

Hasta hace un par de décadas atrás, conceptos como *waterfront*, reconversión de espacios portuarios y relación puerto ciudad eran simplemente novedosos para los latinoamericanos, pero muy en especial para los panameños.

Aún recuerdo cuando nuestros profesores nos explicaban que las actuales ciudades portuarias de éxito son el resultado de una evolución que va desde la simbiosis original entre el puerto y la ciudad, pasando por la etapa de expansión portuaria, que lleva al divorcio entre ambos actores, hasta llegar al modelo actual, cimentado en la búsqueda de sinergias que permitan sacarle el mayor provecho posible a esta relación de colaboración y convivencia. De esta forma, nos citaban nuestros maestros, casos por todos conocidos como los frentes marítimos reconvertidos en: Toronto, Sídney, Hong Kong, Marsella, Génova, Boston, Barcelona, Londres, Amberes, Seattle y Vancouver, por mencionar algunos de los más relevantes.

Desde esta perspectiva es innegable que, por regla general, el desarrollo de estos *waterfront* gira en torno a la evolución en las relaciones entre la zona urbana y las terminales portuarias. Es por eso que las transformaciones tecnológicas y económicas en el transporte marítimo internacional, al provocar una deslocalización geográfica de las modernas instalaciones portuarias, ha permitido a la ciudad renegociar su lugar con respecto a aquellas zonas e infraestructuras que el puerto considera obsoletas.

Lo curioso y sui generis en el caso de Panamá es que nuestra situación geopolítica, a lo largo de los últimos cien años, nos ha llevado a darle la espalda al mar y, por ende, al puerto. Desde el arribo de los primeros europeos al istmo de Panamá, se veía el potencial transitista de la región. Desde un inicio, hace exactamente 500 años, el avistamiento del “Mar del Sur” por parte de Vasco Núñez de Balboa, colocó a Panamá en la mira de la corona española. Al principio, fue punto de partida para las expediciones que luego conquistarían el vasto y rico imperio del Perú. Las riquezas extraídas del imperio Inca pasaban por el istmo con rumbo a la península Ibérica. Por espacio de dos siglos este intercambio comercial se dio a través de la ciudad de Portobelo, ubicada en el Caribe.

Para mediados del Siglo XIX, Panamá ya no era una colonia española y se había unido a la Gran Colombia. Para entonces, los Estados Unidos de América empiezan a mostrar mucho interés en el pequeño país centroamericano. Cuando estalla la llamada “fiebre de oro”

muchos estadounidenses viajaban por mar hasta Colón y de allí se transportaban por tierra hasta el Pacífico para luego abordar otra nave que los llevaría a las costas de California. La necesidad de mejorar las condiciones del tortuoso viaje y acortar su duración, dieron como resultado la construcción, por parte de los Estados Unidos y la anuencia de Colombia, del primer ferrocarril interoceánico del mundo, cuyo recorrido entre ambos mares es de aproximadamente 80 kilómetros. Allí tiene su génesis una relación muy compleja entre Panamá y el país norteamericano.

El ferrocarril transistmico fue la primera etapa en la creciente influencia del poder norteamericano en la región y, posteriormente, en el continente. En 1903, luego de nuestra separación de Colombia, el joven país firma el polémico Tratado Hay-Bunau Varilla, mediante el cual, los Estados Unidos adquiere los derechos y propiedad de la compañía francesa que había intentado años antes, construir un canal interoceánico. Este tratado colocó a Panamá bajo la tutela de los Estados Unidos a lo largo de todo el Siglo XX, hasta la firma de los tratados denominados Tratados Torrijos Carter de 1977.



Fotografías antiguas de los trabajos iniciales en la Calzada de Amador. (Fuente: Panamá Vieja Escuela, www.panamaviejaescuela.com/historia-calzada-de-amador-causeway/)

Gracias al Tratado de 1903, los Estados Unidos pudo concluir la construcción del Canal de Panamá en 1914. La mega obra batió varios records mundiales, como la construcción del, hasta entonces, lago artificial más grande del mundo. Otra obra significativa la constituyó la actual Calzada de Amador, que no es más que un paseo marítimo que une las islas de Naos, Perico, Punta Culebra y Flamenco. La estructura funciona además como abrigo artificial a la entrada sur del canal de Panamá, convirtiendo al pequeño archipiélago en un gran dique rompeolas. La escollera utilizada para la obra fue extraída de las excavaciones del Canal de Panamá en el Corte Culebra.

