

¿El Canal de Panamá, o el Panamá del Canal?

Martín Renzo Rosales

Panamá, te otorgó la geografía / un don que no entregó a tierra ninguna: el agua pasa en ti como un cuchillo / y separa el amor en dos mitades... Pero estas construcciones, estos lagos, / estas aguas azules de dos mares no deben ser la espada que divide / a los felices de los miserables... Y hay que decir que a ti te pertenece / este canal y todos los canales que se construyan en tu territorio: / éstos son tus sagrados manantiales (Pablo Neruda).

Panamá es un país dotado de maravillosos recursos naturales. Ocupa el lugar 19 a nivel mundial por la variedad de especies que habitan su territorio. 225 especies de mamíferos, 226 especies de reptiles, 170 de anfibios y 929 de aves comparten la vida con más de 9 mil variedades de plantas, 1.500 de ellas autóctonas. Pero la cintura más angosta del continente americano se hizo famosa no por esto, sino una obra considerada por muchos la octava maravilla del mundo moderno: el Canal de Panamá.

El Canal es el principal referente de Panamá desde que fue nación

independiente en noviembre de 1903. Desde entonces, la evolución de su historia se centra en la esperanza de sacar provecho de la vía interoceánica.

Una obra colosal con efectos colosales

Desde los inicios de su construcción, en 1904, hasta su inaugura-

llegaron al istmo, a laborar en la construcción del Canal, gentes de 97 países: entre ellos, más de 50 mil antillanos y 15 mil europeos

ción, en 1914, las acciones que hicieron realidad el Canal de Panamá significaron precedentes superlativos en materia de ingeniería, salud pública, desplazamientos humanos y transformación del ecosistema. Los mejores datos sobre la construcción del Canal de Panamá están en la obra de David McCullough «The Path Between the Seas».

Los logros en materia de salubridad con el control de vectores —como el de la fiebre amarilla— tuvieron un impacto trascendental en las políticas de salud pública a nivel mundial. En el plano demo-

gráfico, se estima que llegaron al istmo a laborar en la construcción del Canal gentes de 97 países. Merecen especial mención los más de 50 mil antillanos y los 15 mil europeos que arribaron a Panamá durante los diez años que duraron los trabajos. Muchos de estos obreros, al radicarse definitivamente en el país, contribuyeron a la configuración del actual mosaico cultural y étnico panameño.

El ecosistema del istmo panameño sufrió dramáticas y colosales transformaciones debido a las excavaciones canaletteras. Se removieron unos 219 millones de metros cúbicos de tierra y se construyó el que fue, por varios años, el lago artificial más grande del mundo, el Gatún, con 423 kilómetros cuadrados. Se talaron miles de hectáreas de bosques y se inundaron varios asentamientos humanos. En el lado del Pacífico se logró conectar varias islas a tierra firme y en el Atlántico se construyó un enorme rompeolas para proteger la ciudad de Colón, antigua isla convertida en península en el siglo XIX.

El atajo de aproximadamente 80 kilómetros de largo a través del istmo que es el canal de Panamá ha permitido reducir considerablemente el tiempo y la distancia recorrida entre los océanos Atlántico y Pacífico. A través de la vía inter-

oceánica una nave se ahorra más de 7.800 millas entre Nueva York y San Francisco en comparación con la ruta alterna que haría por el Cabo de Hornos, al sur de Argentina y Chile.

Vía de tránsito, fuente de recursos

El Canal de Panamá fue mucho más que una útil y neutral ruta para los barcos de todas las naciones. Muy pronto se convirtió en un enclave económico, político y militar de los Estados Unidos con fines geoestratégicos. Leyes, idioma, autoridades, economía y organización administrativa y bases militares estadounidenses se instalaron en mitad del territorio panameño alterando, más de lo esperado, las dinámicas de Panamá como país independiente. Desde su apertura, en 1914, hasta hoy se han realizado unos 900 mil tránsitos por el Canal de Panamá, con un movimiento de entre 13 mil y 14 mil tránsitos anuales. Por el Canal se mueve el 4% del comercio marítimo mundial y casi el 23% del tráfico entre Asia y la costa este de los Estados Unidos.

