

Panamá, puente del mundo, corazón del universo

Desde los inicios de nuestra República, remontándonos a mediados del siglo XVII, Panamá ya era considerada por su posición geográfica de gran importancia para el comercio internacional, ya que en el lado Atlántico del país existía el Edificio de Aduanas donde se depositaban las extraordinarias riquezas del comercio entre España y América. Por ella pasó, durante un siglo, «más de la tercera parte del oro mundial».

Siglos más tarde, específicamente el 18 de noviembre de 1903, pocos días después de la Separación de Panamá de Colombia, se firma un acuerdo internacional por Phillipe Bunau Varilla, representante del canal francés y John M. Hay, representando los Estados Unidos de América. Paradójicamente ninguno representaba a la República de Panamá.

El 15 de agosto de 1914, se inaugura el Canal de Panamá, obra majestuosa que contribuye debido a su infraestructura tanto al comercio mundial como a las reducciones de CO2 y al ahorro de agua.

El 7 de septiembre de 1977, se firman los Tratados Torrijos-Carter que ponen fin a la presencia colonial estadounidense en el Canal de Panamá. En dicho tratado se reconoció la soberanía de Panamá sobre la Zona del Canal y a los EEUU se les otorgaban los derechos para operar el Canal de Panamá, el cual quedaría administrado por panameños el 31 de diciembre de 1999. Hasta ese día, 31 de diciembre de 1999, la administración del Canal estaría a cargo de una Agencia del Gobierno de los Estados Unidos de América llamada Comisión del Canal de Panamá, cuya Junta Directiva estaría integrada por cinco ciudadanos estadounidenses y cuatro ciudadanos panameños, todos nombrados por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

El 1 de octubre de 1979 la Zona del Canal de Panamá dejó de existir y el 14 de diciembre de 1999 Jimmy Carter firmó la nota de transferencia del Canal de Panamá a la presidenta panameña Mireya Moscoso.

Han transcurrido 17 años de soberanía total en la Zona del Canal y el Canal de Panamá ha sido administrado de forma eficiente y exitosa por panameños y panameñas que trabajan las 24 horas del día, los 365 días del año en la hoy Autoridad del Canal de Panamá.

Por el Canal de Panamá transitaban antes de la ampliación del Tercer Juego de esclusas, diariamente, entre 35 y 40 barcos, lo cual equivale a un aproximado de 300 millones de toneladas de mercancía anual, que equivale al 5% del comercio mundial.

Las principales mercaderías transportadas por barcos que transitan el Canal de Panamá tanto del Pacífico

hacia el Atlántico y del Atlántico hacia el Pacífico son: Aceites y grasas animales/vegetales, Carbón mineral y coque, Carga contenerizada, carga peligrosa variada, comestibles enlatados y refrigerados, granos, madera y productos de madera, manufactura de hierro y acero, maquinaria y equipo, minerales misceláneos, minerales y menas, metales, misceláneos, nitrato, fosfato y potasa, productos no clasificados, otros productos agrícolas, petróleo y sus derivados, químicos y petroquímicos.

La ampliación del Canal de Panamá representa la mayor obra de expansión desde la inauguración de la Vía Interoceánica de 1914. La Autoridad del Canal de Panamá propuso un proyecto de construcción de un Tercer Juego de Esclusas y el Expresidente panameño Martín Torrijos Espino presentó el Plan el 24 de abril de 2006 y los panameños aprobaron dicho plan en un Referéndum Nacional el 22 de octubre de 2006 con el 76.8% de los votos a favor.

El proyecto de ampliación del Canal de Panamá contó con tres componentes fundamentales, a saber:

- La construcción de dos complejos de Esclusas nuevo, uno del Atlántico y otro del Pacífico.
- La excavación de nuevos canales de acceso a las nuevas esclusas y ensanche de los canales de navegación existentes.
- La profundización de los canales de navegación y elevación del nivel de agua de operación del lago Gatún.

El 15 de julio de 2009 se adjudicaron las obras de Diseño y Construcción del Tercer Juego de Esclusas, fijándose como fecha de inicio de los trabajos el 25 de agosto de 2009. El consorcio GRUPO UNIDOS POR EL CANAL (GUPC) tuvo varios países proveedores, entre los cuales destacan: Estados Unidos de América, España, Francia, Portugal, Italia, Suiza, Alemania, Bélgica, Holanda, Corea del Sur, China, Australia, Colombia, Costa Rica, México, Canadá. De esta manera, el Canal de Panamá, además de su importancia por el tránsito de buques, con esta obra impacta de forma positiva la economía de estos países.

El 7 de septiembre de 1977, se firman los Tratados Torrijos-Carter que ponen fin a la presencia colonial estadounidense en el Canal de Panamá.

