

# LA RECUPERACIÓN DE LA ZONA DEL CANAL: UN RETO PARA LA CIUDAD

Eduardo Tejeira Davis



Fotografía: Gustavo Araújo, 2000. Quarry Heights.

Quien visita la ciudad de Panamá por primera vez se sorprende por su forma acusadamente estrecha y alargada —tiene casi 70 kilómetros de un extremo al otro—, con un denso bosque tropical muy cerca de los modernos rascacielos de la zona bancaria. Más aún: a pesar de que la urbe se ha desarrollado a ambos lados del Canal de Panamá, la vía acuática no se ve desde las áreas más urbanizadas.

¿A qué se deben estas circunstancias? El peculiar desarrollo de la ciudad de Panamá durante el siglo XX sólo se comprende sabiendo que existió la *Zona del Canal de Panamá*, un enclave estadounidense de unos 1,400 km<sup>2</sup> que se creó en 1904 y perduró hasta 1979. En sus 75 años de existencia, la Zona del Canal, que dividía el país en dos, fue una especie de país aparte al cual se llegaba, desde la ciudad de Panamá, con sólo cruzar una calle. Hoy la capital panameña tiene 1,200,000 habitantes (40 veces más que a principios del siglo XX), pero aun muestra las huellas de este pasado.

## El territorio de la Zona del Canal

El Canal de Panamá, que fue concluido en 1914 a un costo de miles de vidas y más de 300 millones de dólares, abrió un nuevo capítulo en la historia del país como “tierra de paso”, su destino desde que se consolidó la presencia hispánica durante el siglo XVI. En aquel tiempo, por supuesto, la ruta transístmica era diferente a la de hoy, pues era fluvial y terrestre; la ciudad de Colón, en la costa atlántica, tampoco existía aún. La ruta actual quedó definida con el ferrocarril transístmico (1850-55), un logro de empresarios estadounidenses que aprovecharon el *Gold Rush*. Fue la Compañía del Ferrocarril la que creó Colón como puerto.

El canal actual no fue iniciado por los EE.UU., sino por una compañía francesa liderada por Ferdinand de Lesseps, la cual laboró por siete años y quebró aparatosamente en 1889. Cuando los EE.UU. decidieron continuar la fallida obra, apoyaron la separación de Panamá de Colombia. Pero había una intención ulterior: en noviembre de 1903, a escasas dos semanas de la separación, el nuevo país se vio forzado a aprobar el tratado Hay-Bunau Varilla, el cual le cedía a EE.UU. la vía acuática “a perpetuidad” y estipulaba la creación de la Zona del Canal. Para Washington era importante no tener interferencias.

Los límites de la Zona del Canal fueron definidos y modificados en varias ocasiones mediante acuerdos entre los EE.UU. y Panamá. Sin embargo, ni la ciudad de Panamá ni Colón, que colindaban directamente con la “Zona” (el término usado en el habla popular cuando se hacía referencia a la Zona del Canal), estaban visualmente separadas de la misma. La frontera fue fluida por más de cincuenta años; al territorio “zoneíta” (otro modismo local) se pasaba con sólo cruzar la Avenida 4 de Julio en la ciudad de Panamá y la Avenida del Frente en Colón. Dentro de la “Zona”, por otro lado, sí había muchas restricciones de circulación y acceso para los que no eran empleados del canal o militares estadounidenses. Los habitantes de Panamá y Colón conocían muy bien estas reglas.

La Zona del Canal era evidentemente muy distinta de Panamá y de los propios EE.UU. A pesar de guardar ciertas semejanzas con territorios como Guam o las grandes reservas militares en Hawai y las Filipinas, era realmente única en el mundo. La principal característica se veía en el concepto territorial, inconfundible por las vastas áreas verdes y asentamientos de muy baja densidad.

Este concepto no se desarrolló de un plumazo. En realidad, la gestión estadounidense empezó como una mera continuación de la gestión francesa, cuyos campamentos de casas prefabricadas de madera coexistían con los pueblos y fincas circundantes sin separaciones muy evidentes. Durante la construcción del canal se ventilaron muchas propuestas para la estructuración de la “Zona”, las cuales hacían eco de diversas presiones por parte de los políticos en Washington y las altas esferas dentro de las fuerzas armadas. Las decisiones definitivas se tomaron a partir de 1907 con el nombramiento del Coronel George W. Goethals como ingeniero jefe de las obras; éste gobernó la “Zona”, casi como un dictador, hasta 1916 y representaba la “línea dura” militar.

