

- molos de los kuna, Kuna Yala y la supervivencia cultural”, en Smith, V. L. (ed.), *Anfitriónes e invitados. Antropología del Turismo*. Madrid, Endymion, pp. 139-169.
- Tice, K. E. (1995), *Kuna Crafts, Gender and the Global Economy*. Austin, University of Texas Press.
 - Tinnin, J. V. (1940), *Roughing it in The San Blas Islands*. Panamá, Panamá American Publishing Company.
 - Torres de Araúz, R. (1974), *Etnohistoria cuna*. Panamá, Instituto Nacional de Cultura.
 - Torres de Araúz, R. (1980), *Panamá indígena*. Panamá, Instituto Nacional de Cultura.
 - Tresidder, R. (1999), “Tourism and sacred landscapes”, en Crouch, D. (ed.): *Leisure / Tourism Geographies, Practices and Geographical Knowledge*. London, Routledge, pp. 137-148.
 - Turner, Victor (1974, or. 1969), *The Ritual Process*. Harmondsworth, Penguin.
 - Turpana, A. (1996), *Literatura Dule*. Panamá, Instituto Cooperativo Interamericano.
 - Urbain, J. D. (1993), *El idiota que viaja*. Madrid, Endymion.
 - Tourism Concern (ed.) (1998), “Controlling Tourism Through Statutes: Does it Work?”, en *Tourism Concern* N°29, pp. 11-13.
 - Tresidder, R. (1999), “Tourism and sacred landscapes”, en Crouch, D. (ed.), *Leisure / Tourism Geographies: Practices and Geographical Knowledge*. London, Routledge, pp. 137-148.
 - Urbain, J. D. (1993), *El idiota que viaja*. Madrid, Endymion.
 - Urry, J. (1990), *The Tourist Gaze. Leisure and Travel in Contemporary Societies*. London, Sage.
 - Urry, J. (1995): *Consuming Places*. London: Routledge.
 - Vargas, P. (1993), *Los emberá y los kuna: Impacto y reacción ante la ocupación española. Siglos XVI y XVII*. Bogotá, CEREC- Instituto Colombiano de Antropología.
 - Vera, F. (coord.) (1997), *Análisis territorial del turismo*. Barcelona, Ariel.

AMPLIACION DEL CANAL VS. PROYECTO ACP

Manuel Zárate*

En el diario *La Prensa* del 17 de septiembre de 2006 aparece un artículo bajo el título “Gualaca, un distrito golpeado”. El mismo registra que el 40 por ciento de los moradores de esta comunidad, de 8,300 habitantes, vive en situación de extrema pobreza y agrega: “la otrora bonanza que había durante la construcción del proyecto Estí, que costó 205 millones de dólares y dio empleo a mil personas, terminó cuando los trabajos llegaron a su fin el 7 de noviembre de 2003”. Según el alcalde del distrito, se han perdido “miles de hectáreas en tierra que eran productoras y ahora no se pueden tocar ni para la agricultura ni para la ganadería, lo que significa que disminuyen los recursos económicos, el rubro de degüello y con ello las arcas municipales”. Hay falta incluso de agua potable, pese a que se cuenta con una potabilizadora.

*Conferencia pronunciada en el Auditorio Marcos G. Mcgrath, el 12 de octubre de 2006.

**Matemático, Gerente general de Planeta Consultores, S.A.

El estudio de impacto ambiental (EIA) que se realizó para este proyecto, advierte ya desde el renglón de análisis de la sensibilidad ambiental, que el agroecosistema del área sigue los mismos patrones dominantes de explotación agraria de la sociedad panameña, del régimen de la pluvioagricultura. Y agrega en particular: “la región de Gualaca es un caso típico en donde la gestión avanzada y tecnológica de la ciudad con importantes mercados, se combina con métodos tradicionales de producción agropecuaria del campo en manos de un sector productor hacendado y poco dinámico, profundizando el desarrollo desigual con la consiguiente generación de masas pobres y daños ecológicos”.¹

De los impactos resultantes de la construcción y operación del complejo hidráulico surgieron una serie de medidas que establecieron como asunto estratégico, el cambio radical de esta composición y estructura de la producción para compatibilizarla con el medio inducido; en especial se debía cambiar la dominante de la explotación ganadera por la acuícola. Y bien; lo que sucede hoy, es lo que se sugirió ayer pero no se hizo.