El 31 de mayo de 2016 se entregó la obra a la Autoridad del Canal de Panamá fijándose el día 26 de junio de 2016, la ceremonia de inauguración del Canal Ampliado, transitando por el mismo el portacontenedores Cosco Shipping Panama.

La ampliación del Canal constituye el proyecto de infraestructura más grande que la Vía Interoceánica panameña ha tenido desde su apertura en el año 1914. Desde su inauguración el 26 de junio de 2016 el Canal Ampliado aumentó la capacidad de la vía para atender la creciente demanda del comercio marítimo que permite el paso de buques de mayores dimensiones lo que proporciona importantes economías de escala. Esta ampliación añadió un tercer carril para el tránsito de buques de mayor tamaño con la construcción de un complejo de esclusas en el Atlántico (Agua Clara) y otra en el Pacífico (Cocolí). Estas nuevas esclusas son 70 pies (21.36 metros) más anchas y 18 pies (5.49 metros) más profundas que las anteriores (Gatún, en el Atlántico, Pedro Miguel y Miraflores, en el Pacífico) pero utilizan menos agua, gracias a unas tinas de reutilización de agua que reciclan el 60% del agua utilizada en cada esclusaje, reafirmando así su compromiso de coadyuvar en el cambio climático, proporcionándole al mundo y al comercio mundial productos y servicios por los próximos cien años y más, ya que por el Canal hoy día pueden transitar buques neopanamax, con carga de hasta 13,000 contenedores, el triple de la capacidad vigente hasta la fecha de inauguración.

El costo de los trabajos estimados en el 2007 era de US\$5,250MM, sin embargo esta cifra se elevó a US\$5,450MM durante el término de su ejecución contractual pero podría aumentar debido a que el consorcio GUPC, encabezado por la empresa española SACYR e integrado por la italiana SALINI IMPREGILO, la belga JAN DE NUL y la panameña CUSA, reclama sobrecostos por el orden de US\$3,400MM.

En el 2009 cuando la crisis inmobiliaria de Estados Unidos de América sacudió el comercio mundial, Panamá pone en ejecución una de las obras de infraestructura más importantes del mundo, registrando así un crecimiento económico del 3.9%.

Entre los años 2006 y 2011, cuando el mercado financiero estadounidense colapsó y la deuda soberana afectó a varios países de la Unión Europea, el PIB de Panamá creció a un promedio de 8.9% anual, una tendencia que se aceleró cuando en el 2011 el país creció un 10.6%. En el año 2010 las obras de construcción de la Ampliación del Canal de Panamá generaron un aproximado de 45 mil empleos, lo que se hizo posible por la ejecución del proyecto de ampliación.

Gracias a los estudios de los impactos directos e indirectos de esta obra, se logró proyectar que una vez finalizada las obras de ampliación del Canal, el PIB de Panamá experimentaría una expansión económica anual entre US\$1,632.4MM y US\$1,965.8MM.

Panamá, con una extensión territorial de 75,420 Km², una población aproximada de 4,002,360 habi-

tantes y una posición geográfica privilegiada, cuenta con el primer puesto en América Central del índice de desarrollo humano (año 2016), así como también somos considerados por el Foro Económico Mundial como el segundo país más competitivo de América Latina y el país latinoamericano con mayor crecimiento económico. Es por ello, que a través de los años la economía panameña y su sistema bancario son considerados internacionalmente como uno de los más sólidos del continente, gracias al estable crecimiento del PIB, que en promedio avanzó un 6.3% desde la década de 1990 hasta comienzos de la década del 2010, sin sufrir contracciones desde el año 1988.

La **ampliación del Canal** constituye el proyecto de **infraestructura más grande** que la **Vía Interoceánica panameña** ha tenido **desde** su apertura en el año **1914**.

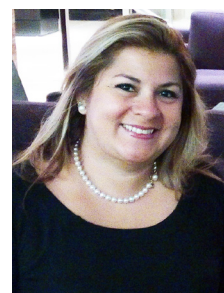
El modelo económico liberal de Panamá, a partir del año 1990 le ha permitido ser uno de los países más globalizados de América Latina que cuenta con una economía totalmente dolarizada y sin banco central. La política económica de Panamá se fundamenta en el sector servicio que representa el 75% de su PIB, con un aumento significativo del sector industrial y de la construcción.

La moneda oficial de Panamá es el Balboa que es equivalente al dólar estadounidense y circula legalmente en todo el país, desde 1904.

El turismo representa una de las principales actividades del país, en el ámbito de negocios, playas y comercios, con turistas provenientes de Estados Unidos, Canadá, Europa, América Central y Sudamérica.

El Aeropuerto Internacional de Tocumen constituye el Hub de las Américas, recibiendo más de 2 millones de turistas al año.

Por esto y muchas cosas más, Panamá es Puente del Mundo y Corazón del Universo.



MÓNICA G. RODRÍGUEZ G.
ADADE PANAMÁ