La política oficial con respecto a la Zona del Canal se consolidó en 1912. Ya se vislumbraba el fin exitoso de las obras, y la “Zona” se perfilaba como una entidad política permanente, no como una tierra de campamentos fugaces. Esta intención se refleja en el *Panama Canal Act* promulgado por el Congreso de los EE.UU. el 24 de agosto de 1912. Con esta ley se creó una estructura administrativa y legal dirigida por un gobernador. También se crearon cortes de justicia, escuelas etc., o sea todo lo que acompaña una sociedad moderna organizada.

Por decreto presidencial del 5 de diciembre de 1912, además, se declaró que toda la tierra en la Zona del Canal era necesaria para el manejo del canal y se le dio a Goethals la orden

de tomar posesión de toda esta tierra en nombre de los EE.UU. Se expulsó a toda la población no necesaria para el manejo del canal, incluidos los habitantes de los viejos “pueblos de la línea” (Matachín, Gorgona, Cruces, etc.) y los propietarios de las fincas circundantes, que recibieron una indemnización.

Fue en este momento que se estableció el control total del territorio zoneíta y toda propiedad privada del suelo desapareció; se estableció una política clara de ocupación de la tierra con un número reducido de asentamientos definitivos. Había un control absoluto sobre el uso del suelo, con una rigurosa asignación de los espacios para el manejo, mantenimiento y defensa de la vía acuática. Según este concepto se creó un centro administrativo —una especie de capital— en un sitio deshabitado que se denominó Balboa, cerca de las nuevas instalaciones portuarias. Junto a Balboa quedaban las áreas residenciales de Quarry Heights y el enorme complejo hospitalario de Ancón, todo esto a escasos dos kilómetros del centro histórico de Panamá.

La idea de Goethals era dejar la mayor parte de la Zona del Canal como una gran reserva forestal, justificada por razones estratégicas. En este sentido, llama la atención que en la “Zona” había pocas carreteras, y ninguna pasaba de un océano al otro: la Vía Transístmica, que se construyó en 1942, fue trazada en el lado panameño. La Carretera Gaillard era una excepción, pues por ella se llegaba hasta Gamboa, pasando a un costado de las diversas bases y asentamientos del lado este del canal.

La sociedad zoneíta contaba con un sector civil y otro militar. El sector civil manejaba el canal, pero en la práctica era la esfera militar la que imperaba, ya que la responsabilidad sobre el canal recaía directamente en el Secretario de Guerra (hoy de Defensa). Por esta razón, los gobernadores, empezando por el propio Goethals, generalmente eran militares de carrera. Tampoco sorprende que el Cuerpo de Ingenieros Militares de los EE.UU. siempre tuvo una injerencia decisiva en el proceso de diseño y estructuración espacial de la Zona del Canal, si bien lo que se edificaba dependía en detalle de la agencia gubernamental correspondiente, fuese ésta la *Isthmian Canal Commission* (ICC), la posterior *Panama Canal Company* (PCC) o el Departamento de Guerra. Todo esto explica por qué los paisajes zoneítas del período 1900-40 son comparables a lo que construían las fuerzas armadas estadounidenses en las Filipinas, Hawai y Guam, que también son de clima tropical.

Además del carácter de campamento militar que le era característico a la Zona del Canal, en los asentamientos e instalaciones de la ICC y PCC se enraizaron los notorios *Gold Roll* y *Silver Roll*, términos que en principio sólo tenían que ver con la forma de pago de los salarios y jornales (a unos les pagaban en oro y a otros en plata), pero que en la práctica cotidiana implicaban un estricto sistema de castas definido por el rango y la raza del personal: empleados blancos solteros o casados, obreros europeos, indostaníes, negros etc. La separación de razas y niveles de ingresos era rigurosa, y un elemento fundamental del estilo de vida de la Zona del Canal. Esta situación se mantuvo hasta 1964, cuando se promulgó la Ley de Derechos Civiles en los EE.UU.