Desde su traspaso a Panamá, el 31 de diciembre de 1999, el Canal ha significado una fuente crucial de recursos económicos para Pana-

má. El país ha ingresado en estos cuatro años cerca de mil millones de dólares, mucho más dinero que durante los casi 85 años de administración norteamericana.

Para asegurar a la vía interoceánica un adecuado funcionamiento al pasar bajo control panameño y para alejarla de las veleidades de la política partidista del país, se creó, a través de una especial disposición constitucional, una agencia autónoma encargada de la administración del Canal y su cuenca hidrográfica. Esta institución, denominada Autoridad del Canal de Panamá (ACP), se ha convertido en estos cuatro años en la institución más poderosa del país, con millonarios ingresos que le permiten un manejo presupuestario de solvencia muy por encima de cualquier otra agencia gubernamental panameña. Sus casi 7.500 funcionarios y empleados son los mejor pagados del país.

Es innegable que con el eficiente servicio que presta a sus usuarios, una sofisticada tecnología propia de una empresa de un país industrializado, su contribución al PIB nacional, al tesoro nacional y a la articulación de otros servicios conexos o indirectamente relacionados al mismo, el Canal es un valiosísimo recurso para Panamá. El equipo que lo administra –al im-

primirle a la obra una tónica empresarial— ha asegurado no sólo mantener la infraestructura, sino mejorar la calidad de los servicios prestados por los estadounidenses.

Hoy el Canal de Panamá tiene que responder a las transformaciones del comercio marítimo internacional. La expansión económica asiática en general, y el sobrecogedor empuje de la economía china en particular, han incrementado el tamaño de los mercados en ese lado del globo y, por consiguiente, han incrementado el intercambio comercial entre el Atlántico y el Pacífico. Como consecuencia, empresas navieras de Asia y Europa se están orientando a la construcción de naves de mayores dimensiones que permitan transportar más carga por viaje. Pero estos barcos son demasiado grandes para poder atravesar el Canal de Panamá.

Funcionarios de la ACP aducen que dentro de algunos años, si el Canal de Panamá no ensancha sus dimensiones, el mercado de estos mega-barcos se perdería debido a que las naves buscarían otras rutas alternativas. Por esa razón, la ACP está planteando ampliar el Canal de Panamá como medida para mantenerlo a tono con las nuevas tendencias del mercado naviero.

Historias de dolor olvidadas

Para mediados de los 80, «My Name is Panama» fue el lema de una agresiva campaña turística lanzada por el Instituto Panameño de Turismo y dirigida especialmente al mercado estadounidense. Su plataforma de lanzamiento fue un glamuroso certamen «universal» de belleza realizado con bombos, platillos y algunas batutas. Según los entendidos, Panamá es un término precolombino que podría significar «abundancia de mariposas» o «abundancia de peces». Actualmente también identifica a un majestuoso árbol.

Más que ningún otro significado, este nombre está ineludiblemente ligado al Canal que ha condicionado el destino de nuestro país. Y es ese Panamá ligado al Canal el que, visto desde otra perspectiva, nos ofrece un panorama nada glamuroso para ser promocionado. Por ejemplo, poco o nada se dice en los textos de historia de Panamá sobre la suerte, los sacrificios y sufrimientos de la mayoría de los hombres que trabajaron en la construcción del Canal o de las víctimas resultantes de su existencia.

Los relatos más conocidos sobre la construcción del Canal suelen presentar esta obra de ingeniería como el triunfo del ingenio humano

sobre la naturaleza indómita para beneficio del comercio mundial. Y eso es cierto. En base a esta versión de la historia, los recuentos que pasaron a la posteridad en la literatura oficial más divulgada suelen centrarse en las figuras que administraron el proyecto. Estos relatos son una fabulosa vitrina para admirar las hazañas de hombres como Stevens, Gaillard, Goethals y los presidentes estadounidenses Taft y Teddy Roosevelt. En cambio, muy poco se ha podido conocer de las historias de los trabajadores que, llegando desde cerca o viniendo desde lejos, se constituyeron en factor crucial para el éxito de esta empresa. A lo sumo, la memoria histórica de ciertos sectores de la población panameña y algunas referencias literarias dan cuenta del inhumano sistema de discriminación racial instaurado en el Canal, donde trabajadores norteamericanos recibían mejores salarios, habitaban mejores viviendas y obtenían mejor atención médica que los trabajadores negros o no norteamericanos.

