

TRIBUNA |

Tras diez años de obras seriamente planeadas, y con esclusas y el Lago de Gatún, el 7 de enero de 1914, durante el mandato del presidente panameño Belisario Porras, la grúa flotante Alexander La Valle realizó el primer tránsito completo por el Canal, que fue abierto al tráfico el 15 de agosto de 1914



Ramón TAMAMES

Catedrático de Estructura Económica



UN CANAL RENOVADO PARA EL MUNDO

En mayo de 1879, el ingeniero francés Ferdinand Marie de Lesseps, que había ideado y dirigido con gran éxito la construcción del Canal de Suez, inaugurado en 1869, presentó en la Sociedad de Geografía de París su proyecto de un canal interoceánico sin esclusas; para conectar el Océano Atlántico con el Océano Pacífico atravesando el istmo de Panamá.

Así las cosas, Ferdinand de Lesseps con su familia se instaló en Panamá en diciembre de 1879, para poco después trasladarse a Nueva York, donde no se le ocultó la oposición que por todos los medios haría EE.UU. a su emprendimiento; por considerar que era un tema más que nada de competencia norteamericana y no europea. A pesar de lo cual, las obras comenzaron en 1881, enfrentándose a dos retos harto difíciles: lo accidentado de terreno y las epidemias de malaria y fiebre amarilla en la zona, que ocasionarían gran mortalidad entre los trabajadores.

Gustave Eiffel fue quien por primera vez puso en seria tela de juicio que el diseño del canal a nivel era erróneo; para llegar a la conclusión de que la obra, inexcusablemente había de tener esclusas, para así superar el abrupto relieve de la región. Y por si fuera poco, en 1882 un terremoto sacudió el istmo, por lo cual hubieron de interrumpirse el tráfico del ferrocarril y los propios trabajos durante algún tiempo, todo lo cual precipitó una fuerte caída de las acciones de la Compañía del Canal en la bolsa en París. Por lo demás, en medio de situaciones de escándalo, el dinero se acabó, y en 1888 Lesseps se vio obligado a parar los trabajos y abandonar el proyecto.

Declarado en quiebra el 4 de febrero de 1889, el proyecto de Lesseps fue asumido por el ingeniero jefe de la obra, Philippe-Jean Bunau-Varilla, quien comenzó a planear con los líderes panameños la realización de una acción separatista frente al resto de Colombia. De modo que los panameños declararon su independencia el 3 de noviembre de 1903, y EE.UU. reconoció esa emancipación a los tres días, para acto seguido enviar *la flota*, impidiendo así que Colombia restableciera su autoridad central.

El 18 de noviembre de 1903 se firmó el Tratado Hay (EE.UU.)/Bunau-Varilla (presuntamente Panamá), que daba el control del futuro Canal a Washington DC. Con derechos a perpetuidad, sobre una amplia zona de ocho kilómetros a cada lado de la vía acuática. Todo, a cambio de una suma de diez millones de dólares y una renta anual de 250.000 dólares. En 1904, Panamá tuvo su primer presidente en la persona de Manuel Amador Guerrero.

Tras diez años de obras seriamente planeadas, y con esclusas y el Lago de Gatún, el 7 de enero de 1914, durante el mandato del presidente panameño Belisario Porras, la grúa flotante *Alexander La Valle* realizó el primer tránsito completo por el Canal; que fue abierto al tráfico el 15 de agosto de 1914, casi coincidiendo con el estallido de la Primera Guerra Mundial.

El Tratado Hay/Bunau-Varilla fue muy contestado desde el principio, y pronto el Gobierno de Panamá planteó su aspiración de asumir el control de la Zona del Canal. Una línea de pretensiones en la cual, la primera concesión de EE.UU. fue el acuerdo de 1936, firmado por los presidentes Harmodio Arias y Roosevelt. Por el cual se anuló la cláusula de posible intervención militar norteamericana en los asuntos internos panameños; cambiando el concepto jurídico de *país protegido* al nuevo status de soberanía plena. Y después de la Segunda Guerra Mundial, en 1948 se creó, por el Presidente Enrique A. Jiménez, la Zona Libre de Colón; como primera institución autónoma panameña para aprovechar las rutas navieras mundiales más importantes.