El ámbito militar, menos segregado que el de la PCC, creció durante la primera mitad del siglo. Con la conclusión del canal en 1914, cuya apertura se dio escasas dos semanas después del inicio de la Primera Guerra Mundial, la necesidad de defender la vía acuática contra posibles agresores se hizo evidente. Si bien en Panamá hubo una presencia militar estadounidense desde 1903, al principio eran pocas las tropas acantonadas permanentemente en el país. En 1913, el Congreso de los EE.UU. asignó la primera gran suma para la defensa del canal y se planteó por primera vez la creación de grandes bases militares en el istmo. Para empezar se pensó en un ejército de 3,000 hombres, y los planos para las instalaciones correspondientes fueron presentados formalmente por el Secretario de Guerra en noviembre de ese año. En 1914 se asignaron 12 millones de dólares adicionales para la defensa.

Una vez concluida la Primera Guerra Mundial, el Departamento de Guerra amplió sus instalaciones y se crearon verdaderos haces de bases alrededor de Panamá y Colón. En su apogeo durante la Segunda Guerra Mundial, casi 100,000 personas vivían en la Zona del Canal, en su mayoría de las fuerzas armadas, y se construyeron instalaciones militares adicionales en el interior de Panamá; un ejemplo conocido es la pista aérea en Río Hato. Cuando se inició la Guerra Fría, sin embargo, los cambios en las estrategias y tecnología bélicas hicieron que el canal pasase a un segundo plano; en 1951 empezaron los recortes presupuestarios. Los disturbios anti-yanquis de 1959 obligaron a cercar la “Zona”, situación que empeoró dramáticamente en 1964. En la década del setenta, la Zona del Canal se había convertido en un verdadero dinosaurio para los estrategas de Washington, y los EE.UU. decidieron prescindir de ella. Con los tratados Torrijos-Carter de 1977 empezó la reversión: la Zona del Canal en sí desapareció en 1979, pero las bases militares fueron revertidas poco a poco en un proceso que se prolongó hasta 1999.

### **Arquitectura y urbanismo en la antigua Zona del Canal**

Si bien la Zona del Canal ya no existe, sí sobrevive gran parte de su legado, expresado en los grandes conjuntos arquitectónicos y urbanísticos y las extensas áreas verdes. En realidad se trataba de una ingeniosa gama de edificios adaptados al trópico húmedo. Este proceso de creación y adaptación, codificado en normas y tipologías, tuvo gran vigencia hasta que se introdujo el aire acondicionado.

La arquitectura zoneíta empezó como una continuación directa de la arquitectura en madera heredada de los franceses: mayormente se trataba de campamentos de casas aisladas derivadas del *bungalow*, con anchos portales y techos con grandes aleros. El primer aporte estadounidense —a partir de 1905, año del saneamiento de la ruta— fue la introducción de la malla metálica como protección contra los mosquitos. Por desgracia, casi todo este patrimonio en madera ha desaparecido, así que sólo se lo recuerda por planos y fotografías.

El legado zoneíta que se mantiene vivo en el recuerdo es, ante todo, el de los conjuntos y edificios monumentales construidos a partir de 1914. El referente principal para estos conceptos era el *City Beautiful Movement*, surgido en los EE.UU. a raíz de la *World's*

*Columbian Exposition* de 1893 en Chicago. Fuera de las evidentes citas grecorromanas y palladianas que destacan en la arquitectura pública zoneíta, también se estableció el neogótico para la arquitectura religiosa y una especie de *Mission Style* diluido para las viviendas. La villa campestre renacentista en Italia, con su apego a la naturaleza, fue otro referente importante que permitió integrar el clasicismo arquitectónico con el paisajismo.

El proyecto estrella de la Zona del Canal fue el nuevo centro gubernamental en Balboa, construido en 1914-15 y diseñado por el arquitecto neoyorquino Austin W. Lord, en ese entonces decano de la Facultad de Arquitectura de la Universidad de Columbia. Las piezas maestras de este gran conjunto son el Edificio de la Administración y la avenida frente a él, bautizada El Prado en recuerdo del famoso paseo habanero del mismo nombre.