Mucho menos se ha hablado de los panameños desplazados por las obras de construcción y de las comunidades rurales que quedaron sumergidas para siempre bajo las aguas del Canal. Haciendo un brevísimo recorrido por datos poco

publicitados, sabemos que, como resultado de las inundaciones de terrenos en la ruta del Canal, cerca de 21 comunidades desaparecieron. Algunas reaparecieron en otros lugares con los mismos nombres: Gatún, Limón, Chagres, Mi-

*muy pronto, el Canal se
convirtió en un enclave
económico, político y militar
de los Estados Unidos, con
fines geoestratégicos*

raflones... Otras, como Matachín, Bohío Soldado, Gorgona, Frijoles, Bailamonos, Cruces, Cruz de Juan Gallego y Santa Cruz desaparecieron de la faz de la tierra sin dejar mayor evidencia de su existencia que los recuerdos de los ancianos descendientes de algunos de los afectados.

En su obra, David McCullough, menciona que miles de personas fueron desplazadas por el avance de las aguas del lago Gatún, fueron desposeídas de sus tierras y propiedades y reubicadas en terrenos más altos. Toda esta gente quedó con el sentimiento de no haber sido compensada justamente y de haber sido reubicada arbitrariamente, sin haber sido consultada y sin tener ninguna instancia a la que acudir para reclamar.

Enclave militar, enclave poblacional

A lo largo del siglo XX, la existencia del enclave canalero fue punto de apoyo para intervenciones militares del gobierno norteamericano en la política interna panameña, que provocaron un gran número de víctimas. El clímax fue la invasión de Estados Unidos a Panamá de diciembre de 1989, cuya cifra real de muertos y heridos –aún quince años después– no ha po-

dentro de algunos años, si el Canal no ensancha sus dimensiones, los grandes barcos buscarán otras rutas, por lo que se está planteando ampliar el Canal

dido ser determinada con exactitud. Si a esto sumamos la presencia permanente en la Zona del Canal del Comando Sur, institución de infeliz memoria, las negativas irradiaciones del enclave fueron más que vergonzosamente amplias en el resto del continente.

A nivel demográfico, el Canal ha promovido un extenso poblamiento en la zona paralela a la ruta de tránsito entre las ciudades de Colón y Panamá. Prácticamente la

mitad de los poco más de 3 millones de habitantes que tiene Panamá vive en la zona metropolitana comprendida entre estas dos ciudades.

En esta zona se encuentran asentados, además, los principales centros de actividad socioeconómica y de decisión política del país. La mayor consecuencia de esto ha sido la sobrecarga poblacional, sanitaria y organizacional en el área, con repercusiones negativas directas en la ecología de la región interoceánica y en la calidad de vida en las ciudades terminales.

De la evolución desordenada de los asentamientos humanos, plantas industriales y establecimientos comerciales en los alrededores de la ruta de tránsito es responsable la ausencia de una política estatal de desarrollo integral organizado, consistente y coherente. Como consecuencia de una falta de visión de largo plazo, se han promovido en las cercanías de la ruta de tránsito dinámicas demográficas que son una amenaza para el eficiente funcionamiento de la vía interoceánica y para el bienestar de la población allí asentada.

El agua recurso crucial y vital

La carga poblacional, y la proliferación de las actividades ganade-

ras cerca del área canalera han contribuido a una extendida deforestación en las inmediaciones del Canal. También, al gran nivel de contaminación en los ríos y arroyos que desembocan en los lagos Alajuela y Gatún, afectando enormemente a la calidad del agua que ha de ser procesada para el consumo humano y que se obtiene de estos dos lagos. Además, la deforestación ha incidido en el incremento en los niveles de sedimentación en estos lagos y, consecuentemente, en la capacidad de almacenamiento del agua necesaria para el funcionamiento de la vía interoceánica. Por éstas y otras razones, el tema del agua adquiere actualmente gran relevancia.

