

El Canal de Panamá

Después de la transferencia

Marco A. Gandásegui (h)

En el presente artículo se examinan las alternativas de los panameños en relación con la futura administración del Canal de Panamá. Por un lado, la propuesta neoliberal somete la vía acuática a las «leyes» del mercado. Por el otro, se puede optar por cumplir con los objetivos históricos de convertir el Canal en motor del desarrollo nacional. Es necesario analizar las actuales opciones para enfrentar los retos tecnológicos, económicos y políticos que representa la vía.

El proceso de transición del Canal que se inició en 1979 cumpliendo con los tratados Torrijos-Carter, fue accidentado debido a los diversos proyectos que llegaron a dominar el panorama en el corto periodo de 20 años. En un principio, los planes concebidos eran integrar el Canal a un proyecto de desarrollo nacional (1977-1983). La crisis del desarrollismo puso fin al proyecto concebido a fines de la década de 1970¹. Posteriormente se impuso el proyecto militar, encabezado por las Fuerzas de Defensa de Panamá (FDP), que consistía en convertir el área transístmica en una enorme base militar panameña (1983-1989). El plan se apoyaba en la letra del Tratado del Canal, que responsabilizaba a Panamá de la defensa militar de la vía acuática. Sin embargo, era casi obvio que el objetivo era convertir las bases militares traspasadas por Estados Unidos a Panamá en centros de operaciones para las aventuras norteamericanas en la región. Las contradicciones que emergieron como producto de las demandas de los sectores que promovían soluciones neoliberales y los desarrollistas, por un lado, y la crisis de las relaciones entre Panamá y EEUU, por el otro, pusieron fin al proyecto militar².

Después de la invasión de 1989, el proyecto de *corporativizar* el Canal así como las tierras adyacentes, los puertos y las bases militares cobró fuerza

MARCO A. GANDÁSEGUI (H): profesor de Sociología de la Universidad de Panamá; fundador del Centro de Estudios Latinoamericanos-CELA Justo Arosemena, Panamá.

1. Mippe: *El desarrollo nacional y la recuperación del Canal de Panamá*, Mippe, Panamá, 1978.

2. V. Daniel Delgado: «Fundamentos para la estrategia de defensa de la República de Panamá» en *La República*, 14/8/88; Armando Palacios G.: «Las FDP como custodio de la soberanía nacional» en *El Líder* N° 1, 1989; y Arnulfo Castrejón: «Las FDP asumirán la defensa del Canal en el año 2000» en *Boletín PRD* año 2 N° 14, 1988.

entre sectores panameños que se apoderaron del Estado e, incluso, entre importantes empresas norteamericanas y de otros países (1989-1999). En el nuevo escenario las bases militares se convirtieron en presas para los grandes inversionistas. Incluso, el plan gubernamental de uso de las áreas adyacentes al Canal incluyó entre sus principios «constituir normas generales y no discriminatorias entre los individuos, grupos y sectores, considerando el mercado como la herramienta fundamental para determinar la asignación de recursos»³.

En la actualidad el proyecto *corporativo* se presenta como la alternativa única para el futuro del Canal y las áreas adyacentes, incluyendo las bases militares. El concepto corporativo surge como noción que se contrapone a la administración centralizada del Canal y todo lo concerniente a las áreas vecinas que manejó el gobierno norteamericano durante casi un siglo (1904-1999).

Antes de regresar a este punto crucial, se analizarán otros dos retos de importancia. Por un lado, el problema que presenta el reto de la ciencia y de la tecnología para el futuro funcionamiento de la vía. Por el otro, el desafío que representa el Canal como un instrumento para promover el desarrollo nacional.

Ciencia, tecnología y las alternativas al Canal

El crecimiento del comercio marítimo y el desarrollo de la tecnología naviera plantean a Panamá la oportunidad de ampliar los servicios de transporte interoceánico que por varios siglos ha brindado al mundo⁴. En los últimos 20 años el comercio marítimo mundial se ha duplicado. Sin embargo, debido a las limitaciones impuestas por el sistema de esclusas, el Canal se ha estancado en términos de tránsito. Cuando Panamá y EEUU firmaron el tratado Torrijos-Carter cruzaban la vía un total de 13.000 barcos por año. La cifra no ha cambiado en 20 años. Para atender el crecimiento, los usuarios del Canal barajaron alternativas a la travesía interoceánica. A mediados de los años 50, una comisión identificó cerca de 30 posibles sitios para construir otros canales⁵. En esa misma época, EEUU inició una de las empresas más costosas en la historia, comunicando por carreteras el continente norteamericano. El sistema multimodal que hoy opera es muy eficiente y compite favorablemente con el Canal de Panamá.