El enorme edificio, que parece un palacio real, se construyó sobre un cerro artificial con vista hacia la entrada del canal. No obstante su apariencia historicista, tiene un esqueleto de acero y las paredes son de bloques de cemento: sistema constructivo de avanzada en esa época. En el centro hay una rotunda con pinturas que recuerdan la epopeya de la construcción del canal. La rotunda, por supuesto, hace pensar en el Capitolio en Washington, que de seguro fue un punto de referencia, pero hacia afuera el edificio no tiene cúpula y el lenguaje se aparta bastante del palladianismo usual en la arquitectura pública norteamericana: el elemento más llamativo es el gran techo de teja. Según una nota de prensa de la época, el edificio "*adapts the Renaissance of the fifteenth century in Italy to modern building conditions and materials*", comentario que se refiere, no a la arquitectura de Brunelleschi o Alberti en Florencia, sino a obras menos conocidas como la Villa Médicis en Poggio a Caiano, donde encontramos el gran techo con aleros, la elevación sobre el suelo y la relación armónica con el entorno natural (lo "tropical" de la arquitectura zoneíta, pues, resulta bastante europeo después de todo).

La avenida El Prado conducía al verdadero centro de la vida civil zoneíta, una plaza donde se encontraban el *Club House* para la población blanca, un almacén (*commissary* o "comisariato" en el habla panameña), la oficina de correos y otras instalaciones. Esta avenida traza un verdadero eje de simetría, y desde ella se ve el Edificio de la Administración en todo su esplendor: las alusiones palaciegas se realzan con la escalinata monumental, que es francamente barroca. A ambos lados de El Prado se construyeron edificios aislados de concreto armado y bloques, con techos de teja y algunos motivos decorativos derivados del *Mission Style*.

En área militar, la arquitectura tomó un camino similar. Como en el área civil, se estableció la necesidad de construir en albañilería y concreto armado y no con madera, que empezó a ser relegada a edificaciones de menor jerarquía. En las diversas bases militares, las barracas seguían las tipologías tradicionales, aunque a partir de los años veinte se difundieron los ya mencionados detalles de inspiración hispánica (arcos, perfiles mixtilíneos de todo tipo, techos de teja), muy similares a lo ya hecho por Austin W. Lord en el área del Prado.

El concepto urbanístico resultante, tanto para las áreas civiles como militares, puede ser descrito como suburbano de muy baja densidad. Se habla mucho del concepto de “ciudad jardín”, quizás un poco mal interpretado en este contexto, aunque de seguro el paisajismo adquirió una gran importancia y es quizás lo único que le da calidad humana a una arquitectura que por sí sola era de una severidad extraordinaria.

La “Edad de Oro” de la arquitectura zoneíta terminó en los años cincuenta, y no solo por los recortes presupuestarios: había llegado el aire acondicionado, por lo cual ya no era necesario hacer una arquitectura de grandes techos y verandas. La ventilación cruzada se volvió obsoleta, y las autoridades zoneítas empezaron a cerrar portales y ventanas, muchas veces negando el carácter de los edificios.

### **Ecos zoneítas en la ciudad de Panamá**

Durante tres cuartos de siglo, lo que sucedía en la Zona del Canal no podía pasar desapercibido en la ciudad de Panamá, la otra cara de la moneda. Por el tratado de 1903, esta pequeña ciudad de 30,000 habitantes quedó encerrada dentro de la “Zona”; era como un enclave. Fue en 1914 que se negoció un corredor hacia el noreste que le permitió crecer, aunque sólo en esa dirección. A partir de los años cuarenta, cuando se concluyeron las carreteras hacia Colón y Tocumen y la ciudad sobrepasaba los 100,000 habitantes, los ensanches siguieron estas dos rutas, con su característica forma de “Y”. Hacia el oeste, la ciudad tuvo que “saltarse” la Zona del Canal. Después de diez millas de bosque, la urbanización continuaba en Arraiján.

No obstante la separación territorial había una gran influencia norteamericana en Panamá, principalmente porque la economía panameña dependía de los EE.UU. a todos los niveles, empezando por la propia moneda. Washington, es más, veía la República de Panamá como un protectorado, condición que se mantuvo explícitamente hasta los años treinta. Las autoridades de la Zona del Canal también tenían prerrogativas específicas en la capital. Durante muchos años, la *Health Office* zoneíta controlaba los permisos de construcción, el suministro de agua y la remoción de basura.