Para ser movilizado de un océano a otro, cada barco que transita por el Canal de Panamá requiere de 52 millones de galones de agua dulce. Esta cantidad equivale a la requerida para satisfacer las necesidades de la mitad de los casi 1.4 millones de habitantes que habitan en el cinturón metropolitano comprendido por las ciudades de Panamá, Colón, Arraiján y La Chorrera. Con un promedio de tránsito diario de 36 barcos, el Canal de Panamá emplea alrededor de mil 800 millones de galones de agua dulce diarios.

En 1998, el fenómeno de El Niño

provocó que los niveles de navegación del lago Gatún bajaran a mínimos históricos, lo que motivó que se establecieran restricciones al calado de los barcos que atravesaban la vía acuática. El impacto cíclico de este fenómeno, sumado al crecimiento de la demanda de agua potable por el crecimiento de la población metropolitana y los requerimientos de ampliar el Canal para dar cabida a naves más grandes, han provocado que la ACP establezca alternativas para suplir esos requerimientos en períodos de escasez. Por esta razón, la ACP propuso la ampliación de lo que se conoce como cuenca hidrográfica del Canal.

Cuenca hidrográfica: un proyecto controvertido

La cuenca hidrográfica del Canal es el conjunto de flujos de agua que alimentan el cauce de la vía interoceánica. Hasta el 31 de agosto de 1999, la cuenca del Canal de Panamá cubría un área de 339 mil 649 hectáreas.

No obstante, en un sorpresivo y acelerado acto realizado por la Asamblea Legislativa de Panamá en el último día de su período constitucional de sesiones, la cuenca del Canal fue ampliada en 213 mil 112 hectáreas, llegando a totali-

zar entonces más de medio millón de hectáreas, cerca del 7% de todo el territorio del país. Lo sorprendente y paradójico de la medida es que las fuentes de agua incluidas en la nueva cuenca no vierten ni una sola gota de agua en el cauce del Canal.

El hecho de que los límites de la nueva cuenca se hayan extendido hacia fuentes de agua que en modo alguno están conectadas con el Canal; que dicha ampliación se hiciera sin consultar a las poblaciones campesinas residentes en los territorios de la cuenca ampliada; y que las justificaciones aducidas para la aprobación de dicha ley, registradas en las Actas de la Asamblea Legislativa, apuntan a la construcción de nuevos embalses para alimentar de más agua al proyecto de nuevas esclusas del Canal, fueron los detonantes de una reacción campesina que cuestiona la naturaleza de este proyecto.

A pesar de la existencia de los mapas y de la mención de la construcción de los embalses en las actas de discusión de la ley que amplió la cuenca del Canal, la ACP ha negado durante los últimos dos años que piense construir embalses. Más bien, en sus declaraciones públicas, funcionarios de la APC reiteran que esta zona constituye meramente una «reserva hidroló-

gica» para satisfacer las necesidades futuras del Canal.

Contra los embalses, no contra el desarrollo

Cuando los campesinos de la zona oeste de la provincia de Colón se enteraron de que la ley que incluyó sus tierras en la cuenca del Canal se aprobó apresuradamente y casi en secreto, la reacción no se hizo esperar. Se organizaron pequeñas reuniones dentro de las comunidades y entre ellas para discutir el asunto.

De esta serie de reuniones entre las comunidades surgió lo que llegó a denominarse la Coordinadora Campesina Contra Los Embalses (CCCE), que ha llegado a aglutinar a campesinos de las provincias de Colón, Coclé y Panamá, representando a los habitantes de los sectores que podrían ser afectados por la creación de nuevos embalses.

«Dicen que, si no se amplía el Canal, éste se volverá obsoleto. ¿Y qué? El Canal ha sido obsoleto para nosotros los campesinos desde el principio porque no hemos recibido ningún beneficio de ese Canal». Así se expresa un dirigente campesino de la CCCE.