Un reciente estudio de la Comunidad Europea plantea la necesidad de iniciar cuanto antes la construcción del tercer juego de esclusas, para que sea opera-

3. Autoridad de la Región Interoceánica (ARI): *Plan general de uso, conservación y desarrollo del área del Canal* (preparado por el consorcio Intercarib-Nathan), Panamá, 1996.

4. El informe final de la Comisión Tripartita de 1993 recomendó ampliar el Canal de Panamá para acomodar barcos hasta de 150.000 toneladas. En la actualidad, la capacidad máxima solo le permite servir barcos de hasta 64.000. V. tb. Esteban Martínez L.: «Las alternativas al Canal de Panamá y sus impactos a nivel local y global» en *El Canal de Panamá en el siglo XXI*, CELA, Panamá, 1998.

5. David F. Bastian: *Las alternativas para aumentar el paso a través de Panamá*, Comisión Tripartita de Estudios de Alternativas, Panamá, 1990.

ble antes del año 2014⁶. Rodolfo Sabonge, alto funcionario de la Comisión del Canal, coincide en que «la capacidad instalada de operación del Canal se verá totalmente utilizada en el año 2010». Para enfrentar esta situación, recomienda «iniciar la fase de diseño del tercer juego de esclusas que nos permitirá tener una mejor idea de los costos y requerimientos técnicos del proyecto»⁷. Según la Comisión del Canal, «la iniciativa del tercer juego de esclusas es un proyecto muy complicado. El estudio está considerando esclusas de diferentes tamaños y sistemas alternos para elevar y bajar los barcos que navegan por la vía»⁸. Actualmente, se construye un creciente porcentaje de barcos que no pueden pasar por el sistema de esclusas del Canal. El 30% de los barcos que pasan hoy por el Canal son de tamaño «Panamax», diseñado especialmente para aprovechar al máximo el volumen de las esclusas.

En el Encuentro Académico Internacional sobre el Canal de Panamá, celebrado en la ciudad de Panamá en 1997, se planteó el problema de las esclusas y su relación con el tráfico de barcos por el istmo. Un experto japonés señaló que aún era necesario recabar más información para «hacer algún pronóstico sobre el movimiento de carga en barcos más grandes que los Panamax usando rutas alternas a las de Panamá». Sin embargo, después de un análisis de las importaciones japonesas de minerales de las varias fuentes existentes en el mundo, concluyó que Panamá tiene que tomar algunas decisiones sobre la capacidad futura del Canal. Otake subrayó la dependencia relativa de Japón del hierro brasileño y del carbón del noreste norteamericano, que transitan por el Canal⁹.

Según el administrador de la Comisión del Canal, Alberto Alemán Z., las proyecciones prevén un incremento en la demanda de la vía. Se calcula que el tráfico se duplicará en los próximos 50 años. Al mismo tiempo, el paso de carga por el Canal se multiplicará cuatro veces en ese periodo. Según Alemán, la Comisión tiene previsto un plan para duplicar el acceso de agua creando nuevos embalses al oeste del lago Gatún, que se construirían sobre los ríos Indio, Caño Sucio y Coclé del Norte. La nueva cuenca hidrográfica creada por este inmenso proyecto sería mucho más grande que la que actualmente alimenta de agua al Canal. En el proyecto de la Comisión se contempla, además, la producción de energía eléctrica¹⁰. Alemán anunció la creación de una Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal (CICH) para que la Autoridad del Canal pueda coordinar mejor con las instancias nacionales todo lo relativo a la protección del medio ambiente.

6. Peter Wild: «Proyecciones de tránsito a largo plazo» en *Compendio del Congreso Universal del Canal de Panamá*, Embajada de Taiwán, Panamá, 1998.

7. Rodolfo Sabonge: «Escenarios a largo plazo del tráfico por el Canal» en *Compendio del Congreso Universal del Canal de Panamá*, Embajada de Taiwán, Panamá, 1998.

8. Proyecto de esclusas de la Comisión.

9. Kunihiro Otake: «The Present Situation and the Future Forecast of the Panama Canal Traffic» en *El Canal de Panamá en el siglo XXI*, CELA, Panamá, 1998.

