

## Aniversario del Canal.

Nos convocan hoy los 99 años de funcionamiento del Canal de Panamá y el lanzamiento de las actividades que se han programado para celebrar la centuria. Serán momentos que permitirán abrir espacio al vínculo histórico, a la relación entre esa inauguración de tanto significado y los antecedentes que comenzaron a marcar el camino, largo y trepidante. Los acontecimientos se fueron entrelazando desde que, en 1522 se le ocurrió a Hernán Cortés, acicateado por la lógica y la emoción aventurera, proponerle a la corona española la construcción de una ruta artificial por el istmo de Tehuantepec, lo que estimuló a Álvaro Saavedra y Cerón a presentar la idea de construir la ruta interoceánica en el territorio de Castilla del Oro, que luego, como se sabe, fue la República de Panamá.

A pesar de la incertidumbre que revoloteaba con angustia y temor sobre la monarquía, los exploradores y los científicos no cejaban en

su empeño. En octubre de 1533, Gaspar de Espinosa le informaba al Emperador Carlos Primero y Quinto la conveniencia de una ruta transístmica, pero el concepto no lograba afincarse con solidez, dado que no había suficiente convencimiento entre los distintos factores que ayudaban a formar los criterios de los monarcas. Pascual de Andagoia, que tenía mucha influencia y cuya voz se hacía escuchar como personalidad de gran renombre en esos tiempos de transformación y descubrimientos asombrosos, se oponía vigorosamente a un proyecto de esta naturaleza. Sostenía que no era conveniente “juntar este mar con el otro, lo que es imposible, “ni aun contando con todo el oro del mundo”. Lo que hay que hacer, decía de Andagoia, es “limpiar el Río Chagres, que está lleno de lagartos que se ven en la orilla. Pero la discusión continuó por cierto tiempo, hasta que vino la voz final y decisiva de Felipe II, cuyo reinado le dio mayor primacía a las consideraciones que tenían motivación religiosas, lo que lo llevó a indicar, sin derecho alguno a reconsideraciones ni apelaciones, que “el hombre no debe separar lo que Dios unió”, así que, por mucho tiempo, no se pudo avanzar más.

De manera que gran caudal pasó bajo el puente histórico, siglos de curiosidad y de anhelos compartidos, de búsqueda de diferentes rutas en el área geográfica a la cual pertenecemos, hasta que, al fin, Ferdinand de Lesseps intenta la hazaña de la unión inter marina partiendo el territorio de Panamá. Todos sabemos lo que ocurrió. Los obstáculos, unos técnicos y otros financieros, pudieron más que el espíritu emprendedor y el impulso creativo. Para De Lesseps, el canal tenía que ser a nivel del mar, como el de Suez y esta visión estratégica puso un velo trágico sobre las perspectivas de triunfo en el empeño de la construcción.

Sin embargo, pasados los sobresaltos, el canal finalmente logró abrir el paso entre los mares y transformar el comercio de la humanidad. Repitamos, por un instante, los factores que hicieron posible esta maravillosa creación de la imaginación del mundo contemporáneo. Gerardo Maloney, en su estudio sobre la epopeya canalera de principios del siglo XX, recuerda que fueron tres los elementos que se coaligaron para poder llevar a cabo la construcción del canal: por

un lado la posición geográfica de Panamá, que es su principal riqueza natural. La conformación ístmica, su ubicación en el centro del continente y el régimen de lluvias, le dan a Panamá una condición especial. Panamá ha sido, desde tiempos precolombinos, el vínculo entre las porciones de mayor dimensión del continente americano. Su rol de sitio de tránsito, que le ha generado beneficios y sinsabores al mismo tiempo, le ha permitido destacar en distintas épocas, adquiriendo un significado internacional que no cabría esperar si solamente se tomara en cuenta su tamaño. El relativo bajo relieve contribuyó a definir la ruta, a pesar de que Pedro Arias Dávila había estimulado la búsqueda del paso de un océano al otro mediante expediciones al lago Cocibolca, que estaba en los predios del cacique Nicarao, y al río Desaguadero, que después se le llamó San Juan, desde donde pudieron llegar a Nombre de Dios, en la orilla del otro mar. Panamá, no obstante, pudo vencer en esa llamada “batalla de las rutas”, que, como se sabe, tiende a reaparecer de tiempo en tiempo.