Debido a su oposición a la creación de los embalses, los campesinos

miembros de la CCCE han sido objeto del monitoreo, hostilidad e interrogatorios de agentes de seguridad panameños. Para incriminarlos, la versión oficial llegó a decir, en el año 2001, que guerrilleros zapatistas estaban en la zona de la cuenca canalera. En el año 2004, y aduciendo razones de seguridad nacional, el gobierno de Panamá expulsó del país a un misionero laico de nacionalidad española que colaboraba en el acompañamiento de los campesinos aglutinados en la CCCE.

La CCCE cuestiona el principal icono nacional, el Canal de Panamá, columna vertebral de la economía de servicios del país. Y lo hace por los pocos o nulos beneficios que la población panameña percibe de él. Así lo expresa uno de los dirigentes de la Coordinadora, Francisco Hernández, quien al responder a la interrogante de un periodista de televisión sobre si los campesinos estaban dispuestos a sacrificarse por el bien del país, respondió: «Yo le pregunto a la teleaudiencia: ¿Cómo y cuándo el ciudadano común ha percibido los beneficios del Canal? Cuando alguien nos responda esto o cuando un gran grupo de trabajadores comunes nos diga 'Yo percibo los beneficios del Canal', entonces nosotros podríamos hablar de los sacrificios que nosotros, los campesinos, podríamos hacer».

¿Embalses o piscinas?

El caso de la comunidad de Cuipo, en la provincia de Colón, en las márgenes del lago Gatún, es emblemático. Las deplorables condiciones de la carretera que llevan a esta comunidad hacen difícil el acceso durante la estación lluviosa, a pesar de estar a pocos kilómetros de las esclusas de Gatún. Ni hablar

*mover cada barco que
transita por el Canal
requiere 52 millones de
galones de agua dulce, la
mitad de lo que consume
todo el cinturón
metropolitano de Panamá*

del deficiente servicio de agua potable en esta comunidad y hasta en la misma ciudad de Colón, segunda en importancia del país. Hay otras comunidades cercanas al Canal sin servicios de electricidad, agua potable o centros de salud. Un escandaloso contraste con la sofisticación tecnológica del Canal y con la abundancia de agua que administra.

Además de sus razonables y justos argumentos, los campesinos de la CCCE cuentan también con el apoyo de los misioneros que traba-

jan en la Costa Abajo de la provincia de Colón, de los obispos de las diócesis de Panamá, Colón y Penonomé, de Cáritas Nacional y de organizaciones estudiantiles y obreras. Esto ha hecho posible que la voz de quienes serían los principales afectados por las obras de ampliación del Canal sea escuchada en diferentes instancias: emisoras, canales de televisión y foros públicos. También en la Asamblea de Diputados. En todos los espacios han defendido su pos-

*sin consultar a las
poblaciones afectadas, y por
sorpresa, el parlamento
panameño, en su último día
de sesiones, extendió
considerablemente los
límites de la cuenca del
Canal*

tura: no en contra del desarrollo, sí en contra de la injusticia.

Recientemente, y de manera extraoficial, se escucha que los planes de expansión del Canal ya no contemplan la creación de nuevos embalses. Más bien se plantea el diseño de piscinas paralelas a las esclusas. Las piscinas reciclarían el agua utilizada para mover los barcos y habría un uso más eficiente y racional del agua. De ser esto así,

se anularía, la razón central de las protestas campesinas. Quedaría pendiente el sentido de otras acciones asumidas por la ACP. Por ejemplo, desde hace dos años se ha iniciado un proceso acelerado de medición y titulación de los terrenos ubicados en la nueva cuenca. Y los funcionarios de la ACP continúan visitando a las comunidades de la zona manteniendo una importante campaña de relaciones públicas con los campesinos del área.

