

FORMACIÓN ECONÓMICA SOCIAL, ESTADO Y LA SELECTIVIDAD DE LA PROBLEMÁTICA AMBIENTAL EN PANAMÁ¹

Keyla Rodríguez

Departamento de Sociología de la Universidad de Panamá. Panamá

keilamabel02@gmail.com

<https://orcid.org/0000-0003-0667-9686>

Resumen

La presentación tiene como propósito develar la racionalidad que anima al Estado panameño en la selección de la problemática ambiental a gestionar a través de sus políticas públicas, la cual se encuentra desvinculada de la gestión de los riesgos socio – ambientales, que actualmente enfrenta el país. La selección de la gestión del agua, más allá de proveer del vital líquido a la población se encuentra asociado con la provisión de la principal materia prima, requerida para el funcionamiento de su activo máspreciado, el Canal de Panamá. Este esfuerzo constituye una aproximación teórica y repaso de la conformación económica – social del país, a fin de encontrar los marcos explicativos de tal selectividad. Frente a la realidad de un sistema complejo y vulnerable como lo es el espacio natural, se observa una falta de comprensión en el abordaje y forma de administrarlos de acuerdo a las competencias institucionales, responsables de tal tarea. El Estado frente a este reto ha optado por soluciones de tipo tecnológicas en su mayoría, simplificando la problemática y obviando las razones de fondo, las cuales hacen relación con la forma en que ha evolucionado nuestra formación económica – social y por ende el Estado.

Palabras Claves: Estado, agua, problemática ambiental, transitismo

Abstract

The purpose of the presentation is to reveal the rationality that encourages the Panamanian State in the selection of the environmental problem to be managed through its public policies, which is unrelated to the management of socio-environmental risks that the country currently faces. The selection of water management, beyond providing the vital liquid to the population, is associated with the provision of the main raw material, required for the operation of its most precious asset, the Panama Canal. This effort constitutes a theoretical approximation and review of the economic-social conformation of the country, in order to find the

¹ Recibido 27/11/21 – Aprobado 3/3/22.

explanatory frameworks of such selectivity. Faced with the reality of a complex and vulnerable system such as the natural space, there is a lack of understanding in the approach and way of managing them according to the institutional competencies responsible for such a task. Faced with this challenge, the State has opted for mostly technological solutions, simplifying the problem and ignoring the underlying reasons, which are related to the way in which our economic-social formation and therefore the State has evolved.

Keywords: State, water, environmental problem, transitism

Introducción

La crisis ambiental, devela la desconexión existente entre los marcos regulatorios que rigen el sistema natural y el modelo económico mediante el cual funciona la sociedad occidental, principalmente; caracterizándose, por la ausencia de límites en su afán de acumular riquezas. Este voraz e insaciable apetito tiene como materia prima el espacio natural; generando sobre este último una relación de sujeción, dominio y total explotación hasta llegar a su extrema vulnerabilidad, manifiesta en la presencia casi permanente de la incertidumbre y el riesgo, sobre todo la población más vulnerable.

En este sentido, se observa que se ha creado un desbalance entre las intervenciones, manifiestas en la extracción y la contaminación, formas éstas, mediante las cuales se hace uso del espacio físico versus la capacidad regenerativa de la naturaleza. Frente a este escenario, no cabe duda de que los riesgos a los cuales se ve sometida una parte importante de la población se constituyen en un llamado al cambio de algunas estructuras de funcionamiento mediante las cuales ha venido operando la sociedad en su conjunto.

Dada la profundidad de la crisis, tales cambios van más allá de las conductas individuales. Es necesario, en primera instancia la transformación de la racionalidad instrumental que hasta ahora ha ejercido control sobre nuestra forma de conocer y de relacionarnos con la naturaleza. Como señalara Leff en su momento, esta crisis responde a la “crisis de la civilización de la cultura occidental”, que ha generado la “cosificación del ser y la sobre explotación de la naturaleza”. Mientras esto no se asuma y se siga apostando únicamente a la ciencia y a la tecnología, como panaceas únicas para atender los riesgos, la incertidumbre continuará inexorablemente hacia el incremento de los mismos.

A pesar, de que los riesgos, en su mayoría son generados a través de relaciones sociales y económicas ejercidas sobre el espacio natural, lo cierto es que todavía no existe un grado de integración entre aspectos tales como: cultura y naturaleza,

ciencias sociales y naturales, sistema económico y ambiente; entre otros a mencionar. Esta visión de conjunto es requerida dada la naturaleza de las relaciones; con miras a establecer un abordaje integral y tener la capacidad de aspirar a explicaciones cónsonas con la complejidad del estado en el cual se encuentra el resultado de la mencionada intervención, manifiesto en los riesgos socio – ambientales.

Estos riesgos, la mayoría de las veces, lejos de atender su causalidad, la institucionalidad gubernamental, ha optado por lidiar con las consecuencias. En este sentido, cuando los mismos se hacen presente, lo más que se ha podido establecer son sistemas de alerta temprana -en ocasiones- y apoyo a los damnificados. Pero, ambas son respuestas de tipo reactivas las cuales se hacen cada vez más insuficientes y costosas dada la frecuencia y la intensidad de los eventos. Todas estas condiciones entrelazadas se convierten en la fórmula por excelencia, a fin de que la amenaza y el riesgo avancen hacia un estado de permanencia, donde el Estado dadas sus competencias tiene un papel fundamental.

La ubicuidad del riesgo y la funcionalidad del Estado

El estudio de un sistema complejo aplicado a la naturaleza se encuentra en un constante redescubrimiento de las propiedades que conforman la estructura, puesto que las mismas transitan de una aparente estabilidad a procesos de inestabilidad, producto de transformaciones propias o que proceden del entorno y generan afectaciones. En este sentido, Rolando García señalará que el estudio o análisis de un sistema complejo debe residir, precisamente en la dinámica de los procesos, más que en la estructura, puesto que es en estos procesos de “estructuración y “desestructuración”, lo que permite establecer como se logra la transformación o evolución del sistema, según sea el caso.

Es así, como en lo que atañe a la ubicuidad del riesgo, más que atender a sus consecuencias, producto de múltiples causas, las cuales se han extendido más allá del espacio y el tiempo en que se originó, produciendo un entrelazamiento entre los diferentes factores que lo propician y desarrollan, haciéndolo cada vez más complejo y con frecuencia inmanejable, Ulrich Beck lo planteará de la siguiente forma:

“...El diagnóstico de la sociedad de riesgo mundial sería exactamente el siguiente: los denominados peligros globales hacen que se resquebrajen los pilares del tradicional sistema de seguridad. Los daños pierden su delimitación espacio – temporal para convertirse en globales y permanentes. Los daños apenas si se pueden seguir atribuyendo a unos responsables determinados; el principio de

causalidad pierde capacidad segregadora. Los daños tampoco pueden seguir siendo compensados financieramente...” (Beck, 1998, p. 70).

Este vínculo existente entre sociedad y espacio natural hace obligado que el estudio, abordaje y administración de los temas ambientales se realicen de forma inter y transdisciplinaria en lo correspondiente a la gestión del conocimiento y por ende a lo que atañe a su administración, la cual reposa en el Estado. Sin embargo, contrario a la naturaleza misma de funcionamiento del espacio natural, en lo que respecta a la generación del conocimiento, aun no se supera la división entre las ciencias sociales y naturales; y en lo atinente a la administración por parte del Estado se observa que la estructura en la cual se encuentra organizada la gestión pública, se caracteriza por ser sectorial y de competencias privativas; esto, obviamente va en sentido contrario y no ayuda a una gestión ambiental eficiente; lo ideal es que el modelo de administración sea cónsono con la naturaleza del objeto, el cual debe ser el criterio a fin de determinar esta forma de interacción, al momento de su análisis o toma de decisiones.

Contrariamente, tiende a abordarse de la forma más simplificada, particular y solitaria, en consecuencia, esto incide en los resultados los cuales no parecen acercarse a la solución de la problemática, puesto que epistemológicamente no existe una correspondencia entre la naturaleza del objeto y su abordaje.

Sin desmeritar el hecho sobre la necesidad de los niveles de especialización, lo cierto es que se debe atender de igual forma la integralidad, como condición indispensable a fin de obtener un abordaje lo más próximo a proveer niveles explicativos sobre la causalidad de los eventos generadores de la crisis socio – ambiental. Sin embargo, tal ejercicio no es fácil, pues está condicionado al tipo de dominio del conocimiento al cual se haya logrado alcanzar o de los intereses que primen. Al respecto, Leff advertía lo siguiente:

“La problemática ambiental, más que una crisis ecológica, es un cuestionamiento del pensamiento y del entendimiento, de la ontología y de la epistemología con las que la civilización occidental ha comprendido el ser, los entes y las cosas; de la ciencia y la razón tecnológica con las que ha sido dominada la naturaleza y economizado el mundo moderno”. (Leff, 2018, s/n)

Y es que buena parte de los retos o las problemáticas son abordados de manera parcial, siendo subdivididos, segmentados o particularizados, utilizando normalmente el conocimiento disciplinar o en todo caso las competencias institucionales. Un ejemplo es la administración del agua en Panamá, la cual, de

acuerdo con el uso, se disemina en un sinfín de instituciones. Esta particular forma de encarar los desafíos se remonta a viejas discusiones filosóficas, en la cual Rene Descartes, tiene un papel protagónico. Y esto a su vez se refleja, en la estructura de funcionamiento, particularmente del Estado, proyectándose en la forma en que se organiza y ejerce sus funciones.

