

Marco Gandásegui. **Los retos que enfrentan el país y el Canal de Panamá.** *En publicación seriada Tareas*, Nro. 113, enero-abril 2003.
Cela, Panamá, R. de Panamá. P.p. 39-52.
ISSN: 0494-7061. Disponible en la web: <http://168.96.200.17/ar/libros/tar113/marco.rtf>
Indice de la Publicación: <http://168.96.200.17/ar/libros/tar113/index113.html>

CANAL DE PANAMA

LOS RETOS QUE ENFRENTAN EL PAIS Y EL CANAL DE PANAMA*

Marco A. Gandásegui, h.**

* Ponencia presentada el 3 de julio de 2002 en el *Foro sobre el Canal de Panamá*, realizado en la Fundación Omar Torrijos.

**Sociólogo, miembro del comité editorial de la revista *Tareas*, director del Departamento de Sociología de la Universidad de Panamá.

Un selecto grupo de representantes partidistas le entregó a la Presidenta de la República, Mireya Moscoso, en noviembre de 2001, un análisis de las perspectivas inmediatas del Canal de Panamá¹. El documento contiene un conjunto de criterios sobre el comercio marítimo mundial y presenta algunas recomendaciones sobre el camino a seguir en relación con la ampliación de la vía acuática mediante la construcción de un tercer juego de esclusas. Los autores señalan que el grupo de trabajo se constituyó para establecer “las bases para un genuino consenso nacional sobre el Canal y su futuro”.

Hay que celebrar la iniciativa de este grupo de políticos panameños. Al mismo tiempo, es obligatorio aclarar que los puntos desarrollados por los expertos partieron de un supuesto que no necesariamente sea compartido por todos los panameños. Además, fueron plurales los puntos que no fueron abordados. Durante los últimos 25 años se ha querido eludir el problema central del Canal de Panamá y la reversión de la antigua Zona del Canal. El debate se ha tratado de cerrar. Estamos seguros de que este es el mejor momento para abrirlo de par en par para que todos contribuyan con su grano de arena al futuro del país.

Hay dos posiciones que se enfrentan en forma clara y precisa en torno a todo lo que concierne al Canal y, sobre todo, a su futuro. Por un lado, el legado de Omar Torrijos. El 19 de agosto de 1977, en la Asamblea de Representantes el entonces jefe de Gobierno declaró que:

Vamos a hacer de estas instalaciones recuperadas (Canal de Panamá) y de esos kilómetros cuadrados (áreas de la antigua Zona del Canal), el uso más colectivo posible.

Y cuando digo el uso más colectivo, les estoy manifestando aquel uso en el que la mayor parte del pueblo panameño pueda disfrutar del esfuerzo de su lucha.

Pocos días más tarde Torrijos volaría a Washington donde junto con el entonces presidente Jimmy Carter firmarían los Tratados del Canal de Panamá.

Por el otro, en 1996 se aprobó, como Ley de la República, el *Plan general del uso, conservación y desarrollo del área del Canal*, estudio elaborado por la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI). Esta legislación aprobada casi 20 años después de la firma de los Tratados dice que toda decisión sobre el Canal y sus alrededores se tomará teniendo “el mercado como herramienta fundamental para determinar la asignación de recursos”. Inmediatamente después se procedió a enajenar las áreas que rodean el Canal de Panamá sin estrategia o plan aparente.²

El documento que le fue entregado a la Presidenta de la República por los dirigentes de los partidos políticos sólo tomó en cuenta la segunda posición, sin considerar la primera. Es decir, el legado de Torrijos de hacer “el uso más colectivo de la antigua Zona del Canal”, para beneficio del desarrollo del país, quedó relegado a un segundo plano. Esta circunstancia debilita la propuesta y refleja los problemas que actualmente caracterizan tanto la administración del Canal de Panamá como el manejo de las áreas revertidas como producto de los tratados firmados en 1977. Para llenar ese vacío consideramos adecuado proponer un conjunto de puntos.