Que se aclare todo, que se derogue la ley

Casi de la noche a la mañana, en los últimos dos años se ha conseguido financiamiento internacional para programas de asistencia e investigaciones exhaustivas en la región de la cuenca ampliada. Esto ha fraccionado la resistencia campesina al proyecto y generado división en muchas comunidades. Algunos campesinos consideran que las titulaciones les dan una garantía de propiedad sobre sus tierras, mientras otros temen que estas acciones darán un marco de legalidad a posibles reubicaciones e indemnizaciones, aun en contra de la voluntad de los propietarios, que ven en sus tierras algo más que un mero activo valorable monetariamente. Mientras, los habitantes de la cuenca original –la que

produce el agua que actualmente usa el Canal— se quejan de la falta de atención que reciben de las autoridades canaleras y nacionales.

Otra causa de molestia es el secretismo con el que la ACP ha manejado las informaciones que se han estado recolectando en los estudios en la cuenca ampliada del Canal. El panorama se agrava con el anuncio de la realización antes de finales del año 2005 de un referéndum que consultaría a la población panameña sobre el proyecto de ampliación del Canal. Sin mucha información crítica diseminada entre la opinión pública, y con mucha publicidad anticipada y favorable, los resultados son previsibles.

Ante estas ambigüedades los miembros de la CCCE insisten en solicitar la derogación de la ley que expande la cuenca del Canal. Esta ley pende, como espada amenazante, sobre sus cabezas y sobre los terrenos de sus comunidades. Al considerarse esas zonas como «reserva hidrológica del Canal», su uso futuro a beneficio de la vía interoceánica, y en perjuicio de sus habitantes, no queda descartado.

Dramáticos contrastes

Si los temores sobre el impacto futuro de la expansión del Canal no

han desaparecido, el presente no deja mucho espacio para la tranquilidad de conciencia. La realidad contradice el lema de una campaña que la ACP lanzó en los medios panameños y que decía: «Los beneficios del Canal se sienten en todo el país».

Según el Informe de Desarrollo Humano 2002 del PNUD:

– Mientras los turistas que visitan el país inyectan en un trimestre en Panamá unos 120 millones de dólares en la economía nacional, familias enteras en la comarca Ngobe–Buglé tienen que sobrevivir con ingresos mensuales menores a los 25 dólares al mes.

– Mientras por cada barco que atraviesa el Canal van a parar al mar 52 millones de galones de agua dulce, en muchos barrios de las ciudades de Panamá y Colón, y en muchos hogares de los distritos de Las Minas, en la provincia de Herrera o Donoso, en la provincia de Colón, no saben cuándo podrán contar con agua potable.

– Mientras se hacen estudios y diseños de las nuevas esclusas para mejorar el tránsito por el Canal, sigue siendo deficiente el diseño y planificación de una adecuada infraestructura vial que conecte adecuadamente a los panameños y a las panameñas entre sí.

Al plantearse el ciudadano de a pie si los ingresos que proporciona el Canal al tesoro panameño contribuyen en realidad al mejoramiento de los niveles de vida en Panamá, las dudas crecen. La totalidad de los casi mil millones de dólares ingresados al gobierno panameño en los últimos cuatro años no ha impedido que la deuda externa panameña se incrementara en casi la misma cuantía. Tampoco que el porcentaje de su población

*la oposición a los nuevos
proyectos del Canal se basa
en los pocos o nulos
beneficios que la población
panameña percibe de él*

pobre se haya mantenido tan alto. El 40,5% de la población panameña vive en la pobreza y el Panamá del Canal es, junto con Brasil, uno de los países con peor distribución de riqueza en todo el continente.

Los campesinos cuestionan este modelo de desarrollo

Los grandes esfuerzos e inversiones que se han hecho y se piensan hacer para asegurar la articulación de Panamá con el mundo del comercio internacional contrastan

enormemente con las muy deficientes iniciativas que se han llevado y llevan a cabo para lograr una mejor integración económica y social dentro de Panamá y entre los panameños. La inadecuada dotación y mantenimiento de carreteras, de caminos de penetración, de vínculos de mercadeo, o de servicios de salud y telefonía a nivel nacional siguen siendo aspectos no resueltos, a pesar de los aparentes logros proclamados por las autoridades. Hay mejores conexiones aeroportuarias entre Panamá y Madrid, Miami o Nueva York que entre las contiguas provincias panameñas de Colón y Coclé, Darién y Panamá. Y hasta hace pocos meses resultaba más barato hacer una llamada telefónica entre Panamá y Taiwan que entre las provincias panameñas de Colón y Chiriquí. Paradojas como éstas ya ni desafían la imaginación de los panameños.