Dentro de las competencias del Estado, se encuentra la administración de las políticas públicas tanto: la gestión ambiental como la administración de los riesgos a través de instituciones tales como: el Ministerio de Ambiente (MI AMBIENTE) y el Sistema Nacional de Protección Civil (SINAPROC), respectivamente. En este sentido, el Ministerio de Ambiente cuenta con políticas, mecanismos, recursos e instrumentos para efectos de llevar adelante sus competencias, y entre ellos, destaca la gestión ambiental. Este instrumento está dirigido conceptualmente a minimizar o ralentizar las consecuencias generadas por los impactos que se producen en el espacio físico a través principalmente de las actividades económicas, la gestión ambiental se define como:

“... un proceso que está orientado a resolver, mitigar y/o prevenir los problemas de carácter ambiental, con el propósito de lograr un desarrollo sostenible, entendido éste como aquel que le permite al hombre el desenvolvimiento de sus potencialidades y su patrimonio biofísico y cultural y, garantizando su permanencia en el tiempo y en el espacio.

Un programa de Gestión Ambiental pretende encontrar respuestas adecuadas a los problemas suscitados en la relación de la sociedad y la naturaleza. Para ello, emprende acciones tendientes a generar y rescatar conocimientos; monitorear las incidencias de las políticas públicas sobre la población (especialmente, hombres y mujeres pobres del área rural) y los recursos del territorio; y sistematizar las experiencias para la construcción del modelo de desarrollo alternativo a que aspira la sociedad”.

La gestión ambiental debe estar íntimamente imbricada con el tipo de amenazas socio – ambientales que envuelven la vida cotidiana, con miras a prevenir, fundamentalmente. La misma, tiene como propósito incidir sobre las intervenciones realizadas por las actividades económicas, productivas o de servicios en los espacios, con miras a minimizar eventuales consecuencias que se puedan desprender y generar riesgos de cualquier índole. Es así como surge la gestión ambiental; de acuerdo al autor colombiano León Gutiérrez:

“La gestión ambiental nace en la década de los setenta del siglo pasado como una reorientación del pensamiento ambiental y como instrumento para la atención de los problemas ambientales, buscando que el Estado asumiera nuevas funciones en torno a ella”. (León G., 2005, p. 89)

Este mecanismo se hizo necesario adoptar frente a las múltiples y exacerbadas intervenciones que sobre el medio natural se vienen dando de forma acumulativa. Sin embargo, los instrumentos de gestión en su gran mayoría tienden a implementarse de forma puntual, esto propicia una visión parcial de la problemática. Es decir, la misma, está circunscrita a determinadas acciones en función de una actividad económica o de servicios a desarrollar, no considera las intervenciones acumulativas sobre el espacio o recurso, lo cual limita su análisis final, esto la hace un mecanismo insuficiente frente a las intervenciones, sin embargo, es como se ha venido implementando a nivel del Estado, quien a través de sus competencias asume los pasivos originados por las actividades desarrolladas principalmente por el capital privado. A nivel de instrumento institucional, dentro de nuestro entorno, no sólo se debe lidiar con las limitaciones del mismo, adicional a ello, se observa una implementación circunscrita, sectorial y en no pocas ocasiones totalmente desvinculada de los riesgos que le toca enfrentar al país.

La separación antes señalada obedece al hecho de que la problemática ambiental a administrar es atravesada por un proceso de construcción social, donde el Estado a instancias de los grupos dominantes determina que problemáticas gestionar y cuáles otras pasarán desapercibidas. Los criterios de tal selectividad responden básicamente a intereses, valores, significados; los cuales se impondrán frente a otras perspectivas tales como: la gravedad o la magnitud.

Con base a lo expuesto, en lo que atañe a Panamá, el Estado no ha sido ajeno a este proceso de construcción social de la problemática ambiental, la cual es animada por intereses económicos fundamentalmente. Es así como se observa que dentro de los riesgos y amenazas los cuales enfrenta una buena parte de la sociedad, específicamente la más vulnerable; los mismos tienden a ser atendidos de forma reactiva; mientras que el Estado concentra una buena parte de sus recursos destinados a la gestión ambiental a la conservación y preservación de las condiciones que aseguran la disponibilidad del recurso agua. Tal selectividad no sería objeto de reflexión, dado que se trata del vital líquido sin el cual no habría vida.

Sin embargo, este hecho no es lo que anima la política de conservación del agua del Estado, pues la provisión de agua a las comunidades más empobrecidas sigue

siendo un reto y una deuda del Estado para con las mismas, y esto está demostrado, toda vez que se ha constituido en una de las principales demandas por parte de los afectados, los cuales se extienden a lo ancho y largo del país. Esta deficiencia constante y permanente abre la posibilidad de establecer que la selección en lo que atañe a la conservación del agua, por parte del Estado, se encuentra animada más bien, por su principal activo, el Canal.

A través de ingentes esfuerzos el Estado de hecho ha reconocido a través de su política ambiental que su principal objeto de preocupación consiste en asegurar la provisión de agua, requerida para efectos del funcionamiento de la vía acuática, sin la cual su operación estaría altamente comprometida o en el peor de los casos sería inexistente, dada su actual tecnología. Sobreponiéndose a la atención prioritaria de riesgos tan inminentes como: la elevación del nivel del mar, cuya presencia está afectando a las comunidades costaneras y el espacio insular ocupado por parte de la población indígena Guna, los cuales algunos de los islotes deben ser reasentados como el de Gardi Sugdub. Al respecto, en 2019 la agencia EFE presentó un reportaje sobre este tema:

“Antes apenas entraba el mar, pasaba solo unos días al año, pero ahora cualquier lluvia nos afecta porque nos estamos hundiendo. No hace falta ser científico para notarlo. Mira Nonumula, ya casi está bajo el agua”, explica Pablo Preciado, el “saila” o líder espiritual de la comunidad, mientras señala la isleta de enfrente... San Blas, el turístico archipiélago de aguas transparentes al que pertenece Gardi Sugdub y que a su vez forma parte de la comarca indígena Guna Yala, es una de las zonas más perjudicadas en Latinoamérica por el aumento del nivel de los océanos...” (EFE, 21-06-2019)

Así como este escenario, existen espacios tales como: la Claridad de Chame en el Pacífico, la Costa Arriba y Costa Abajo de Colón en el Caribe y otros más, sin embargo, frente al riesgo de pérdidas de vidas y bienes materiales de comunidades vulnerables prevalece y se antepone la necesidad de disponer de agua; y la misma se hace cada vez más crítica, sobre todo a partir de la reversión del Canal por parte de los norteamericanos, puesto que cambia la estrategia administrativa al pasar a manos panameñas. Se pasa de una administración con fines estratégicos y geopolíticos a beneficio de los norteamericanos en palabras de Sabonge, “operación sin ánimo de lucro” a una con miras a ser más competitiva en el tránsito de buques al servicio de la marina mercante mundial; estableciéndose en la Constitución de la República que la misma debe operar de forma: “segura, continua, eficiente y rentable”. Sabonge concluye el respecto que:

“Este cambio de filosofía requería la transformación, de un sistema de precios basado en la recuperación de costos, a un sistema fundamentado en el valor de mercado del servicio que el Canal presta a sus clientes”. (Sabonge, 2009, p. 31)

Para efectos del cambio de precio también se hacía obligante la competitividad de la vía y es aquí cuando se comienza a sentir con mayor fuerza la necesidad de asegurar el agua para la operación del Canal. El contar con la disposición del agua durante la administración norteamericana, estuvo de alguna forma asegurada debido, por un lado, al tipo de operación que se ejecutaba, la cual no era tan demandante y por el otro, la segregación de toda el área de tránsito y más allá, la cual era de uso restringido en todos los sentidos para los nacionales, propiciando con menos esfuerzo la conservación de bosques, condición requerida para su conservación.

Sin embargo, al pasar a manos panameñas, los espacios aledaños a la cuenca empiezan a sentir la presión demográfica, lo cual le resta espacio boscoso. Adicional a ello, en la última década, con especial énfasis se observa que además del crecimiento demográfico se han intensificado nuevos competidores por el uso de los preciados espacios de la cuenca canalera, como lo es el sector económico privado, quienes ven en las tierras de la cuenca, potenciales espacios de desarrollo de sus respectivas actividades económicas. El Estado sin ánimo de establecer límites frente a estas avanzadas y menos aún de desarrollar una política de gestión integral del ambiente, que involucre un uso racional de los espacios y de los recursos por parte de los grupos sociales y económicos, ha optado nuevamente por apostar a la tecnología buscando alternativas que aseguren el vital líquido para el funcionamiento del Canal, el cual ha dado los frutos económicos esperados.