En el presente trabajo se hace alusión a un total de seis temas que no fueron abordados por el documento. Son temas vitales para la elaboración de una estrategia, a mediano y largo plazos, en torno al futuro de la vía interoceánica. Si se quiere buscar “un genuino consenso” es necesario colocar sobre la mesa todos los aspectos de interés para el país y el pueblo panameños.

Entre los temas que no aborda el documento se destaca la estrategia que debe seguirse para integrar el Canal de Panamá al desarrollo del país. Para responder a este vacío del documento, en el presente trabajo se comienza por abordar la situación mundial actual y la forma en que Panamá se inserta en la cambiante situación internacional. Este estudio también presenta los cinco retos más difíciles que enfrenta el país en relación con la vía acuática y cuál debe ser la estrategia nacional para enfrentarlos con éxito. Se cierra con un análisis de los conflictos que afectan a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y el papel del Ministerio de Asuntos del Canal que no son abordados por el documento mencionado más arriba.

1. Los procesos mundiales que no son abordados por el documento

Recientemente, los sociólogos Giovanni Arrighi y Beverly Silver definieron la crisis actual como el final de la era iniciada por la Ilustración y la revolución industrial. Para entender hacia donde se dirige el mundo, y en el caso de interés particular para los panameños sobre el futuro del Canal, proponen investigar cuatro controversias interrelacionadas.

“La primera atañe, según los autores, al cambiante equilibrio entre Estados y, en particular, la posible aparición de un (nuevo) Estado hegemónico. La segunda, continúan Arrighi y Silver, concierne al equilibrio de poder entre Estados y organizaciones empresariales. La tercera se refiere a los grupos subordinados y si nos encontramos inmersos en una imparable carrera hacia el abismo en cuanto a las condiciones de vida y de trabajo. La cuarta corresponde al cambiante equilibrio de poder entre la llamada civilización occidental y las no occidentales”.³

Si nos encontramos frente a una crisis del sistema ¿cuál será su reemplazo? Otra interrogante es ¿si nos encontramos frente a una crisis de hegemonía, qué nuevo poder hegemónico aparecerá? La tercera pregunta se refiere a si las clases o los grupos subordinados pueden estructurar una alternativa de poder que salve el mundo de la aparente destrucción. Por último, ¿tiene sustento la tesis del “choque de civilizaciones” que cuestiona la viabilidad de Occidente?⁴

Immanuel Wallerstein⁵ coincide, en gran parte, con estos enunciados y señala que “el mundo está siendo sometido a tres presiones estructurales a las que ya no está en posición de controlar”. Según el sociólogo norteamericano, “la primera (presión estructural) es consecuencia del proceso de desruralización del mundo, que está ahora muy avanzado y que probablemente se habrá completado totalmente dentro de los próximos 25 años. Es un proceso que está incrementando el costo del trabajo en tanto que magnitud porcentual del valor total creado”.

“La segunda presión (estructural) es la consecuencia del largo plazo de la externalización de los costos, que ha sido llevada hasta el agotamiento ecológico. Ello está haciendo aumentar el costo de los insumos dentro del porcentaje del valor total creado”.

“La tercera presión (estructural) es la democratización en el mundo, que conduce a demandas crecientes respecto al gasto público en educación, salud y garantías del ingreso de vida. Esto está impulsando hacia arriba los costos de los impuestos en el porcentaje del valor creado”.

2. El documento no sitúa a Panamá en el mundo actual

En el marco de estos procesos que sacuden al mundo, hay que identificar el lugar que ocupa Panamá. Panamá se encuentra sometido a decisiones que se toman en otras latitudes. Sin embargo, tiene algunos grados de libertad para navegar en estas aguas inseguras que no han sido del todo aprovechadas. Por un lado, ha desarrollado una capacidad productiva de bienes y servicios

relativamente especializada. Además, cuenta con una infraestructura básica con capacidad para competir a nivel internacional que es el Canal de Panamá.