Ulteriormente, la firma del Tratado de 1955, entre los presidentes José Antonio Remón de Panamá y Dwight D. Eisenhower de EE.UU., significó una serie de ventajas económicas para Panamá; incluyéndose la construcción del *Puente de las Américas*, sobre el canal, inaugurado el 12 de octubre de 1962, que volvió a reunir a las dos partes de la República.

Pero lo más importante de las relaciones entre Panamá y EE.UU. vino después: tras el 11 de octubre de 1968, a sólo unos días de haber asumido la presidencia de la República de Panamá el Dr. Arnulfo Arias; cuando un conjunto de mandos medios de la Guardia Nacional, liderados por Boris Martínez —y apoyado por otros oficiales, entre quienes destacó Omar Torrijos Herrera—, dieron un golpe de estado; señalándose en su comunicado oficial la urgencia de tener negociaciones con EE.UU., que efectivamente se iniciaron en 1970.

Con no poca sorpresa de todos, las negociaciones entre la pequeña República y el coloso del Norte prosperaron, y el 7 de septiembre de 1977, Jimmy Carter (el más respetuoso Presidente de EE.UU. con los derechos humanos y de lo pueblos), y el Jefe de Gobierno de Panamá, Omar Torrijos firmaron el Tratado que lleva el nombre de ambos, *Torrijos-Carter*; para la entrega de la administración del Canal a Panamá, lo que permitió el gradual cierre de las bases militares estadounidenses, con la promesa, por parte de los militares panameños, de retornar a un sistema democrático. El control definitivo del Canal se hizo efectivo el 31 de diciembre de 1999.

La historia reciente puede resumirse en poco espacio. Con toda una serie de antecedentes de la Administración del Canal de Panamá, ACP, el 24 de abril de 2006, el presidente de la República, Martín Torrijos Espino (hijo del que fuera anterior dictador y negociador del Canal), anunció formalmente la propuesta de ampliación del Canal, para permitir el paso de buques de mucho mayor tamaño, los llamados *Pospanamax*. Un proyecto que se consagró mediante referéndum nacional, celebrado el 22 de octubre de 2006, con resultado favorable del 76,8 por 100 y con un 21,8 por 100 en contra.

Las obras de ampliación, por valor de unos 5.000 millones de dólares, dieron inicio el lunes 3 de septiembre de 2007, con la voladura protocolar en el Cerro Paraíso; y la fecha contractual de terminación del tercer juego de esclusas se fijó para el 21 de octubre de 2014; estimándose que su operación comercial comenzaría en el segundo trimestre del año 2015.

Luego, en realidad hubo una serie de dificultades técnicas y también diferencias en la estimación de costes, lo que retrasó la inauguración hasta el 26 de junio de 2016, mañana mismo, con delegaciones de casi un centenar de países. Entre ellas la de España, presidida por el Rey Juan Carlos; figurando como invitado por la ACP el autor de este artículo.

El Presidente panameño inaugurará el domingo 26 el paso del primer buque: *Andronikos*, con capacidad de 9.400 TEU's, 299,98 metros de eslora y 48,25 metros de manga, por las nuevas esclusas. Informaremos sobre ese gran suceso y todo lo que significa.

TRIBUNA |

Creo, sinceramente, que Panamá puede ser mucho de Miami y de Singapur. Pero para ello hace falta un proyecto estratégico, al que desde España podemos contribuir considerablemente; con ideas y con empresas, que en gran medida ya están allí trabajando



Ramón TAMAMES

Catedrático de Estructura Económica



PANAMÁ, ENTRE MIAMI Y SINGAPUR

En mi primer artículo en *La Razón* sobre el Canal de Panamá, el sábado 25 de junio, tracé un esquema histórico de la vía de agua transistmérica: desde los primeros sueños de Lesseps, de hacer un cauce totalmente a nivel, que a la postre se vio frustrado, que sólo con la independencia de Panamá en 1903 se hizo realidad, en 1914, con un canal de esclusas. Y tras un siglo de avatares, el pasado domingo 26 de junio de 2016, se abrió el nuevo Canal ampliado con dos nuevos juegos de esclusas de gran amplitud y calado.