Un caso más reciente, que nos ilustra sobre los fenómenos de la hidráulica en la ecología social y política es el de la hidroeléctrica Bonyic, un proyecto de 30 MW en el área de los indígenas naso teribes. Al analizar los problemas ambientales, el EIA describe exhaustivamente la relación naturaleza/sociedad establecida en la región; y expresa, al interrogarse sobre qué pasará con este orden, que “el proyecto, por su carácter territorial y tecnológico tiene las posibilidades de romper esta relación, con el riesgo de que sin un reordenamiento que respete la identidad y vínculos funcionales, se genere una transferencia suficiente de materia, energía e información imposible de controlar, profundizándose los procesos entrópicos existentes en lugar de revertirlos”² Finaliza diciendo: “Podemos decir que la etnia naso va a dar un salto indiscutible a lo desconocido, pasando de una cultura pluvioagrícola empírica a una hidráulica de alta tecnología, *con efectos innegables en su institucionalidad de gobierno*”. Roguemos pues, que las soluciones propuestas en dicho estudio sean en esta ocasión debidamente asumidas, y que el proyecto sea más una palanca del desarrollo económico y social de la etnia, que del desastre.

Los ejemplos señalados fueron el resultado de largos estudios y profundas investigaciones realizadas para estos proyectos. No hay en ellos nada inventado. Sobre las regularidades de los fenómenos que revelan, basta con referirse a reconocidos visionarios e investigadores del tema. Hablo de John Wesley Powel, Karl Wittfogel, Donald Worster, Nikita Moseév por no mencionar más que algunos. El hecho concreto es que el agua, como recurso natural, es el activo social de mayor número de vínculos con los infinitos componentes de los ecosistemas, incluyendo en éstos al ser humano, por lo que tocarla es tocar intereses múltiples, con conflictos complejos en el ámbito de la noosfera. En este sentido sus problemas, siendo esencialmente de carácter económicos, no tienen soluciones en el campo estrictamente técnico y económico, sino y sobretodo en el político.

En nota que dirigiera a la Asamblea Nacional de Diputados, con motivo del debate sobre la ley que aprueba la propuesta de la ACP para la ampliación del Canal de Panamá, manifestaba que “el problema central de la propuesta no radica en las obras en sí –que no discuto–; radica más bien en que tales obras no tengan un proyecto de país”. Y continuó expresando: “Lo propuesto está concebido con una buena base técnica de información para el nivel de diseño pretendido (el conceptual); pero deja ausente la historia, nuestra realidad concreta de nación”... Es como pretender construir soluciones coherentes para la contaminación de un río, con la sola data de la composición de sus aguas, sin tomar en cuenta el cauce por donde corren.

Discernir sobre el complicado cuadro de los aspectos ambientales que plantea un proyecto de esta envergadura, nos llevaría en realidad varios días y aún así, no se terminaría. Voy a referirme entonces tan sólo a tres de ellos, que me parecen fundamentales para entender nuestra posición.

Primer aspecto. Nuestra 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–, sobrepuesto a un “tercer mundo” insustentable, que es el país, conflicto que fue administrado por un poder bicéfalo: el del Estado colonial

norteamericano, actualmente liquidado, y el del Estado oligárquico panameño, aún dominante en la nación. En esencia el desarrollo de Panamá, como efecto del Canal tuvo la característica de mezclar el desarrollo desigual, sostenido por la economía de enclave transitista, con el desarrollo combinado, abanicado por la burguesía rentista de servicios, produciéndose una base estructural compleja, que junto al crecimiento sólo ha producido desequilibrios abismales entre la riqueza y la pobreza; una situación cuyo orden ha sido moldeado y controlado por un sistema político centralista y autoritario durante la historia republicana, y que todavía prevalece en el Estado Nacional panameño.

Se creó así un *interland* a escala nacional, proveedor de excedentes agrícolas y fuente de mano de obra barata, alrededor de la enorme riqueza concentrada en el eje urbano transistmico;³ una riqueza levantada a partir de la explotación intensa del recurso “agua”, entregado gratuitamente a la economía mundial. Esta incongruencia persiste; y cualquiera que sea el proyecto de ampliación, que no establezca lineamientos estratégicos y precisos para la transformación estructural del sistema que lo alimenta, implicará solamente mayor profundización de los desequilibrios y el riesgo de llevarnos a una situación de crisis peligrosa por su dimensión y desenlace. Esto es así porque bajo el orden actual, los famosos beneficios directos, indirectos, inducidos y paralelos derivados de la construcción y operación de la vía ampliada, sólo servirán para producir más concentración de capital, en las pocas manos de los que poseen la mayor riqueza.