Las transformaciones que caracterizan este período de transición son consecuencia de procesos sociales que se están agotando. Por un lado, se está acabando la fuente barata de trabajo (social) que tradicionalmente sale de las regiones de menor desarrollo. Por el otro, el aprovechamiento gratuito y abuso de los recursos de la naturaleza (como el agua, los bosques, los océanos) tiene sus límites.

Es probable (aunque no es seguro) que a escala mundial aparezcan en el futuro políticas que enfrenten la crisis del trabajo y del ambiente. En el futuro, la posición geográfica de Panamá asumirá un papel igual o más importante que el actual en el comercio marítimo mundial. Sin embargo, en la actualidad, hay que situarnos en la crisis que caracteriza la transición que anuncia el fin de una época de crecimiento y el nacimiento de una nueva era de desarrollo.

Mientras todos observan con aparente asombro el rápido crecimiento de las transacciones financieras (intangibles que se asocian con el término "globalización") se pasa por alto otros fenómenos igualmente importantes.⁶ En este período de transición la producción mundial (tangible) continúa creciendo y el comercio internacional aumenta sin dar señales de disminuir. Igualmente, el comercio marítimo crece y, a la vez, se transforma introduciendo nuevas tecnologías que reducen tiempo y costos.⁷

Hay un fenómeno que presenta problemas políticos relacionado con el crecimiento de la producción mundial. La base de la producción material se está trasladando geográficamente hacia nuevas áreas del mundo. Los países que durante el siglo XX dominaron los procesos de producción material están exportando los empleos mientras que conservan (aunque no se sabe por cuánto tiempo) el control sobre las tecnologías y las finanzas. Es el caso de EEUU, Europa occidental y Japón que están exportando capital y tecnologías hacia Asia oriental y, en menor medida, hacia algunos países latinoamericanos.

Este fenómeno explica porqué desde hace varios decenios la ruta principal del Canal de Panamá corresponde a la costa oriental de EEUU y el Lejano Oriente asiático. Probablemente, la tendencia actual se mantendrá y la ruta mencionada continuará siendo la más importante por muchos años en el futuro.

Tener conocimiento sobre las tendencias no es suficiente para garantizar un beneficio para Panamá. Hay que tomar decisiones importantes en relación con los vínculos que tenemos con los usuarios del Canal. De la misma manera, hay que desarrollar políticas económicas y sociales para crear efectos multiplicadores que beneficien al país.

Todos los panameños esperan que el gobierno defina con claridad y precisión las políticas que deben seguirse en el manejo del Canal. Hasta la fecha la única propuesta explícita del gobierno ha sido la necesidad de que la administración del Canal garantice la eficacia de la vía acuática. Sin embargo, aún falta que se definan, de manera explícita, los objetivos que persigue el país en relación con el Canal.

Esta falta de precisión ha permitido que la junta directiva de la ACP sólo se preocupe de algunos negocios vinculados con la operación de la vía acuática. Entre éstas se destacan las actividades relacionadas con las funciones financieras, actividades de la banca y de las primas de seguros de las naves que transitan por el Canal. La junta directiva, empero, aún no se ha preocupado de estimular otras áreas para promover actividades económicas en torno a la dinámica transistmica. Igualmente, no ha logrado definir un perfil de la ACP que se compagine con los objetivos del país. Una muestra de esta situación se desprende del manejo inadecuado de la ampliación de la cuenca hidrográfica del Canal.

3. El documento no identifica los retos que enfrenta el Canal

Una política coherente tiene que enfrentar con entrega y voluntad cinco retos. Son retos que todos los panameños tenemos que compartir y que las más altas autoridades públicas tienen que resolver.