El día antes de la inauguración, los invitados a ella, participamos en recepción organizada por el Administrador de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), Jorge Quijano; coordinador de la gran obra, hombre cabal y gran orador, a quien obsequié personalmente con ese célebre libro en cuyo último capítulo, Don Quijote recupera su auténtico nombre de Quijano “el bueno”.

En tal fiesta previa a la inauguración, también conocí al Presidente de la República de Panamá, Juan Carlos Varela. Nos presentó nuestro común amigo Guillermo Chapman, que durante años fue uno de los nueve miembros de la Junta de la ACP: “Aquí tiene Vd., Sr. Presidente, al Prof. Tamames, que conoce Panamá desde hace cincuenta años”. Y tras las saluciones de rigor, yo me permití recomendarle al primer mandatario del país, que en la segunda parte de su presidencia llevara a cabo la otra gran obra complementaria del Canal: completar el tramo que falta de la carretera Panamericana, estableciendo así el tráfico terrestre entre las dos Américas, del Norte y del Sur.

Al día siguiente, el domingo 26, se nos convocó para trasladarnos a la nueva gran esclusa – Cocolí, sobre el Pacífico— y allí estuvimos cuatro largas horas de espera, en medio de toda una fiesta panameña, de salsas, cumbias, y otras músicas tropicales; hasta que llegó el barco portacontenedores chino, de la gran empresa Cosco, después de atravesar el inmenso lago de Gatún, que abastece todas las necesidades hídricas del complejo sistema esclusero.

Cuando el barco chino asomó su inmensa proa, portador de 8.000 TEUs –más del doble de los contenedores que permite el canal antiguo—, llegaron los discursos, empezando por el Ministro del Canal, Roberto Roy, y del Administrador de la ACP, con los más elevados tonos patrióticos. Para terminar con las palabras del Presidente Varela; quien tenía a su lado al Rey de España, Juan Carlos I, como invitado de excepción.

Y fue el propio Presidente quien recordó cómo en 1526, durante su primer retorno a España, después de la conquista de México, Hernán Cortés indicó al Emperador Carlos V la gran conveniencia de abrir un Canal para unir los dos grandes océanos. Lo que se estudió cabalmente,

pero con el resultado –diríamos con palabras de hoy— de que con la tecnología existente por entonces, no resultaba factible. “Que lo que Dios unió, que el hombre no lo separe”, fue la sentencia resignada de Carlos, primer Rey de España y de sus Indias.

Desde 1914 esa unión de los dos océanos se hizo posible, ya lo vimos antes. Y ahora se ha redimensionado por los grandes trabajos del consorcio hispano-italo-belga “Unidos por el Canal de Panamá”, encabezado por la empresa española Sacyr: ellos llevaron a cabo la gran proeza tecnológica, aunque en el encendido fervor panameño de los discursos de inauguración, apenas se reconoció tanto esfuerzo; aún pendiente de un pago importante, cuya cifra final está sometida a arbitraje internacional.

El nuevo Canal ampliado, será una gran contribución al comercio internacional: se pasará de un tráfico que hasta ahora representa el 6 por 100 del comercio marítimo mundial, a posiblemente el doble; con buques de hasta 450 metros de eslora, 50 de manga, y de 14.000 TEUs en los mayores buques, el triple de capacidad de los anteriores “Panamax”.

Y aunque parezca mentira, una vez terminada la ampliación, ya se habla de un tercer posible recrecimiento. Porque hay superpetroleros, graneleros y otros buques (los propios portaaviones), que superan los gálibos del nuevo juego de esclusas de 2016. Una expectativa que circula muy inicialmente, sobre todo, según se dice, para desengañar a los que sueñan con hacer un nuevo canal en Nicaragua (*la locura política* de Ortega con unos misteriosos promotores chinos), o a los colombianos que plantean la posibilidad de un “canal seco” que comunique Cartagena de Indias con la orilla del Pacífico a través de un potente sistema ferroviario.