Segundo aspecto. Ninguno de los planteamientos presentados aborda el agua dulce del Chagres como materia prima y componente esencial del capital constante que opera en el complejo interoceánico. Y sucede que este recurso, que debería estar integrado a la economía nacional como elemento estratégico del desarrollo y que aparece en la ley como un bien público del Estado, nunca se pagó ni se paga aún en nuestros días.⁴

La operación del canal consume actualmente alrededor de 2,802,000,000 m³/año de agua en promedio, representando un uso *per cápita* equivalente a 966 m³/hab/año. Esto es

un 25,8 por ciento más que todo el uso consuntivo *per cápita* del resto del país, estimado en 768 m³/hab/año⁵ (estamos hablando entonces de un consumo de escala). A estas aguas naturales se les extrae su energía cinética sobre la base de la tecnología hidráulica, para operar el barco durante su esclusaje; y es mediante ese barco que dicha energía se incorpora a la economía global, al redimirse fuera de nuestras fronteras su mercancía de carga, con el valor agregado que le produce el recurso hídrico. Así, el orden ecológico existente, simplificado en el agua, está dirigido esencialmente al monocultivo del servicio interoceánico de transporte acuático y no a la transformación socioeconómica integral de la nación; todo lo cual explica que el país que se hereda 91 años después de construida la obra, sigue siendo el país de la sociedad pluvioagrícola –hoy día con algunos que otros enclaves hidráulicos de riego–, atravesado de norte a sur por una sociedad “gran hidráulica”, segregada de la nación. Es esto en síntesis, la herencia más contundente del modelo transitista de servicios dominante en el territorio nacional.

Tercer aspecto. Las evaluaciones ambientales que nos presenta la propuesta ACP están fragmentadas. Son evaluaciones parciales, hechas para cada una de las obras. No hay pues una evaluación que recoja la dimensión integral del programa de ampliación, en su nivel conceptual de diseño, o sea lo que llamamos una “evaluación estratégica ambiental”, que es un proceso sistemático para evaluar el impacto ambiental de una política, plan o programa y sus alternativas. No es raro en estas circunstancias, encontrar en el texto únicamente la existencia de impactos *poco significativos*, lo cual es una conclusión a todas luces unilateral si observamos la envergadura del proyecto.

Contrariamente a esta fragmentación, si se analiza la interconexión de las obras en el espacio total del programa, se descubrirán efectos que no son posibles de prever en los estudios por separado. Por ejemplo en el medio físico del sistema ambiental, si hacemos una evaluación estratégica nos toparemos con que habrá una reducción adicional del actual “caudal ecológico” del río Chagres,⁶ en su segmento final y estuarino, lo que implica una evaluación seria de su impac-

to. No se hace tampoco un análisis de riesgo a 25 años y más –es decir cuando el canal ampliado esté en su apogeo–, sobre la probabilidad en la estación seca de una escasez del recurso hídrico en el Gatún, por efecto del *cambio climático* y del incremento del uso consuntivo del agua, debido al factor multiplicativo de los procesos migratorios resultantes del nuevo atractivo económico del eje transistmico; lo que podría cambiar la conclusión actual que exime a la operación de tránsito, de la extracción de recursos hídricos de otras cuencas.

La propuesta habla en diversos renglones del efecto positivo económico sobre las zonas urbanas terminales; pero no se habla del probable efecto económico inflacionario nacional por una demanda que sobrepasará la oferta, tanto en el mercado laboral calificado de la construcción como de los servicios y la alimentación. No se habla de los impactos al ya mermado corredor transistmico y zonas urbanas terminales por los procesos sociales migratorios nacionales, lo cual exigiría la formación de ejes de desarrollo, retenes en el interior del país, capaces de ordenar una igual distribución territorial de las oportunidades. En fin, nada de esto aparece en el documento de ampliación, como tampoco las compensaciones socioeconómicas a la cuenca por la apropiación de valores potenciales e indirectos del agua. Y evaluar tales impactos es *responsabilidad del promotor, o sea la ACP*, como lo exigen las reglamentaciones internacionales de toda evaluación estratégica ambiental.

Cuando revisamos pues, los contenidos ambientales de este documento, en realidad nos quedan en la mente más preguntas que respuestas sobre la obra. Y esto es la consecuencia lógica de un proyecto que lleva muchas virtudes técnicas estructurales, pero que no es completo porque a su vez, deja grandes vacíos en su dimensión socioeconómica, ecológica, cultural y humana.

Estimados amigos. Creo que no corresponde hacer desde esta tribuna científica, apologías a un NO o a un SI frente a la propuesta del próximo referéndum. Sin embargo tampoco sería honesto hacerse el “avestruz”, ante la responsabilidad actual que nos exige a cada panameño el futuro de la nación. Permitanme entonces cerrar con algunas consideraciones al respecto.