Frente a este escenario, se comprueba lo señalado en su momento por Axel Dourojeanni: “la gestión ambiental es una gestión de conflicto”, dado que los mismos recursos tienen usos excluyentes por diferentes grupos sociales. En este sentido, es importante determinar cómo el Estado logra homogenizar los intereses en pugna y adjudicarse la potestad de decisión última, bajo el ropaje de la búsqueda del bien común, en lo que se refiere a la gestión del ambiente. Una gestión que sigue en gran parte una racionalidad de tipo económica, más allá de asegurar el bienestar a toda la población y menos aún de vincular la gestión del ambiente con los riesgos socioambientales a los cuales se enfrenta el país.

El Estado y los mecanismos de adhesión social

Sin ánimo de realizar una historiografía del nacimiento y evolución de la figura del Estado, es importante destacar las circunstancias mediante las cuales surge, lo cual le ha valido su persistencia hasta la actualidad, dado el ejercicio de su función fundamental², según Engels.

Su presencia se hizo casi que obligada a medida que se incrementaban las diferencias entre los grupos sociales, sobre todo aquellos surgidos a instancias del proceso de acumulación económica.

Por lo tanto, se requería de la figura de un ente que estuviese por encima de “intereses particulares” y pudiese representar en sus actuaciones y decisiones la búsqueda del “bien común”; esto lo investiría de una aureola de legitimidad. Para efectos de llevar adelante su cometido hace uso de diversos mecanismos de control, los cuales en un primer momento predominaban aquellos que se imponían a través de fuerzas coercitivas, generalmente de tipo físicos. Pero, así como la figura del Estado ha transitado por diversos periodos evolutivos, de igual forma, se observa las transformaciones en lo que corresponde a los mecanismos de control social, y con ella formas de sometimiento menos confrontativas.

Es así, como el Estado no solamente surge como mediador, árbitro o juez último de los conflictos sociales que se generan, producto de una sociedad dividida en clases y cuya característica fundamental va a ser el enfrentamiento permanente entre grupos antagónicos; pero más allá de esto, a través de su gestión crea las condiciones propicias de desarrollo para efectos de asegurar en función de la clase dominante, su supremacía en todos los ámbitos, en detrimento del resto de los grupos sociales que conforman la sociedad. Asegurando así, las condiciones de reproducción del proceso de acumulación económico.

Este afán de aumento de la riqueza no tiene límites; pues como bien lo señala James O'Connor, el circuito de funcionamiento del capital se da mediante el uso de

²En una palabra, el régimen de la gens, fruto de una sociedad que no conocía antagonismos interiores, no era adecuado sino para una sociedad de esta clase. No tenía más medios coercitivos que la opinión pública. Pero acababa de surgir una sociedad que, en virtud de las condiciones económicas generales de su existencia, había tenido que dividirse en hombres libres y en esclavos, en explotadores ricos y en explotados pobres; una sociedad que no sólo no podía conciliar estos antagonismos, sino que, por el contrario, se veía obligada a llevarlos a sus límites extremos. Una sociedad de este género no podía existir sino en medio de una lucha abierta e incesante de estas clases entre sí o bajo el dominio de un tercer poder que, puesto aparentemente por encima de las clases en lucha, suprimiera sus conflictos abiertos y no permitiera la lucha de clases más que en el terreno económico, bajo la forma llamada legal. El régimen gentilicio era ya algo caduco. Fue destruido por la división del trabajo, que dividió la sociedad en clases, y reemplazado por el Estado”. (Engels, 1984, p. 133).

las utilidades con miras al aumento de las mismas, en sus propias palabras sería: “el dinero en busca de más dinero”.

Precisamente, dentro de esta sucesión de etapas que conlleva el proceso productivo existen insumos altamente demandados los cuales son obtenidos de la naturaleza. Pero, aquí es donde el capital ha empezado a tener dificultades, durante los últimos tiempos, dado que la naturaleza no opera de la misma forma que lo hace la reproducción del capital. La naturaleza funciona como sistema complejo cuya conformación está regida por principios, ciclos e interacciones que la autolimitan y condicionan.

Sin embargo, la economía de mercado procede ajeno a estos marcos regulatorios internos que caracterizan al espacio natural. La forma en que funciona el capital con respecto a los procesos de extracción se caracteriza básicamente por desconocer u obviar las fronteras, los marcos de referencia y los límites. Esta obnubilación del capital le ha permitido salvar estas restricciones en cuanto a la disponibilidad de los diferentes recursos naturales que determinados espacios le presentan, pues frente a esta limitante, la salida del capitalismo es seguir incorporando nuevas áreas. Así lo señala Snyder, citado por O’Connor:

“El capital puede funcionar independientemente de cualquier condición natural particular, en términos de Gary Snyder, el capital “expande lo suficiente su sistema de sostén económico como para poder permitirse destrozar un ecosistema y seguir avanzando” (O’Connor, 2001, p. 216)

Esta forma de operar del capital ha llegado a socavar su propia base productiva y es así como el Estado debe atender, por un lado, la gestión ambiental y por el otro, la administración del riesgo, a través de las políticas públicas. En las mismas se establecen una especie de acuerdos o consensos, no sin antes realizar ingentes esfuerzos en función de orientar o encasillar la opinión pública, mediante la acción de diversos entes conformadores de la misma. Estos mecanismos actúan sobre las estructuras cognitivas de los individuos logrando que los mismos se adhieran a los dictámenes establecidos de forma casi imperceptible y sobre todo voluntaria; aun cuando los mismos no sean de su complacencia o peor aún, vayan en contra de sus propios intereses. En la sutileza de su internalización, se encuentran sus niveles de eficacia, en cuanto a lograr los propósitos establecidos. Bourdieu lo planteará de la siguiente forma:

“... el Estado es el principio de organización del consentimiento como adhesión al orden social, a los principios fundamentales del orden social, que es el fundamento necesario no sólo de un consenso sino de la existencia misma de las relaciones que conducen a un disenso.” (Bourdieu, 2014, p. 15-16).

Para efectos de lograr esta adscripción por parte de la mayoría de los grupos de la sociedad, en la cual no sólo se establecen los acuerdos sociales sino también la forma de dirimir los desacuerdos y hasta de los disensos que pueden ser reconocidos, se cuenta con aparatos de formación y generadores de opinión pública, específicamente: la escuela, los medios de comunicación, los ritos, la historiografía, las redes sociales, entre otros a mencionar; los cuales de forma casi imperceptible van moldeando las visiones e imaginarios sobre la percepción de la realidad. A través de estas convivencias se va estableciendo un orden para efecto de normar las interacciones en casi todos los planos que conlleva la dinámica social. Donde el Estado adquiere una connotación como aquel que asegura la “búsqueda del bienestar de todos”, de autoridad, de establecer lo que corresponde a lo oficial, de mantener la neutralidad, que le hacen el agente por excelencia para establecer las taxonomías. En palabras de Bourdieu sería:

“... lo que llamamos Estado, lo que señalamos confusamente cuando pensamos en el Estado, es una especie de principio del orden público, entendido no solamente en sus formas físicas evidentes sino también en sus formas simbólicas inconscientes, en apariencia muy evidentes. Una de las funciones más generales del Estado es la producción y canonización de las clasificaciones sociales”. (Bourdieu, 2014, p. 22)

El establecimiento de las clasificaciones y tener la potestad de imponer determinaciones sobre aspectos que tienen impacto en las dinámicas de vida y a futuro de tipo: sociales, económicos, políticos, seguridad, ambientales y demás, temas éstos que por la envergadura de las decisiones en cuanto a consecuencias a enfrentar, requieren de estar sustentadas; para ello, es necesario contar con una fundamentación que legitime y establezca las condiciones de adscripción de los que participan dentro de la sociedad. El Estado debe presumir que la voluntad que lo anima es la búsqueda del bienestar de la mayoría de los integrantes de la sociedad y tomando en consideración que sus decisiones tienen que ver con aspectos técnicos se hace acompañar de actores sociales que tengan la experticia y sean reconocidos dentro de la sociedad como tales. En otras palabras, se hace uso de las opiniones de expertos, quienes están allí para darle legitimidad y fundamento a las decisiones y actuaciones del Estado:

“... se podría decir que el Estado... fortalece un punto de vista entre los demás en el mundo social, que es el lugar de enfrentamiento de los puntos de vista. Él dice de este punto de vista que es el buen punto de vista, la perspectiva de las perspectivas, el geometral de todas las perspectivas. Es un efecto de divinización. Y para ello, debe convencer de que él mismo no es un punto de vista. Por eso, es esencial que haga creer que es el punto de vista sin punto de vista. Por lo tanto, es necesario que la comisión aparezca como una comisión de expertos, es decir, por encima de contingencias, de intereses, de conflictos, fuera del espacio social en último término porque, una vez dentro del espacio social, se es un punto, o sea, un punto de vista que se puede relativizar.” (Bourdieu, 2014, p. 47)

De acuerdo con el autor francés, lo realmente meritorio de esta “comisión”, es que tiene la virtud de tornar asuntos de índole privados en públicos. Es decir, pasar de lo particular a lo universal, a fin de que las decisiones o determinaciones presenten la menor cantidad de objeciones u oposiciones posibles. En este mismo orden de ideas, Bourdieu también destacará otro concepto que tendrá la fuerza discursiva de no ser objetado, el cual se sustenta en este ente, que es capaz de sobreponer lo particular a lo general; al darse esta conversión, se da el soporte para determinar lo que es “oficial” de aquello que tiende a ser especulación o ideas particulares. Lo oficial no se cuestiona y aun cuando en gran parte de las ocasiones carezca de justificación, aun así, no se pone en duda, sino que se cumple.