En cualquier caso, lo que está claro es que los panameños tienen la oportunidad de aprovechar al máximo su “renta de situación”, verdaderamente única; al controlar las dos bocas del Canal, y también por el hecho de que disponen de grandes espacios que quedaron libres de las antiguas bases de EE.UU., y que hoy pueden servir para la implantación de nuevos puertos adicionales a los existentes (el de Balboa en el Pacífico, y el de la Zona Libre de Comercio de Colón en el Atlántico); así como para crear infraestructuras adecuadas de suministro de combustibles, almacenes de todo tipo, astilleros de mantenimiento y reparación de buques, e incluso estructuras de entrepot e incluso fabriles. Lo que significaría la creación de un emporio formidable, un verdadero hub de transporte, o incluso un súper-clúster marítimo.

Lógicamente todo eso ha de combinarse con un potente centro financiero (ya en ciernes) y toda clase de servicios complementarios del registro de buques con el pabellón panameño de conveniencia; así como de otras manifestaciones para el tráfico jurídico internacional. Sin olvidar el turismo potencialmente formidable, desde la Isla Contadora, a las Bocas del Toro, o desde Chiriquí hasta la tierra casi virgen del Darién.

Todo eso y mucho más puede dar una gran fuerza a la República, cuya capital presenta un perfil de rascacielos residenciales y de negocios de todas clases premonitorio de todo lo indicado.

En el sentido que apuntamos, no oculto que mi viaje a Panamá, lo he hecho no sólo por razones sentimentales: fue el país americano al que primero viajé en 1966, para luego sucederse un gran número de destinos entre Alaska y la Tierra del Fuego, con el cruce “del charco” por casi un centenar de veces.

A mi retorno, esta vez, de lo que se autodenomina “centro del mundo, corazón del universo”, vengo convencido de la necesidad de un estudio a fondo sobre las posibilidades referidas de Panamá, que sintéticamente cabría titular “Panamá entre Miami y Singapur”.

Ya se sabe, Miami en el Sur de la Florida, con el mismo nombre que le diera Ponce de León en el siglo XVI, constituye hoy un súpercentro de turismo, a la vez que un gran escenario de

comercio, un núcleo financiero de primer orden para todos los inversionistas de EE.UU., y también de los millones de hispanos que allí concurren; con niveles de riqueza y renta muy elevados.

En tanto que Singapur ya no es el puerto que fundara Raffels en 1819 y que tuviera a Sommerset Maughn como su mejor mentor en el pasado, en medio del Asia tropical somnolienta. A la que Gunnar Myrdal (Premio Nobel de Economía de 1974) se refiriera en su libro "Asian Drama", como un espacio de difícil desarrollo; que sin embargo con las guerras de Corea y de Vietnam despertó para convertirse en un verdadero "tigre asiático" del comercio mundial. Singapur es hoy una potente Ciudad-Isla-Estado promovida por la sapiencia de Lee Kuan Yew, eficiente padre de la Patria: un centro portuario de primera, un gran mercado financiero, y sistemas avanzados de industrias de alta tecnología, sin olvidar turismo, compras, etc.

Creo, sinceramente, que Panamá puede ser mucho de Miami y de Singapur. Pero para ello hace falta un proyecto estratégico, al que desde España podemos contribuir considerablemente; con ideas y con empresas, que en gran medida ya están allí trabajando. Y de todo eso tuve ocasión de hablar en una conferencia pronunciada en el Hotel Riu de la capital panameña, muy bien organizada por el Embajador de España, Ramón Santos. Y gracias a su iniciativa tuve ocasión de intercambiar muchas ideas al respecto, con mi viejo colega Guillermo Chapman Fábrega, el Embajador, y también con jóvenes economistas como Eddie Tapiero. A ellos dedico este artículo escrito ya en un retorno no exento de nostalgias.