Cualquiera que sea el resultado de esta contienda, estoy convencido de que nuestra sociedad no será la misma que conocimos durante sus 100 años anteriores de vida republicana. El hecho más trascendente del actual proceso de discusión, es que este pueblo se está apropiando por fin del Canal, en términos de *conciencia*. Sin lugar dudas le quedará al final del episodio el “sentido de la pertenencia”, como valor irreversible en su conciencia nacional.

La ampliación del Canal es una necesidad de nuestros tiempos, de la economía sistémica global, independientemente si ésta se mueve hoy y mañana no, bajo el patrón neoliberal. Pero la propuesta de la ACP no responde al trasfondo del interés nacional, toda vez que no apunta a la solución de las contradicciones que han madurado en el seno de la nación panameña. Que quede claro lo siguiente: Un triunfo del NO, no tumba al país; exigirá eso sí, por la necesidad de la geoconomía mundial, hacer otro proyecto para encausarlo por los requerimientos de la transformación nacional... Un triunfo del SI, tampoco tumba al país; pero exigirá por la propia dinámica social y política interna, complementar el proyecto con un programa de Estado que logre compatibilizar la obra con las exigencias de la nación del siglo XXI; la exigencia de un desarrollo vinculado al progreso social, a la equidad, a la solidaridad, a la soberanía popular y a la culminación de un Estado Nacional realmente independiente.

En cualquiera de estos dos casos, de nuestro pueblo y claridad de su estrategia dependerá que el país se ilumine con la grandeza de un desarrollo sostenible, enrumbado hacia la mejor calidad de vida para todos. De la actitud y visión de nuestro Gobierno dependerá que el país no sea arrastrado por una coyuntura de crisis, a un abismo sin fondo. De la fuerza organizada de la razón, de la madurez política de la sociedad, de la acertada gestión de consensos, de la conciencia científica sobre los problemas a resolver, de la tolerancia y respeto a las ideas, dependerá la solución adecuada a este gran desafío. Esperemos, esto sí, que en pleno comienzo del siglo XXI no tengamos un “Cerro Colorado” minero, estremeciéndonos de frontera a frontera, ni se despliegue un “Gualaca” nacional con mucha electricidad, pero sin agua para tomar.

Notas

1. Planeta Panamá Consultores S.A., “Estudio de Impacto Ambiental ‘Optimización del Diseño’ de la Hidroeléctrica Estí”, pág. 6-3, Panamá, 2001.
2. Planeta Panamá Consultores S.A., “Estudio de Impacto Ambiental ‘Optimización del Diseño’ de la Hidroeléctrica Bonyic”, pág. VI-5, Panamá año 2005.
3. Lo que llamo “el espacio” del sistema económico del Canal.
4. El recurso no se encuentra incorporado como variable en el cálculo del flete que pagan los barcos, porque además nunca se ha hecho un cálculo de su valor.
5. El país usa actualmente un total de 1,734 m³/hab/año, lo que representa apenas un 3,4 por ciento de todo el potencial hídrico *per cápita* existente.
6. Es decir el caudal residual que deja el Canal, entre la presa del Gatún y la desembocadura del río Chagres en el Fuerte de San Lorenzo.

RESEÑA

EL REDISEÑO DE AMÉRICA LATINA: ALCA, MERCOSUR Y ALBA

Richard A. Dello Buono**

El rediseño de América Latina: ALCA, MERCOSUR y ALBA, Claudio Katz. Buenos Aires: Ediciones Luxemburg, 2006 (agosto).

Claudio Katz es un economista argentino cuyos trabajos se han publicado ampliamente. Es profesor de Economía, Filosofía y Sociología de la Universidad de Buenos Aires (UBA) y también es miembro destacado del colectivo radical “Economistas de Izquierda” (EDI), un grupo que surgió al calor de las masivas protestas en Argentina en 2001-2002. En el presente trabajo ofrece excelente análisis y comentario respecto al estado actual de la integración regional en América Latina. El capítulo inicial se dedica al “naufragado” proyecto del ALCA, seguido por dos capítulos enfocados en el MERCOSUR, otro respecto a la iniciativa venezolana del ALBA y dos capítulos finales que contienen reflexiones políticas más amplias acerca de futuros prospectos para la integración de la región.

Katz comienza esbozando las razones por las cuales el proyecto del Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA) pa-

*Sociólogo estadounidense, coordinador de la División Global de la Sociedad para el Estudio de Problemas Sociales (SSSP).