“Estos agentes han construido poco a poco eso que llamamos Estado, es decir un conjunto de recursos específicos que autoriza a sus poseedores a decir lo que es bueno para el mundo social en su conjunto, a declarar qué es lo oficial y a pronunciar palabras que en realidad son órdenes, porque tienen detrás la fuerza de lo oficial” ((Bourdieu, 2014, p. 53)

Haciendo uso de este amplio repertorio de recursos de todo tipo a su disposición, el Estado, en lo que respecta al tema ambiental, va a estar habilitado a fin de justificar cuáles son los problemas ambientales que se deben administrar y qué otros quedarán rezagados o invisibilizados. La selección se dará en función de la imposibilidad de administrarlos todos, de acuerdo a tal realidad, el Estado con miras a establecer una jerarquización de la problemática ambiental y los riesgos a administrar concentrará sus esfuerzos y recursos en criterios, la mayoría de las veces, de tipo económicos por encima de cualquier otro criterio o necesidad.

La primacía de un aspecto como lo es el económico, además de representar intereses particulares, también se encuentra influenciado por la concepción dualista y contrapuesta de aspectos tales como: individuo – sociedad, cultura – naturaleza, sujeto – objeto, ciencias sociales – naturales; entre otros que se pueden mencionar. Al respecto Descola y Pálsson señalan:

“La persistencia de la distinción entre naturaleza y cultura en el discurso antropológico es todavía más sorprendente, porque esa dicotomía nuclear aparece en muchos sentidos como la piedra de toque filosófica de toda una serie de oposiciones binarias típicamente occidentales ... Además, la distinción entre naturaleza y cultura está siendo desafiada por un corpus creciente de datos que proceden de diferentes fuentes.” (Descola y Pálsson, 2001, p. 15)

Y precisamente, tal distinción, se va a materializar en lo que respecta al abordaje que el Estado realiza a través de sus instituciones en la administración y gestión de los llamados “recursos naturales”.

Organización sectorial del Estado vs. complejidad ambiental

El Estado se encuentra estructurado de forma sectorial, que a su vez conlleva competencias privativas y aun cuando se hacen esfuerzos por realizar coordinaciones inter- institucionales, las mismas operan en función de apoyos puntuales, la mayoría de las veces. Esta forma de funcionamiento hace relación con la forma en que desde el siglo XVIII y XIX se ha producido el saber, caracterizado por las separaciones que han operado en el marco del conocimiento disciplinar.

Inmanuel Wallerstein planteará que, las disciplinas se convierten en obstáculos que no ayudan a la comprensión del mundo. El autor neoyorquino va a sustentar que, a partir del siglo XVII con la emergencia del conocimiento científico, se propicia la separación entre la filosofía y la ciencia; esta última se afina en la inducción, la cual se ejercita a través de “observaciones empíricas” y su capacidad de ser repetibles, dándole el carácter de “verificabilidad”. Estos espacios estancos disciplinares, no ayudan a la comprensión de la interacción entre los sistemas sociales y los espacios naturales de manera integral.

Es así como se observa que el ambiente ha sido y es objeto de estudio de diversas disciplinas, tanto sociales como naturales, cada una por su lado. Igualmente, cada institución involucrada con su propio nivel de competencias, actuando la mayoría de las veces, por decirlo menos, de forma privativa o unilateralmente.

Siendo común observar como un mismo elemento natural va a ser objeto de administración por diferentes instancias, desde autoridades locales hasta instituciones cada una con competencias dependiendo del uso del recurso y, sobre todo, sin ningún tipo de coordinación entre sí. Los resultados y consecuencias no se hacen esperar las cuales redundan en mayor depredación del espacio natural, contradicciones, traslados de problemas de una institución a otra y, sobre todo, el agravamiento de la problemática, la cual pese a los esfuerzos desarrollados parece no dar un paso atrás en el avance del deterioro ambiental.

Las características de esta dinámica operativa institucional, en lo que a políticas públicas ambientales se refiere, se enmarca en un escenario aún más amplio, cual es la forma en que ha evolucionado la formación económica social del Estado – Nación panameño; esta categoría, cuenta con la capacidad explicativa en cuanto a identificar el criterio que ha primado en la selectividad de la problemática ambiental a gestionar, aquella en la cual el estado concentrará sus esfuerzos y recursos y que no es otra que: la preservación del agua.

Antes y durante la gestación de la nueva República, se observará como la clase comercial, haciendo uso de la posición geográfica le dará continuidad al modelo transitista, instaurado prácticamente desde la era colonial, haciéndolo extensivo en los subsiguientes periodos hasta llevarlo a la actualidad y de esta forma adelantar su proyecto económico, por encima de cualquier otro. Observándose como los principales hechos que van modelando el Estado – Nación giran en función de concretar la vía de tránsito y de esta forma facilitar el desarrollo de su proyecto económico.

En este sentido, sin lugar a dudas, la riqueza natural de una nación se convierte en el sustento material del patrimonio de cualquier Estado o nación, la misma va a ser objeto de atención por parte de los grupos sociales, sobre todo aquellos que desarrollan actividades económicas en función de la misma. Es así como, no es de extrañar que exista un vínculo muy estrecho entre la explotación de los recursos naturales y el rumbo que tiende a seguir el acontecer histórico de las formaciones económicas y sociales, tal es el caso de Panamá, cuyos principales acontecimientos han girado en torno a su posición geográfica materializada en la vía de tránsito.

Si bien es cierto, la misma surge a instancias externas y tiende a ser determinada por circunstancias fuera de la dinámica propia, esto no fue impedimento para que en sus entrañas se forjara un sector económico beneficiario de la misma. Tal hecho

se remonta a la era colonial, se consolida en la era Departamental y empieza a ser objeto de usufructo a partir del siglo XX en el cual se estrena la era Republicana.

El Canal, específicamente a partir de su reversión y posterior ampliación, con mayor énfasis se ha constituido en el principal activo del Estado; esto a su vez lo compromete en asegurar las condiciones de su operatividad, el cual es el agua, con miras a seguir obteniendo los recursos económicos que aporta y mantener las actividades económicas en función de los cuales giran los intereses del grupo social beneficiado. De aquí, la importancia de develar las motivaciones que se encuentran más allá de asegurar el vital líquido a la población, de acuerdo con el discurso del Estado. Al respecto, los estudiosos Peter Berger y Thomas Luckmann, en su momento plantearon que cada sociedad de acuerdo con sus prácticas de vida les asigna un “significado especial” al objeto de sus preocupaciones, y el mismo está fundamentado en su respectivo “orden social, valores y normas predominantes en ella, la ideología y el poder”. Esto en forma alguna, es ajeno a escenarios de mayor escala, en este caso, el sistema – mundo, en el cual se observa que, desde el inicio de la modernización, manifiesto en el proceso de colonización ya se había impuesto el papel que jugaría Panamá dentro de la economía global.

Las transformaciones requeridas para efecto de generar toda una economía en función del mencionado papel fueron significativas, cambiando las dinámicas de vida de los pueblos originarios, no solamente en aquellas actividades que representaron sus formas de subsistencia, sino que incluso, fue más allá. El sometimiento fue profundo y desnaturalizador; y es aquí, precisamente donde se encuentran las raíces de la subordinación que aún hoy siguen prevaleciendo en América Latina.

Es una barrera invisible que se encuentra ubicada en el imaginario, un imaginario construido; cuyo éxito se enmarcó en despojar al nativo de sus creencias, de sus prácticas, de sus saberes para ser usurpados mediante el establecimiento de instituciones e imposición de ideologías; expropiándolos en otras palabras de su propio ser, y cuya herencia colonial ha subsistido hasta la actualidad, manifestándose en la super valoración de lo foráneo por encima de lo autóctono y la constante batalla entre civilización y barbarie, esto, es producto de esta subordinación, la cual ha tenido como centro de dominio el espacio natural, facilitado por las ideologías diferenciadoras de la llamada raza³, la cual contiene toda una impronta valorativa entre lo propio y lo extraño.

³ En el sentido que lo desarrolla Aníbal Quijano.

De aquí, que el papel asignado a Panamá haya persistido e incluso haya sido asimilado por algunos de los grupos criollos más allá de la era colonial, siendo la heredera por excelencia, la actividad comercial y sus beneficiarios en la continuidad de este proyecto. La formación económica social de Panamá ha estado determinada por las aspiraciones del sector comercial, a instancias de las demandas de la economía global, siendo el proyecto transitista su principal bastión, a través del cual se crean las condiciones para efectos del desarrollo de su propuesta.

Los comerciantes: herederos de la concreción de la vía de tránsito en el istmo

El avistamiento del mar del Sur, por parte de Vasco Núñez de Balboa en 1513, representó un hito en la integración del comercio mundial. Ante las demandas de intercambio comercial y el tránsito de las riquezas de las colonias hacia las metrópolis, se crea la necesidad a nivel global, de un paso que interconecte ambas masas terrestres. La búsqueda de este paso conllevó años de sendos estudios, exploraciones a lo largo y ancho del continente, proponiéndose varias alternativas. Finalmente, se evidencia que tal paso natural era inexistente y se hacía necesario la exploración en diversas regiones para efectos de encontrar aquel que presentase mayores ventajas en el cometido propuesto.