La economía mundial⁸

El primer gran reto se refiere a la inserción de la vía acuática en el comercio marítimo mundial y sus demandas a mediano y largo plazo. El Canal tiene la potencialidad de unir a todos los países exportadores del mundo. ¿Cuál es la dinámica que caracteriza a las exportaciones? ¿En qué dirección se mueve la economía mundial? Sin responder a estas preguntas el Canal se volverá obsoleto a corto plazo.

En la actualidad, el Canal de Panamá recibe el 4 por ciento de todo el comercio marítimo mundial. El comercio marítimo mundial crece a una tasa anual del 3 por ciento. Sin embargo, la

participación de la vía acuática en el comercio marítimo mundial en los últimos diez años sólo creció en el 1.5 por ciento anual.

La economía nacional

El segundo gran reto se refiere a la economía nacional. La influencia de la economía mundial sobre la vía acuática tiene que promover toda clase de actividades a escala nacional. La clave del éxito económico de la vía interoceánica lo constituye la generación de empresas y de empleos que podrían generar los 13 mil tránsitos interoceánicos anuales.

El desarrollo sostenible

El tercer reto se refiere a nuestra capacidad para impulsar el desarrollo sostenible de los recursos naturales que hacen posible la operación del Canal. Aún existen señales confusas y prioridades cruzadas en relación con la política ambiental que se sigue en la cuenca del Canal. La junta directiva de la ACP no ha definido una línea de acción clara en este sentido y la administración del Canal no cuenta con un instrumento adecuado que le sirva de guía en su trabajo cotidiano. Como consecuencia, aún se aprueban permisos que riñen con la ley en materia de explotaciones mineras, tala de bosques, desarrollo urbano y actividades comerciales dentro de la cuenca hidrográfica del Canal.

La fuerza de trabajo⁹

El cuarto reto importante se refiere a la fuerza de trabajo de la vía acuática. Es una mano de obra con funciones muy diversas. Hay que continuar mejorando y ampliando el acceso de todos los panameños a un sistema educativo cada vez más selectivo y especializado. El alto nivel de competencia de los trabajadores panameños los lleva a la ACP donde encuentran los más altos salarios del mercado panameño.

Ciencia y tecnología

El quinto reto, el más importante, es el que presenta la ciencia y la tecnología. Urge que se concrete una alianza entre la ACP y las instituciones científicas del país para estimular el desarrollo y crecimiento de estas últimas. De lo contrario el país no asimilará y desarrollará las tecnologías de punta que caracterizan la operación del Canal. Seguirá dependiendo de tecnologías que se desarrollan en centros académicos de otras latitudes. Si continuamos a la zaga en la producción de científicos se nos acusará – con razón - de ser incapaces de tomar las decisiones técnicas necesarias para enfrentar los retos del futuro. Junto con la ACP y las instituciones científicas del país, en una alianza estratégica, el gobierno puede impulsar un sistema educativo capaz de formar los científicos que necesitamos.

4. La estrategia nacional que no aparece en el documento

El gobierno panameño tiene que presentar una estrategia que ponga la posición geográfica del país – incluyendo al Canal de Panamá – al servicio del progreso y desarrollo del país. La falta de una visión para enfrentar esta demanda está complicando el panorama. El gobierno tiene que convertir la posición geográfica y el Canal de Panamá en beneficios para el país. ¿Cómo hacerlo? Esta es la pregunta que requiere una respuesta estratégica que unifique a todos los panameños. Este es el reto que enfrenta todo el país y, especialmente, su dirección política.

La ACP no entiende cuál es el papel de la vía acuática en este contexto. En realidad, no le corresponde presentar respuestas o alternativas. La ACP cumple con su misión fundamental que es pasar barcos de un océano a otro de manera eficaz, segura y económica. La ACP puede ayudar, pero no está en capacidad de ofrecer liderazgo en este punto. La ACP tiene que decirle al país como se pueden pasar más barcos, en forma más segura y al menor costo (incluyendo las alternativas sobre sus ampliaciones). No está en condiciones de definir cual debe ser la política nacional.