El otro elemento fue la tecnología y el capital invertidos en la construcción de la obra por parte de los Estados Unidos. Recordemos que estaba el mundo en la época turbulenta de la combinación entre el capital industrial y el capital bancario, que necesitaba nuevos territorios. La guerra contra España, que dio lugar a la anexión de las islas Filipinas y de Puerto Rico obligaba a poner atención a la necesidad de movilizar las naves de guerra y a dar impulso a las perspectivas comerciales con el resto de la humanidad. Abrir el paso, por donde fuera, era un imperativo categórico, una necesidad imperiosa. Se trató de una de las decisiones políticas más sensibles que dieron caracterización al siglo que apenas comenzaba. Los Estados Unidos tomaron, especialmente por el entusiasmo de su propio Presidente, la decisión de construir el canal y lo construyeron. Ciertamente es, según explica Maurer, que la construcción de la vía tomó el doble del tiempo previsto y costó más del doble de su estimación original, pero el compromiso que se había adquirido con Panamá, con el resto del mundo y con ellos mismos, fue cumplido acertadamente. Quizás, si

atendemos las condiciones de aquellas circunstancias, podíamos sostener que solo los Estados Unidos estaban en condiciones de comenzar y terminar en el tiempo más corto posible. La estimación rigurosa de los costos no era lo que decidía los cursos de acción. El presupuesto no se veía sometido a limitaciones o recortes. Todo el vigor y el entusiasmo de los jóvenes técnicos y la experiencia de los mayores, se combinaron para producir el resultado que conocemos, y entonces la posición geográfica de Panamá pudo potenciar su enorme significado.

Por supuesto, el factor humano es el que le da sustento a la ecuación. La mano de obra que se importó, con mayoritaria presencia de Barbados en las Antillas, fue la base del monumento que todavía admiramos. Gran parte de este contingente fue diezmado por enfermedades propias de esos tiempos borrascosos. Llegaron a un sitio desconocido y se vieron de pronto frente a condiciones materiales demasiado rigurosas para la resistencia física. Además, les tocó un régimen de discriminación --Gold Roll y Silver Roll,

que les ponía de presente su circunstancia de seres humanos menores, piezas de un sistema que se les imponía. Se organizaron y lucharon, y lograron concretar algunos mejoramientos, pero lo principal que debe rescatarse es que esa migración fue buena, consolidó la personalidad colectiva que venía de antes, y ahora sus descendientes se sienten orgullosos del esfuerzo que se hizo para dar por resultado el canal interoceánico.

De estos tres factores derivan otros. Como se sabe, en el examen de esta materia no solamente hay historia, hay también emoción, a veces recato, en ocasiones exageraciones, como siempre ocurre a la de hora evaluar la obra humana y sus consecuencias, pero el canal se construyó y, se ha encargado de dar apoyo al progreso del ser humano de todos los confines de la tierra. El canal fue el motor que le dio impulso a la imaginación del ser humano contemporáneo para ir abriendo nuevas rutas del comercio. El mundo marítimo dio un salto de cantidad y de calidad, dado que ya el cruce entre los dos mares fue posible y así ha sido desde que esta vía interoceánica que

hoy nos recibe empezó a subir barcos y a bajar barcos en las esclusas y a recortar las distancias entre las civilizaciones.

