

Los politólogos que vaticinaron el fin de los conflictos electorales en México están a punto de perder sus credenciales de videntes.



## Trabajadores de Capufe cerrarán carreteras si no hay bono sexenal

CAROLINA GOMEZ MENA ■ 34

## Anárquica y desmedida, la expansión de la UP: Akabani

□ La universidad no puede seguir creciendo a expensas de los vecinos, señala el ex delegado en Benito Juárez

BERTHA TERESA RAMIREZ ■ 29

## Siempre me ha fascinado la historia de los de abajo: Katz

□ El historiador austriaco presenta su libro *Nuevos ensayos mexicanos*

ERICKA MONTAÑO GARFIAS ■ 5a

## El ruso Kramnik, nuevo campeón mundial de ajedrez

■ 27a

### hoy

#### columnas

DESFILADERO • JAIME AVILÉS	4
LOS DE ABAJO • GLORIA MUÑOZ	11
MEXICO SA • CARLOS FERNÁNDEZ-VEGA	20

#### opinión

ARTURO ALCALDE JUSTINIANI	14
NEIL HARVEY	14
MIGUEL CONCHA	15
ENRIQUE CALDERÓN ALZATI	15
JULIO MUÑOZ	3a
JUAN ARTURO BRENNAN	6a
LEONARDO GARCÍA TSAO	10a

# La ampliación del Canal de Panamá

JORGE TURNER

El próximo 22 de octubre habrá un referendo en Panamá. En esa fecha los ciudadanos deberán decidir sobre el futuro del Canal de Panamá, lo cual incluye problemas técnicos que el pueblo desconoce y afectan al país entero y, por ampliación, también a América Latina.

La historia de Panamá, dominada por el interés de servir de puente de comunicación entre los océanos Pacífico y Atlántico, viene de muy atrás. Desde la Colonia, algunos monarcas españoles entendieron la importancia de la situación geográfica del país y favorecieron el vínculo interoceánico mediante mulas. Más tarde, durante el periodo colombiano, la comunicación de costa a costa se hizo por medio de un ferrocarril transistmico y, finalmente, se concibió la idea de concretar un canal que impulsara el tráfico comercial internacional.

Sin necesidad de contar

## La modernización para el paso de buques coloca a ese país ante una nueva encrucijada

todas las peripecias de las propuestas de canales, agreguemos apenas que Panamá se separó de Colombia, con el apoyo de Estados Unidos, para facilitar a esta nación la construcción de una vía interoceánica. Se firmó entre los dos países, en 1903, un tratado mediante el cual nuestro istmo concedió a perpetuidad a Estados Unidos una faja de tierra para construir un canal.

El canal de esclusas se construyó y entró en servicio bajo un régimen colonialista impuesto por Estados Unidos. La naturaleza de la concesión dio pie a diversos acuerdos reformistas a lo largo del tiempo y a enormes luchas nacionalistas que concluyeron con los Tratados Torrijos-Carter, mediante los cuales se eliminó la perpetuidad y se marcó el año de 1989 como fecha para el reti-

ro de tropas estadounidenses del país y la entrega del Canal a Panamá.

Concluida esta etapa, los panameños organizaron la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), encargada de la administración de la vía interoceánica. La labor de cinco años de la ACP, aprovechando el incremento del tráfico comercial del mundo, debe calificarse, sin duda, de eficiente. En el pasado lustro, los peajes y otros servicios cobrados a los barcos en tránsito permitieron a la ACP atender sus gastos propios, incluyendo el mejoramiento permanente del paso terrestre y entregar al tesoro nacional la cantidad de 2 mil 139 millones de dólares.

Pero ahora se ha planteado que para que Panamá pueda seguir recibiendo indefinidamente los beneficios econó-

micos derivados de su posición geográfica resulta indispensable modificar aspectos sustanciales sobre la realización del tránsito de los buques por su canal.

Ante la problemática, estoy seguro de que ningún panameño mínimamente informado pensará suicidamente que el país debe renunciar a lo que históricamente ha sido su principal recurso económico en pro de seguir una senda imprecisa. El asunto consiste en seleccionar una entre las modalidades más adecuadas para modernizar el paso por el canal, salvaguardando la soberanía.

La alarma surgió porque se empezaron a construir barcos gigantes, "postpanamax", con mayor anchura que la que tienen las esclusas actuales para permitir el tránsito, y porque se intensificó la competencia con Panamá mediante el sistema intermodal de Estados Unidos y otras rutas potenciales, aún muy verdes, como los proyectos de "canales secos" en Centroamérica.

A PAGINA 24



La globalización del mercado comercial marítimo plantea nuevos retos para Panamá, que discute la manera en que ha de adecuarse el canal, principal fuente de recursos de ese país centroamericano ■ Archivo