“Desde el siglo XVI, desde 1528 exactamente, comienzan a lanzarse ideas sobre la forma de salvar el obstáculo del istmo de Panamá para la comunicación entre los dos mares. Gente competente, geógrafos, ingenieros, navegantes experimentados, y hasta charlatanes proponen rutas y medios muy diversos para hacerlo mediante un canal interoceánico... Alexander von Humboldt... Su viaje de estudio y exploración, que lo llevó navegando por el Pacífico del Perú y Ecuador a México... Cuando regresó a Europa, publicó en 1811, en Londres, *Political Essay of the Kingdom of New Spain...* En este importante libro, que tuvo un gran impacto en el continente europeo, propuso, ante la inutilidad de encontrar el famoso paso natural en América entre ambos océanos, nueve rutas en cuatro sitios por los cuales el hombre podría excavar el sustituto del mismo, en la extensa región comprendida entre México y Colombia: el istmo de Tehuantepec, Nicaragua, Panamá y el Atrato, aunque otorga prioridad a la vía nicaragüense...” (Jaén Suárez, 2016, pp. 112-113)

A pesar de las varias alternativas, la opción por Panamá de una forma u otra siempre estuvo vigente gracias a diversas motivaciones, ampliamente estudiadas, las cuales unas más que otras la hicieron prevalecer, hasta lograr finalmente su concreción, lo cual no fue fácil, toda vez que se tuvo que lidiar con posicionar la vía por Panamá frente a otras opciones, uno de los obstáculos más retadores lo constituyó las

condiciones inhóspitas, que para ese momento prevalecían en cuanto: al clima, las enfermedades y la topografía, entre otras a mencionar. Pero, pese a tales desventajas, quien lleva adelante la tarea de mantener vigente la opción son precisamente aquellos que se dedicaban a las actividades comerciales, cuya aparición no es de reciente data.

Desde muy temprano, a partir de las postrimerías de la era colonial, este sector fue posicionándose dentro del resto de los grupos sociales, debido precisamente a sus nexos de apoyo con las autoridades españolas en cuanto a proveerles de recursos económicos durante el periodo beligerante con algunos países de Europa, especialmente Francia y su ocupación por parte de las fuerzas napoleónicas. Castellero Calvo señalará:

“Uno de los fenómenos más extraordinarios de este periodo excepcional fue cómo Panamá se convirtió, entre 1808 y 1819, en bastión financiero de las fuerzas realistas del virreinato neogranadino. El comercio panameño fue protegido, auspiciado y mimado por sucesivos gobernantes locales, por los virreyes, por el Consejo de Regencia y finalmente por el mismo Consejo de Indias. Se permitió a los comerciantes hacer lo que necesitaran para medrar en los negocios, concediéndoles permisos muy laxos de manera que pudieran ejercer el libre comercio, naturalizar (es decir, españolizar o legalizar) las mercancías compradas fuera del Imperio, siempre que fuese a naciones amigas y neutrales, y llevarlas al puerto que quisieran, incluso a aquellos que antes estaban prohibidos”. (Castillero Calvo, 2021, p. 21)

Durante este periodo tuvieron sus momentos de auge y otros de muy baja actividad, tal como lo fue el periodo 1796 -1807 que según el autor mencionado, se transitó por una época de total precariedad, producto de guerras fuera del territorio, que definitivamente tenían sus repercusiones en la actividad comercial propia, precisamente Castellero Calvo destaca, como durante esta época el contrabando más que una actividad ilícita se convirtió, prácticamente en una alternativa para efectos de proveer de insumos necesarios a los residentes.

Sin embargo, pese a estas bajas en el movimiento, la actividad comercial siempre se encontró latente frente a oportunidades que pudiesen activar los intercambios haciendo uso fundamentalmente de la posición geográfica. Generalmente, dentro de la historiografía panameña se ha hecho énfasis en que, este recurso, dado de forma “natural”, el mismo actúa de forma determinista en la vocación económica y de servicio a desarrollar; siendo que la misma se expresa, más, como una condición

y son precisamente las actividades económicas y comerciales las que en su momento le darán la relevancia o pasará desapercibida; conllevando con ello, las grandes transformaciones de las economías. Es así como lo describe el historiador Castellero Calvo:

“Sin embargo, el vínculo metalífero fue algo más que el cordón umbilical que, como una delgada línea, ataba a América con España ; en torno a las actividades metalíferas, desde Guanajuato hasta Potosí, surgieron tupidas redes de intercambios regionales y se generaron múltiples actividades productivas que transformaron profundamente las economías americanas, dando lugar al surgimiento de grandes y pequeñas ciudades, y al desarrollo de rutas terrestres, fluviales y marítimas que convirtieron a América verdaderamente en un mundo nuevo. Sin embargo, desde el punto de vista económico, uno de los instrumentos de cambio más trascendentales que introdujo la hispanización de América fue la práctica de la economía de mercado ya sea de cara a España o hacia economías vecinas”. (Castillero Calvo, 1984, p. 2)

Tal dinámica, la cual se inaugura en esta época no va a ser coyuntural, pues durante la era Departamental, se observará como este proyecto va a ser justificado a través del llamado “determinismo natural”, al respecto Figueroa Navarro señala lo siguiente:

“La noción de patria y de terruño surge de una toma de conciencia del mito geográfico según el cual dicho país está llamado a desempeñar una misión mercantil.” (Figueroa Navarro, 1982, p. 28)

La fuerza y el empeño para llevar adelante este proyecto por parte de los grupos propiciadores del mismo no es de subestimar, pues supieron sortear toda clase de obstáculos a fin de concretar el mismo. Nada más recordar que en su momento el istmo de Panamá no fue la única, ni la mejor opción a contemplar, como paso de interconexión marino, sin embargo, durante el comienzo del siglo XX fue la que al final se impuso, producto de la conjugación de circunstancias de todo tipo: económicas, en primer plano; así como también: geográficas, políticas, históricas, estratégicas e incluso conspirativas, impulsadas fundamentalmente por los capitales privados.

Por un lado, aquel que representaba los intereses del ferrocarril, a través de la figura de William Nelson Cronwell; y por el otro lado, el intento de recuperar parte del capital privado invertido en su momento por la sociedad francesa, representado a

su vez en Philippe – Jean Bunau Varilla. Pero, antes de llegar a su concreción importa destacar durante la era Departamental como fue tomando fuerza y enfilándose el proyecto transitista, pese al centralismo de Colombia.

La era departamental y la lucha por la consolidación del proyecto transitista

Los grupos cuyos intereses económicos giraban en torno a la actividad de la vía de tránsito desde antes de la anexión a Colombia estaban claros sobre su proyecto, y con el objetivo del desarrollo del mismo, vieron en la anexión a Colombia un aliado para la materialización de sus propósitos, sin embargo, tuvo que pasar muy poco tiempo después de la unión, para empezar a sentir los efectos de la política centralista mediante la cual se dirigía el territorio colombiano y por ende al Istmo.

Ante la frustración de tal política, esto de ninguna forma hizo desistir a los comerciantes istmeños en sus afanes; al contrario, frente a este nuevo revés, no sólo, no hubo acatamiento, sino que incluso se dio paso al enfrentamiento, a través de sendos intentos separatistas. A través de su rebeldía se propugnaba y luchaba por el logro de la autonomía, fundamentalmente de tipo comercial y administrativa; sin embargo, tales ideas no eran compartidas por Colombia, lo cual se evidenciará en todas las solicitudes negadas en diversos momentos.

En la búsqueda de sumar nuevos grupos y ganar fuerza, la oligarquía opta por el apoyo de la ciudadanía mediante la difusión generalizada de su proyecto. En este sentido, se hará uso de los medios escritos de aquel entonces, a fin de exponer sus ideas, al respecto Figueroa Navarro señalará:

“Examinando la prensa panameña, publicada de 1830 a 1840, localizable en la Biblioteca Nacional de Colombia, en Bogotá, las tematizaciones del *laissez-faire* y de la vía transístmica atiborran incontables columnas. Los títulos mismos de los diarios istmeños (Comercio Libre, verbigracia) indican los sentires prácticos que inflaman a los oligarcas urbanos.” (Figueroa Navarro, 1982, p. 249)

No solamente se hizo uso de los medios impresos disponibles en aquel momento, sino que, además, siguiendo al mismo autor, se utilizó la literatura, encontrándose poesías haciendo referencia al comercio libre mediante el transitismo. La misma acta de independencia en sus primeros artículos consagran y fundamentan la necesidad del libre comercio, de llevar adelante la “vocación del país” como vía de tránsito y el ejercicio de la autonomía del istmo a través de la puesta en marcha del Estado Federal.

Si hay un momento en el cual se pudiese ubicar el asumir como propia la función que le fue asignada a este territorio durante la época colonial, fue precisamente el

periodo de Unión a Colombia. La anexión a la nación sureña, lejos de facilitarle a la oligarquía criolla la concreción de sus aspiraciones librecambistas, su política con respecto al istmo iba en vía contraria. Esta lucha que no fue fácil se mantuvo durante todo el periodo de anexión, lo cual conllevó un afincamiento hacia el logro de la misma. Es, precisamente, en este escenario de oposición, donde paradójicamente, se dará inicio al forjamiento del contenido de la doctrina del llamado nacionalismo, el cual se centraría en el proyecto transitista.