Para Panamá, el canal marcó la fase más decisiva de su orientación hacia el futuro. La región de tránsito, que existía desde tiempos precolombinos, amplió su significado y se alzó como parte de la evolución política interna del país. Al mismo tiempo, el control absoluto de la zona del canal y su constitución como un estado dentro de otro, avivó una polémica cuyos contenidos inspiraron y galvanizaron en Panamá el espíritu patriótico. Las disposiciones del tratado Hay-Bunau Varilla pesaban demasiado en las preocupaciones nacionales y distintas generaciones abanderaron causas de revisión de esa convención tan rechazada en Panamá y en América Latina, hasta que el 9 de enero de 1964 la vida nacional y las perspectivas orgánicas del canal cambiaron para siempre por la epopeya de la inmolación de los mártires. La brecha se cerró por los tratados Torrijos Carter de 1977 y, desde su entrada en vigencia el 1|

de octubre de 1979 las cosas ya son de otra manera, resueltos los temas que más producían los constantes sobresaltos.

Qué ha sucedido desde entonces hasta hoy? Que se han logrado disipar las dudas que rodaron por el mundo sobre la capacidad que tuviera Panamá para manejar el canal sin el ingrediente de politización que se temía. Que el tiempo en aguas del canal ha disminuido y que se han alcanzado mayores índices de seguridad. Que se ha previsto el futuro mediante las decisiones relacionadas con la ampliación a un tercer juego de esclusas. Que el canal ha sustentado y aplicado con éxito su nuevo rol corporativo, pasando de ser una entidad típica de servicio público a una empresa que también toma en cuenta los réditos, que se trasladan al Estado panameño. Que el canal ha expandido su condición de cluster económico, que permite el funcionamiento de empresas dedicadas a menesteres relacionados con la vía y que también contribuyen al producto interno bruto del país. Que el canal es fuente de trabajo y, al mismo tiempo, de formación, para profesionales de distintas disciplinas,

que integran el activo humano de la República. Que el canal es la más alta expresión de la utilización de la posición geográfica y bisagra de la comunicación entre los mares para el intercambio de seres humanos, de su cultura, de la importación, exportación y reexportación de mercancías.

El balance neto es causado por un conjunto de circunstancias que anidan en el cuerpo social del país y que pueden denominarse: la conciencia canalera. Visto el concepto en sus términos más generales, podría indicarse que se trata de un estado de ánimo, una visión, a veces inconsciente y en ocasiones muy deliberada e intencional, que coloca al canal como una institución ligada a resortes materiales, como la ganancia que produce o la influencia que ejerce en otras áreas de la actividad pública o los empleos que genera, pero también y quizás sobre todo, a una convicción, a la convicción de que el canal y el país han marchado casi de la mano en distintos estadios de su crecimiento y de su desarrollo. Es la convicción de que, con todo y las deficiencias o las debilidades

estructurales o coyunturales de la sociedad en su conjunto, el canal siempre sale a flote, la gente lo coloca por encima de los escenarios en los que se exhiben las luchas descarnadas por el poder, y se mantiene alerta para que al canal no se lo traguen los torbellinos ni las olas agitadas de la vida política.

Mucha gente se sorprendió y algunos quizás todavía se sorprenden por el hecho de que el canal haya estado así, casi que colocado en una urna de cristal. Hay estudiosos que critican este hecho y sienten que el canal debe parecerse más al resto del país, porque, al fin y al cabo, viene del país, dividió el territorio en dos y está obligado a integrarse y no a separarse del resto de la realidad nacional. Este es un punto de vista que reaparece de cuando en cuando. En los tiempos del referéndum sobre el tercer juego de esclusas fue objeto del diálogo que se planteó. Hasta el sol de hoy, sin embargo, pareciera que la Nación prefiere el canal como está ahora. No es obra perfecta, eso ya se sabe, pero tiene reglas rígidas que pueden en ocasiones hasta resultar difíciles de admitir y más difíciles

todavía de manejar, sobre todo las que se refieren a su autonomía, pero que son indispensables para reforzar constantemente esa llamada “conciencia canalera”.