Cualquier ampliación del Canal representa un reto de ingeniería, de capacidad financiera y de fuerza de trabajo. Por falta de una estrategia nacional, en estos momentos Panamá carece de la capacidad para enfrentar un proceso de negociación de manera que favorezca los intereses del país. La participación panameña en las obras de ampliación de la vía acuática puede quedar relegada a simple observador como fue el caso de la construcción del Canal a principios del siglo XX.

La estrategia actual de los políticos que toman las decisiones sobre el Canal de Panamá es inaceptable. Excluyen a la mayoría de los panameños de cualquier participación en el futuro del país. Sólo conciben la participación de dos grupos “especializados” en todo lo que se refiere a la ampliación futura del Canal: En primer lugar, un pequeño grupo que se especializaría en actividades bancarias capaz de efectuar operaciones y transacciones financieras. Segundo, un amplio sector de mano de obra barata con cierto nivel de calificación de origen local que complementaría la mano de obra barata importada.¹⁰

5. Los conflictos de la ACP que no son abordados en el documento

Los conflictos que están surgiendo en torno a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) tienden a multiplicarse en forma alarmante. Es importante que el país llegue a un acuerdo en relación con el futuro de esa entidad pública.

Todo indica que gran parte de los conflictos actualmente en la agenda de la ACP se deben a la confusión que existe en torno a la función que debe cumplir esta entidad pública creada por la legislación panameña hace apenas seis años.¹¹ Pareciera que el gobierno nacional – encabezado por el Ejecutivo – quiere delegar en la ACP la toma de decisiones políticas que afectan el futuro del país. Por su lado, la ACP cree que es parte de su mandato definir el futuro de la relación entre la vía acuática y la nación panameña.

Para aclarar este asunto, hay que distinguir entre las obligaciones del gobierno y las de la ACP. El gobierno es una instancia compleja que sigue el mandato de una comunidad organizada políticamente en la República de Panamá. Desde hace muchas décadas recibió el mandato de poner el Canal de Panamá y la posición geográfica del país al servicio del desarrollo nacional.

Por su lado, la ACP también tiene definidos sus objetivos en la ley orgánica que le da vida, así como en el título constitucional que le da un rango especial. Su función primordial es garantizar el tránsito de naves de un océano al otro en forma segura, económica y eficaz.

6. Los problemas coyunturales de la ACP no aparecen en el documento

Estos son los problemas, a largo plazo, que enfrenta el país en relación con el Canal de Panamá. Sin embargo, hay otros problemas de tipo coyuntural que debe enfrentar la ACP. Estos problemas coyunturales se levantan como árboles de enormes dimensiones que obstaculizan nuestra visión del bosque (es decir, el papel del Canal en el futuro del país). En la actualidad, la ACP se enfrenta a tres serios conflictos coyunturales que debe resolver en el marco de los intereses del país. Son problemas coyunturales creados por la falta de experiencia política y, a veces, por la creencia de que las antiguas prácticas impositivas aún se encuentran vigentes.

La cuenca “occidental”

El primer problema coyuntural se refiere al mal manejo político y administrativo del gobierno del presidente Pérez Balladares quien pretendió convertir un área de 3 mil kilómetros cuadrados en una finca de la recién creada ACP. Una ley inconsulta aprobada en agosto de 1999 convirtió la totalidad de los ríos del norte de la provincia de Coclé (que fluyen al Atlántico pasando por la provincia de Colón) en reservas de la cuenca del Canal de Panamá. Sin considerar los beneficios o perjuicios de la legislación, fue el procedimiento el que descalificó de una vez la iniciativa. Para agudizar el conflicto, el gobierno panameño se ha desentendido del problema y deja que la ACP busque la manera de enderezar el entuerto.