10. Ver *Resumen del Canal* N° 99-14, CELA, 1999.

La cuenca adicional, que quedaría al norte de la provincia de Coclé, le permitiría al Canal mejorar sus vías de navegación. Las reservas de agua con el nuevo proyecto se duplicarían garantizando un tráfico seguro e ininterrumpido. En el periodo 1997-1998, la Comisión tuvo que restringir el calado de los barcos debido a la sequía que redujo el nivel de agua del lago Gatún.

Panamá se enfrenta al reto científico y tecnológico que representa el futuro del Canal con una posición ambigua. Reconoce el potencial de la vía acuática pero se resiste a efectuar inversiones en el campo del conocimiento. Además, no presenta alternativas a las prácticas tradicionales depredadoras del medio ambiente. Las universidades, especialmente la Universidad de Panamá o la Universidad Tecnológica, se encuentran marginadas de cualquier tipo de investigación que tenga relevancia para el futuro del Canal o para su cuenca hidrográfica. Los estudios relativos a las alternativas no están comprometiendo a los sectores tecnológicos del país. Tampoco contribuyen al desarrollo de la capacidad científica de las instituciones nacionales o su personal profesional.

Política económica y las alternativas al Canal

En la imaginación de varias generaciones de panameños la transferencia del Canal fue concebida como la solución a los problemas económicos del país. Los ingresos provenientes de los peajes cobrados a los usuarios de la vía y de otros servicios prestados serían invertidos en programas de desarrollo económico y social. En esta concepción, incluso, se hacían cálculos en torno de la posibilidad de aumentar los ingresos mediante incrementos de los peajes¹¹. La realidad, sin embargo, era otra. Por un lado, la única forma en que la transferencia del Canal puede beneficiar al país es mediante la incorporación de la vía a la economía nacional. Es decir, nacionalizar el Canal de Panamá. Por el otro, los dos proyectos económicos que han dominado el panorama en los últimos dos decenios están en contradicción con los objetivos de desarrollo nacional.

La nacionalización del Canal de Panamá implica desarrollar una economía que le permita al país beneficiarse de las actividades generadas por el comercio marítimo mundial, captadas directamente por la posición geográfica privilegiada del istmo y el Canal¹².

Según José E. Torres A., Panamá tiene por delante cinco grandes desafíos: el orden y la transformación del Canal y sus áreas adyacentes en fuente de financiamiento para el desarrollo e integración del país; la modernización del Canal; la creación de un sistema de transporte multimodal como la alternativa más conveniente para la modernización del Canal; la transformación de las áreas revertidas en la plataforma del sistema de transporte multimodal; y la transformación de la abierta economía panameña en un modelo que impulse la industrialización y la producción¹³. Torres propone «crear todas las condicio-

11. David Turner: «Rutas y metas panameñas en el problema del Canal» en *Tareas* N° 1, 1960.

12. Juan A. Jované: «Canal, áreas revertidas y desarrollo nacional» en *Revista de Economía* N° 1, Universidad de Panamá, 1995.

nes para establecer un sistema de transporte multimodal y convertir al país en uno de los centros de trasbordo más importantes del continente. Esta sería la alternativa de modernización que más le conviene a Panamá ... [así como] a sus usuarios y proveedores de servicios». Desde otra perspectiva, Juan Jované pregunta quién se apropia de los beneficios de la posición geográfica panameña y de la vía acuática.

Si tenemos presente –dice– que el transporte se manifiesta como la continuación del proceso de producción dentro del de circulación, entonces es obvio que cualquier reducción en cuanto al trabajo necesario para generar un determinado servicio de transporte de una mercancía, se tiene que expresar en una baja del valor de la misma. El Canal de Panamá, al reducir los costos de transporte de algunos elementos materiales constitutivos de la reproducción y la acumulación de centro, reduce al mismo tiempo el valor de éstos.¹⁴

Pareciera que los futuros beneficios que pueda generar el Canal se reducen a un juego de suma cero. Por un lado, hay quienes alegan que los peajes deben continuar bajos, lo que permite que los capitales «hegemónicos» se apropien de los excedentes extraordinarios producto de la renta diferencial. Por el otro, hay quienes desean incrementar los peajes para que «el país propietario del recurso natural» se beneficie plenamente de su posición geográfica privilegiada.