Hasta la firma de los tratados de 1977, el sector del Causeway o Calzada de Amador fue de uso exclusivo de las autoridades estadounidenses acantonadas en la antigua “Zona del Canal”. Inicialmente, fue concebida como parte de un conjunto militar estadounidense denominado «Fuerte Amador». Su misión era proteger la entrada del Canal ubicada en el Pacífico. Aún se aprecian estructuras militares construidas para la defensa de la vía interoceánica que datan de la Primera Guerra Mundial. Al revertir a la administración panameña, fue utilizada parcialmente, por las fuerzas militares panameñas, hasta la invasión de 1989, por parte de los Estados Unidos de América.

Durante el tiempo que duró la administración estadounidense del Canal Interoceánico, Panamá no tuvo acceso a los puertos principales en el Caribe (Cristóbal) y el Pacífico (Balboa). No se contó con una Autoridad Portuaria hasta la década de los 70 y la Autoridad Marítima es creada en 1998. El patrullaje de las costas lo realizaban, principalmente, los buques de guerra de los Estados Unidos. Esto explica por qué en nuestro país, la relación puerto ciudad era simplemente inexistente.



Area de actividades lúdicas abierta al público.

Como paseo marítimo, la Calzada de Amador no está dentro de un recinto portuario, sin embargo, sirve de abrigo a las aguas circundantes a la entrada sur del Canal de Panamá, de cuyo complejo forma parte el Puerto de Balboa. La descentralización y cesión de estas áreas militares y operacionales del Canal de Panamá a la República de Panamá, le ha brindado a la ciudad capital la posibilidad de reactivar esa relación de sus habitantes con el mar. La transformación en parte del nuevo *waterfront* de la ciudad de Panamá no ha sido tan conflictiva como en otras latitudes, toda vez que ha favorecido la generación de nuevas plazas de trabajo, mejoras significativas en la vida social y económica de la ciudad. Pero lo más importante es que, aún con sus imperfecciones, el plan de desarrollo para el sector ha

permitido la interacción de proyectos inmobiliarios, turísticos y portuarios que se complementan de manera armónica.

La vía ha sido transformada en una pujante zona de atracciones turísticas y de espacios lúdicos, entre los que destacan:

- Restaurantes y bares
- Hoteles
- Galerías comerciales
- Marinas
- Un centro de convenciones
- El Centro de Exhibiciones Marinas del Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales (STRI)
- Cuatro kilómetros de acera pavimentada
- Ciclovía
- Museo de la Biodiversidad en Panamá (Biomuseo)
- Muelle de pescadores
- Astillero del Servicio Nacional Aeronaval (Guardacostas)
- Puerto de Cruceros (en construcción)
- Duty Free
- Acceso a la Cinta Costera (parte de la nueva fachada marítima que une el casco histórico con la ciudad moderna)



Marina deportiva y muelle para naves de pasajeros.

El Gobierno Nacional, a través del Departamento de Proyectos Especiales del Ministerio de Obras Públicas (MOP) viene trabajando en la remodelación de la calzada. Las últimas adecuaciones empezaron en 2017.

El caso en estudio constituye un excelente ejemplo de reconversión de viejos espacios ubicados en frentes marítimos, cuyo uso actual dista mucho de la finalidad para el cual fueron concebidos. Como parte de la vía interoceánica, la estructura formó parte de un complejo sistema que jugó un importante rol estratégico militar que le permitió a los

Estados Unidos consolidar su hegemonía geopolítica en la primera mitad del Siglo XX.

En la actualidad, la Calzada de Amador forma parte de los esfuerzos realizados por Panamá para consolidarse como un hub turístico; unidos a otros proyectos como la Cinta Costera, la renovación del casco antiguo de la ciudad capital, el puerto de cruceros de Amador y los proyectos hoteleros apostados en la zona.

Referencias

Alemany, J. (2015) Incidencia del puerto en la ciudad: La experiencia latinoamericana de renovación de los waterfronts. *Revista Transporte y Territorio*. Universidad de Barcelona /12 (2015) ISSN 1852-7175 70 [70-86].

Corps of Engineers, United State Army (1946). *The Panama Canal and its ports*. Recuperado de: <https://ufdc.ufl.edu/AA00022193/00001/1x>

Lezcano, O. (2014). *La Historia del Canal de Panamá*. Recuperado de: <https://www.panamaviejaescuela.com/historia-canal-panama/>

Pérez G., R. y Pérez, P. (2017). Se inaugura la ampliación de la calzada de amador. *El Capital Fionanciero.com*. Recuperado de:

<https://elcapitalfinanciero.com/se-inaugura-la-ampliacion-de-la-calzada-de-amador/>

Head image: Vista aérea de la Calzada de Amador en la actualidad. Isla Perico e Isla Naos, Ciudad de Panamá. (Author: Ayaita - Own work, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=19371931>)