“Desde la primera mitad del decimonono, el sentimiento nacionalista panameño existe.

Los ideólogos del nacionalismo se reclutan en el seno de la oligarquía urbana. Las “independencias” de 1821, 1826, 1830, 1831 y 1840, son, todas, refrendadas, prácticamente, en la Ciudad de Panamá. Desde el principio, es decir, a partir de 1821, la oligarquía citadina redacta la declaración dotada del más explícito contenido económico. Y clama por un gobierno autónomo en el seno de la Gran Colombia.” (Figueroa Navarro, 1982, p. 256).

Las razones mediante las cuales, luego de obtenida la independencia de España, es entregada de forma voluntaria al poco tiempo a Colombia, según algunos historiadores, obedeció por un lado a la escasez de su población y por el otro, al hecho de que no se contaba con un ejército para defender la recién adquirida soberanía por lo cual se temía una reconquista. Al final, el ser parte de Colombia, no aseguró que no se cumpliesen sus temores de subordinación. Incluso, más adelante se presentará otra gran oportunidad para lograr la soberanía, cuando se da el desmembramiento de la Gran Colombia en 1830, sin embargo, Panamá no aprovecha la ocasión como el resto de los países, ahora por motivaciones diferentes, según Soler por razones atinentes, precisamente a la decadencia de la ruta de tránsito:

“La profunda decadencia económica y el estancamiento demográfico del siglo XVIII, ambas instancias en comparación y contraste con el crecimiento de la población y del comercio hispanoamericanos del período, y consecuencias principales del cambio de ruta por el Cabo de Hornos, explican que las ciudades principales, Panamá y Portobelo, no prolonguen con eficacia su pasada función de definir un espacio geo – económico nacional. Esta es también causa principal de la imposibilidad en que se encontró el Istmo para formar Estado independiente al momento de desmembrarse la Gran Colombia en 1830.” (Soler, 1980, pp. 20-21).

El anhelo independentista aflora y se desvanece, según la condición en que se encuentre la ruta de tránsito. Estas circunstancias, las cuales en su momento se convierten en las razones de mantener la adhesión a la Gran Colombia, a su vez

pasan a ser las principales causas que están detrás de todos los intentos separatistas los cuales se dieron durante su anexión; motivados por el anhelo de convertir al istmo en el vínculo del comercio internacional. Las fórmulas que debía asumir la nación para cumplir con tal cometido, en su momento fueron diversas y en algunas de ellas lo menos importante era la soberanía; el proyecto y los intereses económicos de los grupos comerciantes estaba por encima de cualquier otra consideración.

Los hechos, mediante los cuales se fueron entretejiendo durante la era Departamental la concreción de tal proyecto, correspondieron a una amalgama entre circunstancias externas y fuerzas internas, en este sentido se pueden mencionar: el movimiento anseatista de 1826, los medios escritos, los tratados pactados entre Colombia y Estados Unidos (Mallarino Bidlack) y a su vez este último país con Inglaterra, (Clayton Bulwer), la construcción del canal Francés, la fiebre del oro de California el cual propició la construcción del ferrocarril de Panamá; algunos de ellos devinieron en frustración al ver que Colombia no era cónsona en colaborar para que se concretara el establecimiento de la llamada “vocación de Panamá”, dando como consecuencia que en los casi 83 años de unión se suscitarán aproximadamente 17 intentos y 4 separaciones, todos ellos animados por la clase comercial en su afán de hacer prevalecer su proyecto económico. Importante destacar en medio de este escenario, los augurios presentados en su momento por el colombiano Carlos Martínez, en torno a las ansias imperialistas norteamericanas, las cuales calzaban bien con el disgusto de la clase comercial panameña, quien tempranamente en 1901 planteaba lo siguiente:

“Otra contingencia que pudiera también presentarles sería la de que el Gobierno de los Estados Unidos, a quien tanto se teme hoy en Colombia por sus tendencias imperialistas y absorbentes, resuelto a adquirir la vía de Panamá y a impedir que ese canal se abra por los europeos, fomentara bajo mano las impaciencias y el descontento de Panamá, y promoviera allí un movimiento separatista, primero, y de la anexión luego, a la Unión Americana ¿Cómo podría estorbarlo el Gobierno de Colombia?... recordemos que en Panamá existen de tiempo atrás muy poderosos elementos americanos; recordemos que el inglés es allí lengua muy generalizada: recordemos, finalmente, que en Panamá existen siempre gérmenes de descontento respecto del Gobierno del Interior, y que para aquella sección de la República la obra del canal es algo como la tierra prometida”. Citado por (Castillero Reyes, 1999, p. 89).

Apenas dos años después de este aviso, el mismo se hace realidad a través de la separación de Panamá de Colombia, a instancias y bajo la protección de los

Estados Unidos, pues no cabe duda que la negociación en cuanto a la construcción del Canal, iba a ser mucho más ventajosa y menos demandante con la nueva nación. Hecho probado en el contenido del Tratado Hay – Bunau Varilla. Dada la magnitud de la obra iba a ser necesario toda una reorganización espacial y posterior configuración de la formación económica – social, ajustada a la actividad transitista, con el riesgo de encontrar adversarios internos, para mediatizar a los posibles contrarios se optó por afincar el sentimiento patriótico bajo la doctrina de la nacionalidad, el cual era el único capaz de aglutinar las fuerzas sociales divergentes en aras de un propósito.

La creación de la nacionalidad se convierte en un aspecto fundamental para efectos de la distinción de los otros Estados – Nación y de la gobernabilidad en la época moderna. Los estudiosos de esta materia coinciden en que la creación de esta doctrina se encuentra ligada a la emergencia del capitalismo, lo que va a variar es el énfasis desarrollado por uno u otro autor en determinados aspectos, dado el carácter multidimensional que acompaña a la categoría de la nacionalidad. En un territorio convergen toda clase de grupos sociales cuyas diferencias entre sí, proceden de diversos componentes tales como: los intereses económicos, el género, la etnia, el estrato social, la lengua, la religión y otros aspectos particulares. No todos estos elementos tienen el mismo poder cohesivo. En este sentido, Anthony Smith señalará, que:

“...existen elementos más aglutinadores que otros. El poder de la cohesión lo ubica fundamentalmente sobre la base étnica y cívica, ambas categorías a su modo de entender constan de mayores elementos de arraigos en la conciencia que aspectos tales como: el género, el espacio o territorio y lo socio económico, entre otros aspectos que se puedan identificar (Smith, 1997, pp. 3-4).

En la concepción occidental de la nacionalidad, la misma está integrada por diversos componentes que la configuran con miras a destacar fundamentalmente lo que tenemos en común, por encima de aquello que nos separa o diferencia y de acuerdo al autor Smith, uno de esos elementos es precisamente el territorio, pero no habla de cualquier territorio, se refiere al “territorio histórico” donde se da la amalgama de la tierra y la gente, la cual se influyen mutuamente. En su expresión señala que:

“la patria se convierte en la depositaria de recuerdos históricos y asociaciones mentales, es el lugar donde nuestros sabios, santos y héroes vinieron, trabajaron, rezaron y lucharon todo lo cual hace que nada se le pueda comparar. Sus ríos, mares, lagos, montañas y ciudades adquieren el carácter de “sagrado”, son lugares de veneración y exaltación cuyos significados intensos sólo pueden ser entendidos

por los iniciados, es decir, por los que tuvieron conciencia de pertenecer a la nación. Asimismo, los recursos de la tierra pasan a ser exclusivamente del pueblo, su fin es no ser utilizados y explotados por “extraños” (Smith, 1997, pp 8-9).

Precisamente, esta última línea ha venido siendo el leitmotiv, a través del cual se pudieron aglutinar fuerzas antagónicas y con intereses contrarios, a fin de rescatar lo empeñado por la burguesía comercial en las negociaciones del Tratado de 1903, donde en esta ocasión los grupos sociales populares serán los beligerantes, héroes y mártires.

Época Republicana: la concreción del proyecto transitista y el alto precio a pagar

Durante más de la mitad del siglo pasado, gran parte de la vitalidad del país se va a enfrascar en los esfuerzos por obtener la plena soberanía, la cual será protagonizada, paradójicamente por los sectores populares de la recién creada nación, por los que no fueron consultados sobre el alto precio a pagar en la obtención de la separación de Colombia. Ahora serán convocados a través de la doctrina nacionalista para luchar por la soberanía total del territorio, pero más importante aún, por la obtención del Canal. Y serán los mismos que tendrán que poner los muertos y los heridos para su recuperación. Así pues, tal como pudiese ocurrir con otras doctrinas, la gran virtud del nacionalismo es que precisamente tiene la capacidad de generalizar un determinado proyecto, cuyos beneficios se encaminan hacia el interés de un particular sector económico.