En realidad la situación debe analizarse desde otra perspectiva: Panamá puede beneficiarse del tránsito de barcos por el Canal en la medida en que invierta en actividades que agreguen valor. Es decir, como plantea Torres, transformar las áreas revertidas en la plataforma de un sistema de transporte multimodal. Además, habría que agregar la necesidad de modificar la totalidad del territorio nacional –en un eje de Oriente a Occidente– en una gran plataforma que le pueda prestar servicios a la marina mercante mundial. Un promedio de 37 barcos de alto calado pasan por la vía todos los días. La suma de pasajeros y tripulación de esos barcos da más de 700.000 personas anuales. Si cada barco hiciera un gasto equivalente de 15.000 dólares por concepto de servicios de mantenimiento, reparación y otra variedad de prestaciones estaría dejando en la economía nacional un total de 150 millones de dólares cada año. El modelo propuesto por Torres, que integre las áreas revertidas (y el resto del país) para impulsar la industria se prestaría a este objetivo. Si cada pasajero gastara una mínima cantidad de 500 dólares, los beneficios para la economía nacional sumarían 350 millones de dólares anuales. La suma de ambos ingresos dejaría un beneficio igual al total que actualmente se cobra por peajes en el Canal.

Estabilidad política

Los gobernantes panameños buscan un consenso en torno de la administración del Canal para garantizar cierta estabilidad política. Si los sectores que forman la sociedad civil descubren que una pequeña elite intenta beneficiarse

13. José E. Torres A.: *Los grandes desafíos que plantea la reversión del Canal*, Universidad de Panamá, Panamá, 1999.

14. J.A. Jované: «Canal y excedente económico» en *Tareas* N° 39, 1977.

perjudicando a otros, surgirán motivos de conflicto social y político. Esta situación condujo a la administración presidencial de Guillermo Endara, en la primera década de 1990, a convocar a diversos sectores del Gobierno, la clase política y la sociedad civil para llegar a consensos alrededor de la administración del Canal. Participó activamente en esas reuniones el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) que se ofreció como moderador. Durante los inicios de la gestión del presidente Pérez Balladares (1994-1996) se continuaron reuniones más ampliadas¹⁵. Como resultado, se acordó incluir en el texto constitucional un capítulo sobre el Canal. Según un documento preparado por el PNUD, el diálogo contribuyó a que los proyectos de ley de la Autoridad del Canal y los planes para el uso de las áreas revertidas, «fueran discutidos ampliamente y aprobados por todos los partidos políticos representados en la Asamblea»¹⁶.

Las reuniones reflejaron la tensión existente en la sociedad panameña en su conjunto. Por un lado, un empresariado encabezado por una fracción financiera que percibe el Canal y las áreas vecinas como un enorme emporio donde especular y amasar fortunas. La clase política, el Gobierno y las entidades internacionales se sumaron a esta visión del futuro. Más aún, los ideólogos neoliberales –defensores de la autonomía absoluta del mercado– tomaron la iniciativa para presentar la posición geográfica de Panamá como una pieza más en la economía mundial, ajena al desarrollo nacional¹⁷.

Por otro lado participó en las reuniones la llamada sociedad civil, representada por sectores de las capas medias sin organicidad y por algunos sectores sindicales debilitados por los ajustes económicos. La búsqueda del consenso encontró a estos sectores sin el liderazgo que pudiera orientar sus intereses. Como resultado, las capas medias perdieron su capacidad de presentar alternativas para el futuro del Canal¹⁸. En el caso de los sectores sindicales, el debilitamiento de los proyectos de desarrollo nacional, que incluía la iniciativa industrial de sustitución de importaciones, estancó el crecimiento de las organizaciones laborales y, como consecuencia, su capacidad combativa. En este contexto, la ideología neoliberal logró importantes victorias sobre el proyecto nacional históricamente encabezado por los sectores populares, las capas medias e, incluso, la burguesía nacional¹⁹.

15. PNUD: *Visión nacional 2020*, PNUD, Panamá, 1998. El documento contiene un resumen del trabajo realizado redactado por Mario Solórzano M. e Isabel de St. Malo.

16. *Ibíd.*

17. Guillermo Chapman: «Importancia económica del Canal de Panamá» en *Centro Financiero* año 11 N° 56, 1993; además, Marco A. Fernández: «La globalización de los mercados y la economía panameña» en *Centro Financiero* año 14 N° 75, 1996; v. tb. Juan L. Moreno: «¿Es viable una economía de enclave?» en *Administración de la región interoceánica*, FIEES, Panamá, 1992.