Esperamos que el Canal pueda dar un mejor servicio a los panameños y no sólo al comercio mundial. Está por verse si los tecnócratas canaleros, fabulosamente remunerados, escucharán las voces de los menos beneficiados por el Canal. Los campesinos panameños, poco dados a las doctrinas económicas y tecnicismos ingenieriles, pero dotados de un gran realismo y sentido común, se han atrevido a

cuestionar la racionalidad que hay detrás del modelo de desarrollo canalero que ha condicionado la historia socioeconómica panameña. Es hora de escucharlos y de darles respuestas adecuadas.

La historia reciente de megaproyectos realizados en diferentes partes del mundo –el Eurotúnel o las grandes represas hidroeléctricas latinoamericanas– nos demuestran que son obras promovidas con una publicidad que exagera sus posibles beneficios y disminuye u oculta ante la opinión pública efectos negativos que después se padecen y se constatan. Actualmente, la Autoridad del Canal realiza una impresionante campaña publicitaria que sigue sobredimensionando los beneficios del Canal y la conveniencia de aumentarlos con su ampliación.

¿Canal de Panamá?

Es indudable que el modelo canalero ha condicionado la autopercepción de Panamá como un país de tránsito y de servicios. Esto ha

obstaculizado que se visualicen y se creen alternativas productivas que aprovechen las variadas potencialidades del país, no necesariamente ligadas al Canal.

El modelo ha tenido el efecto ideológico de extender entre la población la idea de que Panamá no podría ni podrá existir sin el Canal.

La imagen de un Canal que reclama más agua, tierras y recursos económicos para hacer posible su crecimiento contrasta con la realidad de poblaciones campesinas y urbanas en acelerado empobrecimiento, con menos tierras a su disposición para trabajar y con un agua cada vez más escasa.

Mientras el Canal siga exigiendo más espacio y recursos de Panamá para sus actividades, mientras no se asegure que los beneficios que genera sean superiores a los recursos que consume y que estos beneficios sean redistribuidos adecuadamente entre la población, podremos seguir hablando del Panamá del Canal y no del Canal de Panamá. ■



Cuenta la Historia, que quando Don Quixote daba voces a Sancho, que le traxesse el yelmo, estaba él comprando unos requesenos, que los Pastores le vendian; y acosado de la mucha prisa de su amo, no supo qué hacer de ellos, ni en qué traerlos, y por no perderlos, que ya los tenia pagados, acordó de echarlos en la celada de su señor; y con este buen recado bolvió à ver lo que le queria, el qual en llegando, le dixo: Dame, amigo, esta celada, que yo sé poco de aventuras, ò lo que allí descubro es alguna, que me ha de necessitar, y me necessita à tomar mis armas. El del verde gaván, que esto oyó, rindió la villa por todas partes, y no descubrió otra cosa, que un carro que àzia ellos venia,

Part. II.

con dos, ò tres vanterías pequeñas, que le dieron à entender, que el tal carro debía de traer moneda de su Magestad, y así se lo dixo à Don Quixote; pero él no le dió credito, siempre creyendo, y pensando, que todo lo que le sucediese avian de ser aventuras, y mas aventuras; y así respondió al Hidalgo: Hombre apercebido, medio combatido; no se pierde nada en que yo me aperciba, que sé por experiencia, que tengo enemigos visibles, è invisibles, y no sé quando, ni adonde, ni en qué tiempo, ni en qué figuras me han de acometer; y bolviendose à Sancho, le pidió la celada, el qual, como no tuvo lugar de hacer los requesones, le fue forzofo dársela como estaba. Tomóla Don Quixote, y

F 3

fin

2005: AÑO CENTENARIO DEL QUIJOTE
 EDICIÓN DE 1735: TOMO SEGUNDO, PÁGINA 85
 BIBLIOTECA DE LA UP COMILLAS. Madrid