

El proyecto de ampliación del canal de Panamá: el transitismo contra el tránsito

Guillermo Castro Herrera

El tránsito interoceánico ha sido desde hace miles de años un importante factor de organización de la actividad humana en el istmo que hoy llamamos de Panamá. Sin embargo, es a partir de un determinado momento de la historia de esa actividad que se forma la estructura de acción social que designada con el nombre de transitismo. Ese término, en efecto, designa la forma específica de inserción del istmo en el moderno sistema mundial a partir del siglo XVI, de la cual resultan, a su vez, los paisajes que hemos venido a considerar como característicos de la actividad de tránsito tal como se ha venido llevando a cabo de entonces acá.¹

Lo importante, aquí, es que el ambiente y los paisajes de Panamá no son el resultado del tránsito como forma de actividad económica, sino del transitismo como formación eco-

nómico-social y como marco de relación entre la sociedad y la naturaleza en el istmo entre los siglos XVI y XXI. A lo largo de ese período, ese marco de relación ha tenido algunos rasgos constantes y, al mismo tiempo, otros rasgos cambiantes, que nos permiten identificar momentos fundamentales en su desarrollo. Tales rasgos constantes han incluido, por ejemplo, los siguientes:

- El monopolio del tránsito por una ruta en particular —en este caso, el valle del Chagres— sujeta a estricto control estatal;
- El uso de ese control estatal por parte de los grupos dominantes en el istmo con el fin de garantizar constantes subsidios ambientales y sociales a la actividad de tránsito por esa ruta particular, y como medio para concentrar y centralizar a vida económica del país —y la acumulación de los excedentes generados por esa economía— en torno a esa actividad;
- La subordinación de la periferia interior de la ruta a funciones compatibles con el subsidio al tránsito;
- La constante fragmentación del mundo de los trabajadores entre los sectores directa e indirectamente vinculados al tránsito;
- El control de las relaciones exteriores —en este caso, de las relaciones de dependencia con respecto al centro del sistema mundial— a través del control de la ruta de tránsito y de los subsidios a esa actividad y como resultado de todo ello,
- Una estructura económica que, en el concierto latinoamericano, bien podría ser llamada de heterogeneidad invertida, en cuanto concentra en el sector terciario magnitudes de actividad y producción que en el resto de la región corresponden por lo general a los sectores primario y secundario.

¹ El transitismo ha sido analizado con gran rigor por colegas como el sociólogo Marco Gandásegui —cuyo estudio clásico sobre la concentración del poder económico en Panamá cumplirá cuarenta años de haber sido publicado dentro de unos meses—, economistas como José Gómez y Juan Jované, e historiadores como Alfredo Castillero Calvo. El impacto ambiental del transitismo, sin embargo, apenas ha sido tratado en la obra de geógrafos como Omar Jaén Suárez y Ligia Herrera, y en los capítulos dedicados al tema en la Historia General de Panamá publicada en el año 2003 y convertida desde entonces en una curiosidad de coleccionistas por los malos hábitos del sectarismo característico de nuestra pobre vida política.

Una historia del impacto ambiental del transitismo en Panamá viene a ser, en este sentido, una historia ambiental de Panamá. En ella destacan tres grandes momentos fundamentales:

- El del tránsito preindustrial, entre 1550 y 1850, caracterizado por el uso de una tecnología de bajo impacto, adaptada a las restricciones que el medio imponía a la actividad, operada mediante el trabajo esclavo o de peones, y financiada en lo fundamental por el capital local.
- El del tránsito industrial ferroviario, dominante entre 1850 y 1914, que utilizó una tecnología de mediano impacto ambiental, capaz ya de subordinar medio natural a las necesidades del tránsito, operada mediante el trabajo de obreros y técnicos asalariados y financiada por capital privado proveniente del exterior.
- El del tránsito industrial hidráulico, dominante de 1914 a nuestros días, que utiliza una tecnología de enorme impacto ambiental, operada por obreros y técnicos especializados de alta calificación, y financiada por capital monopólico de Estado.

Lo esencial, en todo caso, es que el desarrollo de las fuerzas productivas en la actividad de tránsito en el marco de la formación social transitista ha dependido del subsidio en recursos humanos y naturales —tierra, agua y energía en primer término— provenientes del entorno natural, social y económico de la ruta. Esa relación de subsidio al tránsito se tradujo por necesidad en un factor que contribuyó de manera decisiva al retraso constante en el desarrollo de las fuerzas productivas en el resto de la economía nacional, y en la transformación de las relaciones sociales de producción en el resto de la sociedad.

Al abordar en esta perspectiva la dimensión ambiental del transitismo, empezamos a entender que el contraste entre los paisajes sociales y naturales del corredor interoceánico y los del interior del país no se debe a que haya en el istmo varios países en uno, sino a la presencia de una misma sociedad integrada por grupos sociales que organizan sus relaciones con la naturaleza en el marco de una estructura de poder tan contradictoria, conflictiva y violenta como para generar y

sostener el proceso de crecimiento económico sostenido con deterioro social y degradación ambiental constantes en cuyo marco se inscribe el proyecto que discutimos hoy, la ampliación del canal de Panamá. Por lo mismo, la discusión del impacto de ese proyecto sobre el ambiente creado por el transitismo debe ser ubicado en varios planos a la vez.