La peculiar relación simbiótica entre Panamá y la Zona del Canal se veía desde el momento en que se llegaba a la estación del ferrocarril en la Plaza 5 de Mayo, puerta de entrada a la ciudad hasta los años cuarenta. La estación en sí, un imponente edificio neoclásico diseñado en los EE.UU., pertenecía a la “Zona” y estaba enclavada en territorio panameño; con su gran columnata dominaba su bullicioso y colorido entorno. El límite, la Avenida 4 de Julio, quedaba a sólo 200 metros de distancia, y allí el contraste era aún más evidente: del lado panameño había almacenes, comercios y clubes nocturnos (famosos sitios como el *Ancon Inn* y el Jardín Atlas, prohibidos en la puritana “Zona”); del otro, césped muy bien cuidado, árboles, alguna que otra casa y el grandioso Hotel Tívoli, símbolo del estilo de vida colonial con sus anchas verandas y blancos salones. Después de los disturbios de 1964 la calle tenía dos nombres diferentes: del lado panameño era la “Avenida de los Mártires”, del otro “President Kennedy Avenue”.

Un signo evidente de dependencia eran los barrios de inquilinato: cientos de casas de alquiler para los obreros que tuvieron que abandonar la Zona del Canal a partir de 1912. Estos extensos barrios, en su mayoría pobres y sucios, surgieron en el intersticio entre el Casco Antiguo y el límite de la “Zona”. La clásica casa de inquilinato era de madera y tenía dos o tres niveles, con cuartos dispuestos en hilera y baños compartidos. Hacia 1940, un 80% de la población de la ciudad vivía en estos barracones.

Por su lado, algunos edificios monumentales hacían eco de la Zona del Canal. De los proyectos públicos de inspiración zoneíta, el más importante fue sin duda el enorme Hospital Santo Tomás, cuya construcción se inició en 1920 y se inspiró en el complejo hospitalario Gorgas en Ancón. El diseño estuvo a cargo del arquitecto norteamericano James C. Wright, quien vivía en Panamá y planteó una arquitectura historicista similar a la del Edificio de la Administración en Balboa; como allá, hay pilastras colosales y techos de teja de grandes aleros.

La arquitectura residencial de los nuevos suburbios de clase alta no se quedó atrás, pues se inspiraba en la experiencia norteamericana de casas pintorescas de volumetría irregular, gran confort y jardinería muy desarrollada. Los efectos de la moda del *Mission Style* y del *Spanish-Colonial Revival Style* —surgidos en California, Texas y Florida a partir de la década de 1910— eran ampliamente conocidos en América Latina a través de revistas, libros y el cine. Lo mismo en Panamá, sólo que el *Mission Style* apareció primero en la arquitectura zoneíta y fue desde allí, en la década de 1920, que pasó al escenario de la capital. Como el país era un verdadero *melting pot* de arquitectos y clientes, muchas mezclas eran posibles.

En cierta forma, los arquitectos que trabajaban en la ciudad de Panamá tenían ventajas con respecto a la Zona del Canal: los sectores residenciales de clase alta eran pintorescos y diversos, por lo cual superaban la monotonía de los asentamientos zoneítas. La mezcla más inesperada se dio entre la lujosa residencia neocolonial que se podía encontrar en Beverly Hills, Pasadena o Coral Gables y la barraca militar zoneíta. Como muchos contratistas en la “Zona” también trabajaban en Panamá, resultó natural aplicar los conceptos de vivienda masificada de una base militar a un edificio de apartamentos. Algunos detalles típicos de la arquitectura zoneíta de los años 20, como los aleros de teja sostenidos por tornapuntas de madera o canes de concreto de perfil mixtilíneo, eran tan funcionales que se difundieron inmediatamente en todo el país, y lo mismo vale para el portal resguardado por malla metálica. Sectores enteros de la ciudad de Panamá (ante todo Bella Vista y Campo Alegre) siguieron este ejemplo. Por desgracia, la especulación inmobiliaria de los últimos veinte años ha destruido una buena parte de este singular legado, el cual hoy sólo se puede reconstruir mentalmente con la ayuda de fotos históricas.

## **Perspectivas**

Con los tratados Torrijos-Carter de 1977 se tomó la decisión de abolir la Zona del Canal y “revertir” paulatinamente la vía acuática y todo su territorio a Panamá. Este proceso se

inició en septiembre de 1979 y terminó el último día de 1999.

Con la reversión, la mitad de la Zona del Canal ha sido incorporada al Distrito de Panamá, que conforma la mayor parte del área metropolitana de la capital. Así se ha dado la situación, sin precedentes en la región, de una ciudad que prácticamente duplica su superficie de un plumazo.