La única solución a este conflicto es la aprobación de una ley que derogue la que está vigente. En su lugar se puede presentar otro proyecto de ley para ser discutido en la Asamblea Legislativa abiertamente sin secretismo.

Cargas nucleares peligrosas

El segundo problema coyuntural que ha creado la ACP, se refiere a los barcos que transitan por el Canal de Panamá con cargas vitrificadas de desechos nucleares. En este caso, el gobierno nacional deja que la ACP juzgue cuales son los mejores intereses del país.

En febrero de 2003 la ACP y el Ministerio de Salud suscribieron un convenio mediante el cual la entidad rectora de la salubridad nacional le daría “trato confidencial y de reserva a la

información obtenida, relativa al tránsito de mercancía radiactiva". Supuestamente la información le permitiría al gobierno brindar protección a la población. Obviamente, el pacto constituye otro argumento más para denunciar la falta de transparencia en el manejo del Canal de Panamá y el serio peligro en que se encuentra la población del país por la falta de una política coherente frente a las cargas radiactivas.¹¹

El secretismo de la ACP

El tercer problema coyuntural creado por la ACP se refiere al convenio suscrito, aparentemente sin la correspondiente autorización, con una agencia militarizada norteamericana que contempla ejercicios anuales comprometiendo toda la República. Todo parece indicar que este acuerdo forma parte de las medidas de seguridad extraordinarias que el pueblo panameño desconoce, tomadas después del 11 de septiembre de 2001 con el supuesto propósito de prevenir actos terroristas en la vía interoceánica. Las medidas envueltas en el secretismo sólo pueden generar más sospecha de los objetivos de la ACP.

7. El Ministerio de Asuntos del Canal que no aparece en el documento

En el actual debate hay un gran ausente: El Ministerio de Asuntos del Canal. Esta entidad gubernamental fue creada precisamente para servir de conducto entre las políticas de desarrollo nacional y las iniciativas relacionadas con el Canal. En la actualidad, sin embargo, el Ministerio es un botín político que sirve los propósitos de un determinado partido, sin objetivos y sin propuestas. Esta situación no es responsabilidad sólo del Ministerio sino del gobierno, incluyendo los órganos Ejecutivo y Legislativo.

El Ministerio de Asuntos del Canal debe ser la operación eficaz de la vía acuática. Este Ministerio corresponde a la política de integración del Canal al desarrollo del país.

1. Como parte del Ejecutivo, el Ministerio de Asuntos del Canal debe resolver los problemas políticos de la vía acuática como son sus relaciones con la sociedad panameña y con agentes externos.
2. Debe estar encabezando un esfuerzo por desarrollar una alianza estratégica entre la ACP y las instituciones de educación superior del país para producir las nuevas tecnologías y nuevos técnicos que demandará el futuro inmediato de la vía acuática.
3. De la misma manera, debería desarrollar iniciativas que orienten a los productores del país hacia la generación de bienes que demanda el funcionamiento del Canal y que encuentre nichos entre los usuarios.
4. El Ministerio debería estar promoviendo convenios entre productores panameños y países consumidores en todo el mundo. Aprovechando las ventajas relativas que ofrece la posición geográfica y el Canal.
5. Igualmente, debería tener una estrategia conjunta con la Cancillería para formar profesionales que trabajen en los puertos del mundo para garantizar el desarrollo de los servicios del Canal a sus usuarios.

El asunto de la ampliación del Canal

Queremos cerrar esta presentación refiriéndonos a un punto que acapara la atención de todos los que abordan el tema del Canal de Panamá. Hasta ahora sólo se ha especulado en los corredores políticos con la construcción de un tercer juego de esclusas. No existe una estrategia para enfrentar este asunto.

No existe voluntad alguna entre los dirigentes políticos para organizar los recursos del país para que nos permitan enfrentar la construcción de una alternativa al actual Canal. No se ha creado institución alguna para investigar cuáles serían las exigencias tecnológicas de la obra. Tampoco existe un proyecto para formar a los técnicos que requeriría la empresa.