El primero de esos planos se refiere, sin duda, al impacto del proyecto sobre su entorno inmediato. A esto corresponde en lo fundamental el estudio de impacto ambiental sintetizado en el folleto de divulgación del proyecto de ampliación, y que con toda probabilidad resultará ser técnicamente impecable cuando llegue a ser conocido en su detalle y sea finalmente evaluado por la autoridad estatal correspondiente. Sin embargo, más allá de eso —que corresponde al ámbito de responsabilidad de la empresa estatal que presenta el proyecto—, es necesario que el Estado y la sociedad aborden el problema desde al menos dos planos más.

El primero de ellos, fundamentalmente espacial, se refiere al impacto del proyecto sobre la huella ecológica ya generada por el enclave transitista sobre el conjunto del territorio nacional, en particular de la década de 1940 a nuestros días. El segundo, fundamentalmente temporal, se refiere a la evaluación ambiental estratégica que requiere un proyecto como éste, tanto por su magnitud y demandas intrínsecas, como por su importancia para el futuro del tránsito en Panamá. A reservas de lo que nos revelen esos estudios, que aún no han sido siquiera planteados hasta donde sabemos, me atrevería a adelantar algunas ideas para la discusión del impacto ambiental del transitismo en Panamá.

En primer lugar, ya es evidente que existe una contradicción insoluble entre el transitismo y el tránsito, en la medida en que el territorio y la sociedad nacionales han llegado al límite de su capacidad para seguir proporcionando los subsidios ambientales y sociales que el tránsito demanda, como había venido ocurriendo hasta la década de 1980. Hoy, por el contrario, la creciente escasez relativa de tierra y agua en Panamá genera tensiones sociales crecientes, que tienden a encarecer los costos económicos, sociales, políticos y ambientales de la actividad de tránsito, e impiden así un aprovechamiento verdaderamente racional y sostenido de los recursos humanos y naturales del país.

Esta situación, por supuesto, no afecta sólo al Canal. Por el contrario, se extiende a la posibilidad misma de que el país pueda encarar con éxito la crisis energética que lo afecta, y crear verdaderas ventajas competitivas para el conjunto de nuestra economía, y resulta evidente para cualquiera que esta contradicción desde una perspectiva que no esté simplemente comprometida con la preservación a cualquier costo de las estructuras más tradicionales de poder del transitismo.

Por otra parte, tampoco estamos solos en esta crisis. La ampliación del Canal, y sus implicaciones ambientales, forman parte del proceso mayor de transformación masiva de la naturaleza en capital natural que viene ocurriendo a escala de toda la región latinoamericana, a través de otros megaproyectos como el anillo energético sudamericano, la interconexión vial andina, la hidrovía de la cuenca del Plata, o la integración energética centroamericana.

Dentro de ese marco mayor, y de manera más precisa, lo que resalta en nuestra tierra es el hecho de que la operación sostenida del Canal demanda, hoy, el desarrollo sostenible del país. Por lo mismo, el problema mayor para la valoración del proyecto que discutimos consiste en que carece del marco de referencia un proyecto destinado a garantizar la sostenibilidad del desarrollo en Panamá.

Esta carencia, por supuesto, no puede ser achacada directamente a la Autoridad del Canal de Panamá, sino al Estado a cuyo servicio esa Autoridad se encuentra. La Autoridad ha cumplido con su responsabilidad de formular el proyecto en los términos correspondientes a la misión que el Estado le ha asignado. Correspondería ahora al Estado proponerle al país el proyecto nacional que haga de la ampliación del Canal, además de un buen negocio en sus propios términos, el factor decisivo en la promoción y la sostenibilidad del desarrollo de la sociedad panameña en su conjunto.

Los elementos fundamentales para la construcción de ese proyecto se encuentran dispersos, hoy, en las demandas de múltiples sectores de la sociedad panameña, desde los cam-

pesinos que se resisten a la construcción de embalses en las tierras en que viven, hasta los productores del interior que desearían ver en el Canal un verdadero factor de ventaja para competir en el mercado mundial con sus productos.

En cada uno de esos casos, resulta fácil reaccionar desde nuestras tradiciones políticas más pueblerinas, diciendo que se trata de gente que simplemente se oponen al progreso. En realidad, se trata de lo contrario. A lo que se resisten esos sectores es a seguir subsidiando con su trabajo y los recursos naturales a su alcance un progreso excluyente, que no les ofrece verdadero acceso al goce de sus frutos. O, dicho en un lenguaje más cercano al núcleo más íntimo de los problemas de nuestro tiempo, esos sectores no se resisten al desarrollo de las fuerzas productivas, sino a la preservación de las relaciones de producción que constituyen el cimiento fundamental del transitismo.

Hemos llegado, así, a la más singular de las contradicciones de nuestra historia: aquella en la que el transitismo se constituye en el peligro mayor para la actividad del tránsito en Panamá. Aquí está el nudo gordiano de la crisis que nos aqueja. Y la clave para encarar ese problema está en la más sencilla de las preguntas.

Todo proceso productivo implica siempre, como sabemos, una reorganización simultánea de la naturaleza y de la sociedad. Por lo mismo, si para reorganizar la naturaleza del istmo de la manera en que lo requería el tránsito hidráulico, fue necesario organizar en República el país e incorporar a esa República los grupos sociales nuevos que surgieron de aquella reorganización del mundo natural, ¿qué transformación social y política será necesaria para hacer viable la operación sostenida del Canal mediante el desarrollo sostenible del país?

Nadie puede decir que tiene la respuesta completa a esa pregunta entre nosotros. Ella está en todos precisamente porque no está en ninguno. Por lo mismo, no hay que buscarla: hay que construirla. Y ése es sin duda el desafío mayor de nuestro tiempo en nuestra tierra.