En este sentido el nacionalismo no necesariamente debe estar emparentado o asociado con la representación de los intereses de todos y cada uno de los grupos sociales que conforman la nación. Son discursos cuya vibrante voz va cambiando, conforme las circunstancias, se transforman y se da un acercamiento o alejamiento en la concreción de los intereses económicos de aquellos que lo propugnan. Esto se evidenció durante la era Departamental, donde se apoya la fórmula de enfilarse a Panamá como país hanseático lo cual permitiría el cumplimiento del “destino” del istmo y al no lograr su cometido por las razones de todos conocidos, entonces se comienza a apoyar la idea de la autonomía; a fin de tener la potestad de decidir sobre el recurso geográfico. Y es así como centrados en las expectativas de volver a los días de antaño, se procede a la separación de Colombia bajo el auspicio y protección de los Estados Unidos, logrando así la concreción de su propósito con la firma del tratado Hay Bunau Varilla, a tan sólo 15 días de la separación de Colombia

Efectivamente, el 18 de noviembre de 1903 se firma el Convenio del Canal Istmico entre el secretario de Estado John Hay y Philippe Bunau Varilla, representando en

ese momento a Panamá, luego de los acuerdos propuestos por el ministro plenipotenciario de Panamá, -quien “no era panameño”-, argumento éste que tratará de desmeritar lo acontecido, luego de la frustración en las expectativas de lo firmado-. Sin embargo, a tan sólo 14 días, sin la traducción oficial de los acuerdos, el 2 de diciembre de 1903 la Junta Provisional de Gobierno, quienes representaban a la oligarquía panameña de ese momento se apresuran en firmar el convenio, ratificando lo negociado por Bunau Varilla, mediante Decreto No. 24, sin modificación alguna. Mientras que, paradójicamente, el Senado estadounidense demora casi un año en su ratificación, pese a que las nuevas condiciones en que se firma el Tratado le dan amplias concesiones y ventajas a los mismos en detrimento de Panamá, es decir se redactó a su total y único beneficio, la misma se ratificada, específicamente el 23 de febrero de 1904.

Celestino Araúz y Patricia Pizzurno en su obra: Estudio sobre el Panamá Republicano señalan algunos de los significados históricos que en su momento y para la posteridad, representó el Tratado Hay – Bunau Varilla. El artículo 1, establece el compromiso de los Estados Unidos en asegurar la recién adquirida independencia de Panamá y con ello el derecho de intervenir en el territorio adyacente a la zona de tránsito, es decir Panamá y Colón, además de las amplias concesiones a perpetuidad de espacios terrestres y marinos, la renuncia de Panamá a los derechos del Canal Francés y del ferrocarril, la exención de pagos de impuestos y finalmente la creación del enclave colonial al ser segregado parte del territorio de la jurisdicción panameña para ser administrado, según las leyes de los Estados Unidos y todas las prohibiciones a la cual se sometería a la población panameña dentro de ese espacio. Y lo que hizo el convenio a perpetuidad, fue precisamente, asegurar tales condiciones, más allá de las circunstancias que a posteriori, pudiesen suscitarse:

“... importa destacar que el Tratado Hay – Bunau Varilla estipulaba que, conforme a la consigna de la perpetuidad, ningún cambio de gobierno en Panamá afectaría la vigencia de dicho pacto, ni siquiera si la República pasaba a formar parte de otro país o de una confederación de Estados. Más aun, se consignó que ningún tratado posterior entre los dos países abrogaría tan controversial documento”. (Pizzurno – Araúz, 1996, pp. 22-23)

La firma de este tratado traslada la lucha a otro escenario y causa; ya no en función de la construcción de la ruta de tránsito, representado en el Canal, lo que preocupaba ahora a los grupos económicos criollos, era el haber quedado excluidos de los beneficios que tal paso generaría. La lucha se desplazaba hacia la recuperación del patrimonio del país, el cual iba a ser administrado por una nación

extranjera, suficiente argumento para aglutinar a todos, independientemente de su extracto social o económico y efectivamente en esta cruzada, contrario a los protagonistas de la firma del Hay Bunanu Varilla, quienes liderarán la lucha antiimperialista serán las clases más populares, aquí el sentimiento nacionalista iba a ser el propulsor en la lucha por la recuperación del canal.

A partir de este momento el sentimiento de la nacionalidad estaría emparentado con la zona de tránsito mediante las luchas en post de su recuperación. El canal se convertiría en un símbolo de la nacionalidad panameña. Donde la lucha por su recuperación estuvo caracterizada por reclamos, convenios, tratados y un sinnúmero de acciones que desembocarían, finalmente en la gesta del 9 de enero de 1964, antecedente importante para la recuperación plena del Canal a través de la firma de los Tratados de 1977.

Finalmente, pese a la recuperación física del territorio y por ende del Canal, la herencia operativa, aislada y elitista que caracterizó a la administración norteamericana, persistiría más allá de su entrega. Su prevalencia a nivel interno del país ha promovido la existencia de realidades paralelas, las cuales, a su vez, tendrán consecuencias en el desigual desarrollo del conjunto territorial del istmo, donde el área metropolitana y sus actividades económicas, tendrán preponderancia por encima del resto de las áreas rurales del país.

Al respecto, Julio Manduley, señalará que en Panamá producto de este desarrollo fundamentado en el sector terciario en detrimento del resto de los sectores económicos, va a generar características propias del “capitalismo dependiente local” tales como: “una apertura y vulnerabilidad extrema”, una temprana influencia del entorno extranjero y sobre todo una “insalvable contradicción” entre la “Zona de Tránsito” y el resto del país. Esta forma de inserción al capitalismo mundial y sus particularidades tendrá responsabilidad significativa en la propiciación de la debilidad del país.

Siguiendo con este orden de ideas, se puede observar que el Canal más que reportar utilidades al país, ha servido como ente subsidiador tanto del capital extranjero como de la clase económicamente dominante interna, es así como lo plantea Juan Jované, señalando que en principio todos los excedentes generados por el Canal de Panamá durante la operación de los Estados Unidos la misma fue extraída, dando como consecuencia que se afectara la estructura productiva del país y a la vez sirviera como “*un mecanismo de subsidio al capital externo*”, en palabras de Jované tal situación la considera como una de las causas del actual subdesarrollo. Pero más allá de cómo el Canal coadyuvó en el proceso acumulativo

del capital extranjero, importa determinar a su vez las deformaciones asumidas en la formación económica – social.

Siguiendo con el mismo autor, al respecto, señala que la manera bajo la cual operó la economía transitoria generó una gran cantidad de distorsiones, entre las cuales destaca “*el dominio casi absoluto del capital comercial – financiero y de servicios*” (Jované: s/f, 160); todo esto en detrimento de los sectores productivos. Este tipo de preeminencia del capital financiero – comercial, a su vez va a generar una serie de consecuencias en otras esferas, específicamente, una dependencia con respecto al “*capital industrial de centro*” conllevando con ello, mediante: “la vía de los precios monopólicos, a una mayor extracción de excedentes, los cuales dejan de estar disponibles para el desarrollo interno, mientras que por otra permite la infiltración hacia el país de los distintos movimientos cíclicos que operan en la economía de centro”. (Jované, s/f, p. 160).

Esto pone de relieve nuestra vulnerabilidad. Otro de los aspectos que destaca Jované y que ha sido abordado también por otros autores lo constituye el hecho del desarrollo desigual que se ha dado entre las diferentes actividades económicas del país, producto precisamente de una desarticulación existente entre las diversas actividades económicas. Es decir, no existe una potenciación de crecimiento entre los diferentes sectores productivos, pues al operar el canal de forma aislada, se manifiesta desvinculado del resto de las actividades económicas que conforman la economía del país.

“En efecto, la inexistencia de una acumulación orgánica que hubiera podido generar vínculos intersectoriales al interior de la economía, así como su substitución por una acumulación de tipo comercial, que genera vínculos más bien con el exterior, han dado una forma desarticulada a nuestra estructura económica, con lo cual tienden a perderse los distintos efectos acumulativos...” (Jované, s/f, p. 161)

Finalmente, destaca que esta situación incide, por un lado, sobre la capacidad de ingresos afectándola negativamente, pues al prevalecer este tipo de economía comercial, la misma demanda mano de obra relativamente barata debido a su escasa calificación; y por el otro lado, la prevalencia de diferencias significativas en las áreas donde se desarrollan las actividades económicas en sus diversas modalidades, incidiendo en los espacios donde operan.

Por lo tanto, el canal ya en manos panameñas, continua con la dinámica de antaño, a pesar de sus enormes tasas de ganancias y aportes al Estado panameño, lejos de disminuir la brecha de desigualdad estos ingresos, según Jované han tenido dos destinos, por un lado:

“en medio de la corrupción que penetra toda la esfera gubernamental, es lógico concluir que una parte significativa de los mismos es simplemente objeto de robo y rapiña”. Y por el otro lado, “... teniendo en cuenta que la tasa de impuesto que pagan las personas naturales y jurídicas de más altos ingresos en Panamá es baja comparada con el promedio de Centroamérica y el resto de América Latina y el Caribe, se puede afirmar que una buena parte del excedente generado por el Canal de Panamá es utilizada para que los ricos no paguen impuestos”. (Jované, J., 2019, Sección Análisis)

De acuerdo, a este escenario, no es de extrañar la frustración de las expectativas en cuanto al cumplimiento de las promesas que una vez nuestro el Canal, el mismo propiciaría el “bienestar de todos”. A pesar, de su gran productividad, sobre todo, a partir de la ampliación en el 2016, esto no se ha logrado. Más bien se observa una polarización económica galopante y en aumento, exacerbando con ello, de forma inexorable las bases de funcionamiento del Canal, en todos los sentidos, pero sobre todo en lo que atañe a la preservación del agua con miras a contar con la disposición del principal insumo que permite su operación.