18. Orlando Acosta (coord.): *Visión del Canal y su futuro*, Universidad Tecnológica de Panamá, Panamá, 1989; v. tb. Augusto Zambrano: *El futuro del Canal de Panamá*, Fundación Omar Torrijos, Panamá, 1988. Ambas son muestras de alternativas propuestas que no alcanzaron a realizarse.

19. V. Amílcar Villarreal, José Gómez y Alejandro Cordero: *El uso más colectivo: el área canallera y la independencia*, Panamá, 1980.

Frente a la débil resistencia de los sectores populares, los ideólogos neoliberales lograron formular en el periodo presidencial de Pérez Balladares un proyecto corporativo para el futuro del Canal. Este proyecto consiste, primero, en reducir la actual administración de la vía acuática a su mínima expresión y privatizar (a empresas locales) la mayor cantidad de los servicios que presta la Comisión (transporte terrestre, acuático, mantenimiento, aseo, etc.). En segundo lugar, construir una plataforma para la realización de inversiones de transnacionales que puedan aprovechar la posición geográfica de Panamá.

La noción corporativa fue incluida en el capítulo constitucional sobre el Canal aprobado en 1994 y en la Ley de la Autoridad del Canal que asume su administración. La principal contradicción que presenta el proyecto corporativo es que margina a los grupos que dependen del desarrollo nacional para realizarse, como los trabajadores y los sectores productivos, tanto manufactureros como agropecuarios. Para que el proyecto del Canal tenga éxito debe excluir económica y políticamente a las grandes mayorías –tanto organizadas como no organizadas²⁰.

Según el Instituto de Estudios Nacionales (IDEN), de la Universidad de Panamá, a pesar de los esfuerzos por lograr un consenso en torno del Canal, «la ausencia de un proyecto nacional de reinserción a la economía internacional que permita definir las prioridades y concentrar los esfuerzos y recursos disponibles ... limita nuestras posibilidades de una mayor dinámica económica»²¹.

A principios de 1998, un conjunto de 53 organizaciones populares creó el Movimiento Nacional por la Defensa de la Soberanía (Monadeso), denunciando las pretensiones de los sectores neoliberales de apropiarse de la vía acuática aprovechando la ubicación geográfica del país, excluyendo a la mayoría panameña. En una declaración pública, el Monadeso reivindicó las luchas populares de un siglo por un Canal panameño. La declaración agregó que «fiel cumplidor de los mandatos de las instituciones financieras internacionales (IFI), este gobierno se ha dedicado sistemáticamente a poner en marcha los designios del neocolonialismo y del neoliberalismo, con su globalización, privatizaciones, desnacionalizaciones, apertura del mercado a una producción extranjera subsidiada y la eliminación de garantías mínimas conquistadas por la clase trabajadora»²². El movimiento complementa su preocupación por la política relacionada con el Canal con su rechazo a la presencia del militarismo norteamericano a orillas del mismo, y reivindica la lucha para poner al servicio del pueblo panameño tanto el Canal como las áreas revertidas que antes se encontraban bajo jurisdicción norteamericana.

20. República de Panamá: *Ley Orgánica de la Autoridad del Canal*, Comisión del Canal, Panamá, 1997.

21. IDEN: *La carta socioeconómica* N° 4, 6/1999. Se subraya la necesidad de agilizar los estudios y proyectos de reconversión tecnológica del Canal para garantizar su funcionamiento eficaz y el paso de buques de mayor calado.

22. Monadeso: «Encuentro por la defensa de la soberanía nacional. Declaración final» en *Tareas* N° 98, Panamá, 1998.

En marzo de 1999, el Foro Centroamericano de Derechos Humanos se reunió en Panamá para analizar la situación del Canal. En la declaración final se enfatizó la necesidad de «incorporar a los sectores populares y sus organizaciones a la elaboración de las políticas que definen el futuro de la vía acuática». Asimismo, señaló que «la población trabajadora ha sido excluida de las instancias de decisión que atañen al futuro del Canal. Esta situación debilita la capacidad del país para alcanzar sus objetivos». El Foro que reunió delegaciones de la región centroamericana, también planteó la necesidad de «orientar la actual política en torno del Canal, promoviendo la formación técnica de los trabajadores y avanzando en la solución científica a la alternativa del actual Canal»²³.

