ancón y las sabanas, para ocupar un área de 40 kilómetros cuadrados: El Chorrillo, Calidonia, La Exposición y Bella Vista. La población de la

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

ciudad pasó de 15 mil habitantes a 60 mil habitantes. En el caso de Colón, el impacto fue aún más impresionante.

EEUU 'segregó' un área para construir y operar la nueva vía que bautizó con el nombre de 'Zona del Canal de Panamá' (más de mil kilómetros cuadrados). En esa área, que se extendía de un extremo al otro del Istmo, vivían 60 mil personas en condiciones controladas estrictamente por las autoridades militares norteamericanas. La gran mayoría de los habitantes era norteamericana empleados por la Compañía del Canal. También había una población militar que fluctuaba según los compromisos bélicos de Washington. EEUU veía las áreas de operación y residencial de la 'Zona del Canal' como un laboratorio para experimentar nuevas formas de vida en el trópico. En cambio los comerciantes y especuladores que gobernaban el país desde 1903 buscaban afanosamente negocios para enriquecerse rápidamente. Como resultado de las políticas de segregación y de desarrollo urbano de EEUU, que contrastaban con la improvisación en las ciudades terminales, surgió una barrera social entre ambos sectores.

Por un lado, EEUU creó un sistema de remuneración a los trabajadores basado en los antecedentes étnicos. A los trabajadores norteamericanos (de ascendencia europea del sur de EEUU) se les proporcionaba salarios pagados en 'oro' y condiciones favorables de trabajo (que incluían vivienda e, incluso, clubes sociales). En cambio, a los trabajadores de ascendencia africana de las Antillas se les pagaba en 'plata' y no recibían beneficios laborales. Cuando se inauguró el Canal casi todos los antillanos vivían en las ciudades de Panamá y Colón en casonas construidas por los especuladores panameños (y extranjeros). Muy pocos trabajadores de Europa se quedaron en Panamá. Muchos regresaron a sus países de origen, otros siguieron camino hacia otros países de la región y unos pocos se quedaron en Panamá. Algunos prosperaron en el comercio local y otros, incluso, se trasladaron a las áreas rurales con el fin de emprender actividades agropecuarias.

En el caso de los antillanos, su contribución a los movimientos sociales a lo largo del siglo XX fue notable. Desde un dirigente como W.P. Stoute, un intelectual como G. Westerman o gremialista como Anderson. Debido a las políticas de segregación, muy pocos lograron escalar posiciones de influencia económica o social (política) en Panamá. Se pueden mencionar a Young, En el caso de los antillanos de origen europeo se destacan los Boyd y los Ford, asimismo los Motta, Del Valle y Toledano, entre otros. Entre los europeos, muchos llegaron a Panamá durante la construcción del Canal e hicieron fortuna posteriormente, como los Tagarópulos (griegos), Martinelli (italianos) y Varela (españoles).

Muchos intelectuales panameños de trayectoria destacada son descendientes también de aquellos hombres y mujeres que trabajaron en la obra y participaron, aunque marginalmente, de aquella inauguración en 1914 que incluyó una travesía por el Canal por el entonces presidente Belisario Porras. Un Ricord (de origen francés), un Laurenza (italiano), Korsi (griego), así como un Maloney y Priestley (de orígenes afroantillano).

Breve bibliografía recomendada

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

Relaciones entre Panamá y EEUU

YAO, Julio. El Canal de Panamá. Calvario de un pueblo, Madrid: Ed. Mediterráneo, 1972

TACK, Juan A. (coord.), , El Canal de Panamá, Panamá: Universidad de Panamá, 1999.

Morales, Carlos Pérez 2012, El Canal de Panamá: Geopolítica y hegemonía, Panamá: Universidad de Panamá,

LEIS, Raúl. "El Comando Sur, poder hostil", Nueva Sociedad, Nº 81, (enero – febrero), 1986.

AUSTIN, Herbert George Nelson. Fundamentos ideológicos de las intervenciones de EEUU en Panamá, Panamá: CIDPA, 1999.

LINDSAY-POLAND, John. Emperors in the Jungle, Durham: Duke University Press, 2003.

Ampliación del Canal de Panamá

GANDÁSEGUI, hijo Marco A. Debate sobre la ampliación del Canal de Panamá, Panamá, 2008.

Autoridad del Canal de Panamá. Propuesta de ampliación del Canal de Panamá. Proyecto del tercer juego de esclusas, Panamá: ACP, (24 de abril).

MÉNDEZ, Roberto. "Porqué Panamá debe decir NO a la propuesta del tercer juego de esclusas", Tareas Nº124, (septiembre-diciembre), 2006.

RODRÍGUEZ, Ariel. "Impacto de la ampliación del Canal en los lagos Gatún y Miraflores", Tareas Nº124, (septiembre – diciembre), 2006.

ILLUECA, Jorge y otros. "Algunos mitos en torno a la ampliación del Canal", Tareas Nº124, (septiembre – diciembre), 2006.

ZÁRATE, Manuel, "El Canal, el ambiente y el proyecto de ampliación", Tareas, Nº124, (septiembre diciembre), 2006.

FUENTES, Abdel. "Panamá. Ampliación del Canal, secretos y verdades", tomado de Rebelión, 12 de febrero, 2014.

Estructura social y económica de Panamá

JOVANÉ, Juan. "Canal y excedente económico" en Tareas, Nº39, 1977.

SABONGE, Rodolfo y SÁNCHEZ, Ricardo J. El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe, Santiago de Chile: CEPAL-ACP, 2009.

SOBRADO, Carlos. "Desigualdad en Panamá", en Panamá: Estudio sobre pobreza, Washington: Banco Mundial, 2009.

Ano XI	Volume XI	Nº 21	Julho/Dezembro 2014	Rio de Janeiro	ISSN 1807-1260
--------	-----------	-------	---------------------	----------------	----------------

República de Panamá. Panamá: Plan Estratégico de Gobierno 2010-2014, Panamá: Gobierno Nacional, 2010.

Banco Mundial. Panamá. Estudio sobre pobreza, Washington: BM, 2000.

Grupo de Análisis Socio-laboral. Caracterización del mercado de trabajo en Panamá, Panamá: GPN, 2005.

PNUD (R. P. de Barros, M. de Carvalho y S. Franco). La igualdad como estrategia de combate a la pobreza en Panamá, Panamá: PNUD, 2003.