La reversión representa un gran reto para la planificación espacial de toda el área transístmica. El Estado ha hecho dos grandes planes: uno general y otro para el área metropolitana de la capital, concluidos en 1996 y 1997 respectivamente. Pero la tierra zoneíta fue traspasada, no a una, sino a varias instituciones: ante todo a la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), a la Autoridad de la Región Interoceánica (ARI) y a la Autoridad Nacional del Medio Ambiente (ANAM). La ANAM mantiene los bosques y otras áreas protegidas, la ARI se ha encargado de privatizar la mayor parte de las antiguas bases militares y la ACP, además de manejar el canal en sí, ha heredado los grandes sitios patrimoniales. Cada institución se aferra a sus feudos y mantiene sus prioridades; algunas están abiertas a diálogo, otras menos. La ACP, por ejemplo, mantiene los salarios y estructuras heredadas de la época estadounidense, por lo cual ha terminado comportándose como un gobierno dentro del otro. Hay quien ve la ARI como una gran empresa de bienes raíces, ajena a la conservación casi por definición.

Actualmente, la ciudad de Panamá “coloniza” poco a poco el territorio zoneíta; se ha empezado por incorporar Balboa, Ancón, el área portuaria y las bases de Albrook y Clayton al tejido urbano existente. No todo el territorio disponible, por supuesto, se puede ni debe urbanizar: el Parque Nacional Metropolitano, que empieza a sólo un kilómetro del área bancaria, debe mantenerse a toda costa; por fortuna hay un consenso general en conservarlo.

El intento de integración ha implicado grandes obras viales y la creación de nuevos nodos. El mejor ejemplo es el nuevo Terminal de Transporte, al cual acompaña un gigantesco centro comercial que en poco tiempo se ha convertido en un imán para una población que anteriormente jamás iba a la “Zona”.

De las antiguas bases y áreas residenciales, Albrook es la más sintomática de los cambios. Una parte ha sido cedida a entidades gubernamentales, pero otra, la más importante, se ha transformado en un sector residencial de alto costo. De la vivienda estandarizada de los años 30 y 40 se pasó al concepto de gran residencia individual realizada con los símbolos usuales del arribismo: columnas, arcos, balaústres, grandes escalinatas, etc., generalmente de dudoso gusto. Se han construido muchas cercas —antes no las había—, pero hay que admitir que en tiempos zoneítas las condiciones de seguridad eran muy distintas a las de hoy.

En vista de las muchas bondades de la arquitectura del área del canal con relación a su entorno natural (ante todo en comparación con la apiñada y desordenada arquitectura de la ciudad de Panamá, la cual es notoriamente insensible al clima), se ha desencadenado

una discusión en torno a la importancia y posible conservación de este patrimonio. El *World Monuments Watch* incluyó el Área del Canal en su Lista de Cien Sitios en Peligro para 2004-06, y recientemente se han propuesto leyes específicas de protección, aunque sus metas y prioridades no están aún muy claras. Un primer paso ha sido proponer el Edificio de la Administración y El Prado como monumentos, aunque dentro del Estado subsiste una fuerte oposición a tal designación. En las diversas comunidades también se ha desarrollado un gran interés en conservar el carácter establecido de “ciudad jardín”.

No hay que olvidar que el atractivo que hoy tiene el legado arquitectónico, urbanístico y paisajístico de la Zona del Canal, más allá de su evidente adaptación al medio tropical, es un producto de la nostalgia de los panameños: ante el desorden de la cultura urbana del Panamá de hoy, la “Zona” parece un paraíso de orden, tranquilidad y amplitud. Pero también es cierto que los conjuntos monumentales y residenciales zoneítas fueron desarrollados conscientemente a espaldas de Panamá y Colón, según condicionantes de control irrepitibles en un medio donde impera la propiedad privada de la tierra. Por esta razón, si bien ya no se trata de territorios diferentes, necesariamente persisten diferencias de fondo entre el Área del Canal y el resto del país.

Publicado en *ciudadMULTIPLEcity. Arte>Panamá 2003. Arte urbano y ciudades globales: una experiencia en contexto*, Gerardo Mosquera y Adrienne Samos, editores, Ámsterdam, KIT Publishers, 2004.