Los planteos de las organizaciones panameñas y de los delegados centroamericanos no fueron acogidos por el Gobierno. El Foro se hizo eco de la «preocupación (de muchos panameños) por la forma en que algunos sectores se están apropiando de los frutos de las luchas de muchas generaciones». Concluyeron que «las políticas de ventas y concesiones, sin objetivos claros y precisos, solo se entienden si se sitúan en un contexto de enriquecimiento ilícito».

Entre los 9.000 trabajadores de la Comisión del Canal (el 95% es de nacionalidad panameña) existe incertidumbre en torno del futuro de sus empleos y sobre la administración de la vía. Por un lado, la Comisión anunció la eliminación en un futuro próximo de divisiones enteras dentro del engranaje de la empresa. Miembros de la junta directiva de la Comisión (que también son de la Autoridad del Canal) han señalado que a partir de 2000 las relaciones de la empresa con los trabajadores cambiarán significativamente. Los sindicatos que existen en la Comisión, afiliados a la poderosa central obrera norteamericana AFL-CIO, han anunciado su disposición a enfrentar las políticas de reducciones previstas²⁴.

La presidenta Mireya Moscoso, asumida en septiembre de 1999, denunció los nombramientos del gobierno anterior hechos a última hora para ocupar posiciones claves en la futura administración del Canal. La junta directiva nombrada por Pérez Balladares cuenta con nueve integrantes, en su mayoría comprometidos con las políticas neoliberales. Se destacan cuatro abogados corporativos y cuatro empresarios ligados a las finanzas. El noveno es un antiguo dirigente obrero.

La presidenta Moscoso tiene la oportunidad de renovar tres miembros de la junta directiva de la Autoridad del Canal en el año 2000. Para ser consecuente con su discurso tendría que escoger personas vinculadas a los proyectos de desarrollo nacional. En la actualidad, no parece posible que seleccione repre-

23. Foro Centroamericano de Derechos Humanos: «Declaración final» en *Tareas* N° 102, Panamá, 1999.

24. «Pacto laboral en la Comisión del Canal enfrenta peligros» en *Canal de Panamá Hoy* año 8 N° 35, 1999.

sentantes de los gremios laborales o profesionales. En su programa de gobierno, Moscoso señaló que «la reversión del Canal y sus áreas adyacentes abre la oportunidad de desarrollar una estrategia marítima, que nos permita utilizar el Canal y sus riberas para nuevas y más productivas actividades, tales como dársenas y astilleros, aprovisionamiento y suministro a las naves en tránsito, turismo, consolidación y transbordo de mercancías, transporte multimodal, etc.»²⁵. Moscoso se enfrenta a dos importantes retos políticos en forma inmediata. Por un lado la cuestión nacional que debe definir en función de la integración del Canal al desarrollo del país. Por el otro, la cuestión militar que sitúa a Panamá en la estrategia de seguridad hemisférica de EEUU.

En el primer caso, la presidenta tiene dos opciones. Primero, continuar con la política neoliberal de enajenar el Canal de los proyectos de desarrollo. O segundo, convertir la dinámica de la vía en motor para los proyectos nacionales. Para lograr esto debe asegurar la incorporación de todos los sectores sociales a la toma de decisiones relacionadas con el Canal. Esta medida le garantizará estabilidad política y desarrollo económico a su gestión gubernamental.

En el segundo caso, Moscoso ha hecho concesiones peligrosas. Ha creado un Plan Estratégico de Seguridad Nacional que le otorga a EEUU influencia directa en las instituciones panameñas, como la propia Autoridad del Canal. Además, instaaura condiciones para que EEUU reinicie la militarización de Panamá, recreando periodos históricos supuestamente superados.

El futuro del Canal de Panamá está íntimamente ligado al desarrollo del país. Cualquier intento de subordinar la vía acuática a nociones ideológicas de mercado arrastraría al Canal a una situación de inseguridad económica e inestabilidad política. Por el contrario, el factor que le daría mayor seguridad sería el de su incorporación a un proyecto nacional con capacidad de sumarse a los procesos mundiales de unidad política y de integración económica.

25. «Los candidatos a la presidencia y el Canal de Panamá» en *Canal de Panamá Hoy* año 8 N° 36, 1999. Para conocer la posición de Mireya Moscoso sobre el Canal y otras materias, consultar el documento programático de «Unión por Panamá»: *Nuestro compromiso para el cambio*, publicado durante su campaña presidencial hecha en 1999.