La comprensión de las implicaciones en la preservación del agua: el verdadero reto a enfrentar

La conservación del agua rebasa las capacidades administrativas de todas las instancias gubernamentales, las cuales tienen competencia, según el uso que del vital líquido se realice. Sin embargo, todas estas instancias sin excepción, frente a la necesidad de su conservación, apuestan por la tecnología como panacea. La opción por este aspecto no puede estar más alejado de los aspectos a considerar, que involucran el llevar adelante una gestión de preservación del agua de forma integral. La complejidad de este elemento en su interacción dentro del espacio natural, sumado al tipo de relaciones sociales del cual es objeto, por parte de la economía de mercado, conllevaría un grado de comprensión superior en el cual se requiere involucrar otros aspectos, los cuales tienden a ser los que en última instancia inciden de forma directa en su sostenibilidad y cuya ausencia en la búsqueda de alternativas y soluciones propuestas por las instancias correspondientes tienden a revelar la herencia de la modernidad.

Frente a un mundo físico con dimensiones, límites, ciclos, procesos, interacciones se ha sobrepuesto la lógica del capital y de la economía de mercado, las cuales se caracterizan precisamente, por no contar con marcos de referencias, ni límites, ni fundamentos cuando de acumular riqueza se trata; esto se traduce en relaciones de dominación y sometimiento que han degenerado en la actual crisis socio ambiental,

agudizándose desde la revolución industrial. Por otro lado, la forma en que conocemos caracterizada por la segregación y disciplinariedad no ayuda al proceso de comprensión de la complejidad en la cual operan los elementos integrativos del espacio natural; conllevando distorsiones y aunado a todo ello, una ciencia que en los últimos tiempos se ha caracterizado por encontrarse al servicio del capital, más que de generar saberes frente a los desafíos que se enfrentan. Esto crea las condiciones para efectos de generar abordajes de tipo parciales, fragmentados y totalmente desfasados; alejados de la comprensión holística de la relación entre sociedad y sistema natural.

En este sentido, el modelo de desarrollo por el cual ha transitado el país muestra los resultados que se experimentan en la actualidad, pues se ha explotado la posición geográfica en aras de los intereses extranjeros y favoreciendo el proyecto de particulares grupos económicos criollos. Caracterizado por la falta de integración con respecto al resto del país. Sin embargo, paradójicamente la vigencia del funcionamiento del Canal exige una reorganización en todos los ámbitos de la vida social, económica, cultural y política del país, demandado por la sostenibilidad del recurso natural que la hace operativa, en este caso el agua. Además de todos los riesgos socio ambientales a los cuales se enfrenta el país, los cuales también tendrán eventualmente su incidencia en la vía acuática.

Atender las causas que inciden en el deterioro y escasez de los recursos naturales, entre ellos, el agua, hace relación con la forma en que funciona la misma sociedad en su conjunto. Así nos lo da a conocer Guillermo Castro:

“En realidad, el país y el Canal sólo llegarán a ser sustentables si el primero es objeto de un esfuerzo de desarrollo tan integral como aquel de que en su momento fue objeto la periferia “útil” de la vía interoceánica. Esto significa que no nos encontramos ante un problema técnico, sino ante uno de carácter político, en lo que tiene de más puro la expresión: el de crear una disyuntiva capaz de guiar nuestras opciones. El desarrollo que el país demanda sólo será sustentable por lo humano que sea, y humano quiere decir aquí, en primer término, democrático, equitativo y solidario. Por lo mismo, el verdadero problema consiste, aquí, en que la sociedad panameña llegue a darse a sí misma un Estado capaz de representar sus intereses de una manera tan eficiente como para hacer políticamente sustentable el desarrollo futuro del país.” (Castro H., 2007, pp. 56-57)

En este desafío no hay salidas fáciles ni simples. Apostar por este tipo de opciones tecnológicas conllevará el retraso, no así, el camino hacia incidir en las causas de la inminente crisis. La tecnología a lo más que puede aspirar es a establecer alternativas para hacer más eficientes los procesos; pero, no podrá resolver su

producción, conservación y preservación, pues trasciende y rebasa su competencia. Los límites que prevalecen en el espacio natural hacen obligante una nueva reorganización social, en el cual tengamos formas distintas de relacionarnos entre nosotros y con el entorno natural, a fin de que los resultados sean duraderos y se logre finalmente la ansiada sostenibilidad. De otra forma, no sólo nos exponemos a la cada vez más precaria disposición de los llamados “recursos naturales”, sino que adicionalmente, estaremos cada vez más expuestos a la incertidumbre y el riesgo, dada la crisis socio ambiental que hemos propiciado, debido a la economía de predatoria que se ha enseñoreado sobre la sociedad planetaria.

Bibliografía

- Araúz, C.A. (2006). Un sueño de siglos: El Canal de Panamá. *Revista Tareas No. 123*.
<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar123/02arauz.pdf>
- Beluche, O. (2003). *La verdadera historia de la separación de 1903. Reflexiones en torno al Centenario*. Imprenta ARTICSA.
- Beluche, O. (2012). “Panamá, Modernidad y Nación en el Panamá del Siglo XXI”. *Revista El Socialista Centroamericano. Número. 1857*.
- Beluche, O. (2021). Estado Nación e Identidad en América Latina. *Revista Sin permiso*.
<https://sinpermiso.info/textos/estado-nacion-e-identidad-en-america-latina>
- Bourdieu, P. (2014). *Sobre el Estado. Cursos en el College de France (1989 – 1992)*. Anagrama.
- Castillero Calvo, A. (1984). *La Ruta Transístmica y las Comunicaciones Marítimas Hispanas. Siglos XVI a XIX*. Editora Renovación.
- Castillero Calvo, A. (2021). *1821: La independencia de Panamá de España y su época*. Editora Novo Art., S.A.
- Castillero Calvo, A. (s/f.) *El Movimiento Anseatista de 1826*. La primera tentativa autonomista de los istmeños después de la anexión a Colombia.
<http://www.salacela.net/pdf/4/articulo1.pdf>
- Castillero Calvo, A. (1984) *La Ruta Transístmica y las comunicaciones Marítimas Hispanas. Siglos XVI a XIX*.
- Castillero Reyes, E. J. (1999). *Historia de la Comunicación Interoceánica y de su influencia en la formación y en el desarrollo de la entidad nacional panameña*. Editora Sibauste.
- Castoriadis, C. (1975). *La institución imaginaria de la sociedad I*. Tusquets Editores.
- Castro Herrera, G. (2007). *El agua entre los mares*. Editorial Ciudad del Saber.

- Castro Herrera, G. (1996). *Naturaleza y Sociedad en la historia de América latina*. Editorial CELA.
- Descola, P. y Gisli Pálsson. (2001). *Naturaleza y Sociedad: Perspectivas Antropológicas*. Editorial Siglo XXI.
https://diversidadlocal.files.wordpress.com/2012/09/descola-palsson-naturaleza_y_sociedad__perspectivas_antropolc3b3gicas.pdf
- Jaén Suárez, O. (1981). *Hombres y Ecología en Panamá*. Editorial Universitaria y Smithsonian Tropical Research Institute.
- Jaén Suárez, O. (2016). *500 años de la cuenca del Pacífico. Hacia una historia global*. Ediciones Doce Calles.
- Jované, J. (2019, febrero 19) ¿Quiénes son los dueños del Canal de Panamá? *Panamá América*. Sección Análisis.
<https://www.panamaamerica.com.pa/opinion/quienes-son-los-duenos-del-canal-de-panama-1128463>
- Jované, J. (s/f). *Canal de Panamá. Polémica Permanente. Canal: Dependencia y Subsedarrollo*. Ediciones Tareas.
- Mack, Gerstle (1993). *La tierra dividida*. Editorial Universitaria.
- Manduley, J. y Valenzuela, F. J. (2009). *Panamá: Estructura – Coyuntura. Conflicto, Clases y Política*. Centro de Estudios Estratégicos. Panamá y Centro de Estudios para el Desarrollo Alternativo, S.C. (C.E.D.A.).
- Mc Cullough, D. (2012). *Un camino entre dos mares. La creación del canal de Panamá*. Editorial Espasa Libros.
- O'Connor, J. (2001). *Causas Naturales*. Editorial Siglo XXI.
- Pizzurno Gelós, P. y Celestino Andrés Araúz. (1996). *Estudios sobre el Panamá Republicano (1903 – 1989)*. Manfer, S. A.
- Pizzurno, P. (2017). *Memorias e Imaginarios de Identidad y Raza en Panamá siglos XIX y XX*. Colección Ricardo Miró. Premio Ensayo. Editorial Mariano Arosemena.
- Sabonge, R. y Ricardo J. Sánchez (coordinadores (2009). *El canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe*. CEPAL. ACP.
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/3693/1/S2009042_es.pdf
- El mar Caribe se traga la isla de San Blas. (2019, junio 21) *EFE*
<https://www.20minutos.es/noticia/3679374/0/el-mar-caribe-se-traga-la-isla-de-san-blas-en-panama/>