En cambio, hay incontables propuestas y ofertas financieras que implicarían una venta más del istmo. Una enorme inversión de miles de millones que sería canalizada por un circuito cerrado y que sólo beneficiaría a los especuladores internacionales y a sus socios locales.

Sólo podemos enfrentar los retos del Canal unidos en torno a un proyecto nacional. Canal y nación son inseparables. Las luchas del pueblo panameño a lo largo del siglo XX no tenían como objetivo estratégico limitarse a garantizar el paso eficiente de barcos de un océano a

otro. La lucha por la soberanía tenía como estrategia poner la vía interoceánica al servicio de la nación panameña para beneficiar a todos los panameños.

Notas

1. *La Prensa* publicó el 10 de noviembre de 2001 bajo el encabezado "Propuesta sobre el futuro del Canal" el documento completo que fue entregado a la presidenta de la República, Mireya Moscoso, con el título de "Aporte para un consenso nacional sobre el futuro del Canal". (pp. 27a y 28a). El equipo responsable de la redacción del documento está integrado por Ricardo Arias Calderón (Partido Popular, ex-vicepresidente de la República), Omar Jaén Suárez (Partido Solidaridad, ex-viceministro de Relaciones Exteriores), Jorge Eduardo Ritter (Partido Revolucionario Democrático, ex ministro de Relaciones Exteriores), Ricardo Bermúdez D. (candidato a vicepresidente de la República del Partido Papa Egoró en 1994), Guillermo Quijano (MOLIRENA, ex ministro de Vivienda), Carlos Rodríguez (Partido Arnulfista, candidato a vicepresidente de la República en 1984) y David Samudio (Partido Liberal).
2. Ver artículo de Marco A. Gandásegui, 2000, "La transferencia del Canal de Panamá", *Tareas* N°105, pp. 5-34.
3. Giovanni Arrighi y Beverly Silver, 2001, *Caos y orden en el sistema-mundo moderno*, Madrid: Editorial Akal, p.11.
4. Samuel Huntington, 1997, *The Clash of Civilizations*, New York: Touchstone Publications.
5. Immanuel Wallerstein, 1999, "Los intelectuales", ponencia presentada en la Universidad de San Carlos el 17 de agosto, Guatemala.
6. Ulrich Beck, 1998, *¿Qué es la globalización?*, Barcelona: Paidós Ibérica. Hay numerosos estudios sobre este fenómeno que pueden ser consultados. La revista *Tareas* N°98, publicada en enero – abril de 1998, dedicó sus páginas al tema de la globalización.
7. Taylor se refiere a este crecimiento.
8. Eloy Alfaro, miembro de la junta directiva de la ACP, se refirió a este tema en un artículo publicado por *La Prensa*, el 1° de enero de 2001.
9. Adolfo Ahumada, miembro de junta directiva de la ACP, se refirió a este tema en un artículo de opinión aparecido en *La Prensa* del 29 de julio de 2001. Ahumada es el único miembro de la junta directiva de la ACP que ha contribuido al debate sobre el futuro del Canal de Panamá.
10. En su ensayo "Historia de los grupos humanos en Panamá", publicada por primera vez hace cincuenta años en 1953, Hernán Porras describe en forma magistral esta concepción ideológica de los sectores políticamente dominantes de Panamá. Ver en Marco A. Gandásegui, 2002, *Las clases sociales en Panamá*, Panamá: CELA. (2ª edición)
11. El ex presidente de la República, Jorge Illueca, se refiere a esta confusión y los efectos negativos que está teniendo sobre la administración del Canal en un artículo de opinión, "La Asamblea Legislativa y los tránsitos radiactivos", publicado en *El Panamá América* el 19 de noviembre de 2001.
12. Sady Tapia, 2003, "Firman pacto sobre carga nuclear", *La Prensa* (Panamá), 18 de febrero.