Por qué ese tipo de conciencia no ha podido permear al resto de la sociedad, tal como se quisiera, es por la naturaleza especial del canal y su inserción en la evolución histórica y porque a Panamá le costó mucho, nadie se lo regaló, hubo esfuerzos que se fueron acumulando de generación en generación y, además, porque se heredó una cierta estructura, esa que se mantuvo en el período de transición, cuando se adoptaron los reglamentos, que no se distanciaron, salvo que fuese absolutamente necesario, de los lineamientos que se encontraron cuando el canal pasó a la administración panameña. Estos componentes son los que le dan forma al concepto de “conciencia canalera”, la nuda verdad de que es un ente muy particular, con reglas que posiblemente solo el canal podría conservar, es decir, el canal y ninguna otra. En especial, el alcance de la autonomía, que en el caso del canal es tan abarcadora, habrá de confrontarse

constantemente. La autonomía de las instituciones públicas crea cierto grado de tensión, porque es como un péndulo administrativo, que se mueve entre el avance y el retroceso. Hasta ahora, la autonomía canalera ha prevalecido, porque la conciencia canalera ha seguido su curso, a pesar de que ha terminado el período de transición y Panamá ha acumulado más experiencia en el manejo de la temática del canal. Una labor pedagógica siempre será bienvenida. Todavía me causa asombro cuando hay personalidades que no distinguen o no toman en cuenta que la Autoridad del Canal no es un Ministerio, que existe el Ministro, por razón derivada de ser el Presidente de la Junta Directiva, pero que no hay un organigrama administrativo como lo tienen los ministerios, y ni siquiera un viceministro. Este trabajo de esclarecimiento es necesario y de carácter permanente. Desde luego, acepto de salida que, a lo interno, el canal también puede ayudar al fortalecimiento de esta conciencia si sus mecanismos especiales funcionan bien y si se es consciente de que conviene cometer la menor cantidad de errores posible.

Finalmente, recordemos que hay retos por delante. Al canal le corresponde incursionar en áreas que son conexas al tránsito de las naves y que le podrán ser útiles para incrementar sus beneficios. Uno de los aspectos en los que se reflejaría la “conciencia canalera”, es en el grado de flexibilidad que podrá tener el canal para incursionar en estas nuevas áreas y contribuir de ese modo a la mayor potencialidad de nuestra posición geográfica. El terminal portuario de contenedores, la profundización del cauce del canal más allá de lo fijado en la ampliación, para pasar de cincuenta pies de calado y permitir el tránsito de nuevos graneleros y el diseño para la construcción de un cuarto juego de esclusas constituyen retos que requieren nuestra inmediata y detenida atención. Estamos frente a una especie de “auge canalero” o primacía de los sistemas intermodales que se están haciendo muy populares en nuestro vecindario geográfico. Según se afirma, el canal no solamente tendrá la competencia de Suez y del sistema intermodal de los Estados Unidos, competencia con la cual el canal de Panamá ha

estado lidiando desde hace mucho tiempo. También se indica que en el área centroamericana hay interés por emprender otras vías interoceánicas. Lo que al canal de Panamá le corresponde es continuar trabajando con la guía de la conciencia canalera, mediante la modernización de sus instalaciones, la consideración de que no está solo en este mundo, las ampliaciones que requiera para no quedarse atrás de la tendencia de la industria marítima, la observancia estricta del Título Constitucional y la Ley Orgánica del canal tal como están en la actualidad, como propiedad del Estado y con reglas muy particulares y, al mismo tiempo, como nos lo recuerda el interesante y profundo estudio de la empresa INDESA, con el esfuerzo de que las economías nacionales, en lugar de acrecentar su dependencia del canal, la disminuya, por conducto del incremento de otras fuentes, para así darle al canal la oportunidad de asumir nuevos proyectos.

Nos vamos acercando a los cien años de esta obra ingeniosa, oportuna y útil, que en el presente siglo ha tenido tanto que ver con

nuestra autoestima. Noventa y nueve años son bastantes. En el 2014 el canal cumplirá cien años, pero de seguro que tendrá el mismo vigor del primer día. Tenemos el derecho humano de celebrar.

Muchas gracias.