

CANAL Y EXCEDENTE ECONOMICO.

Por JUAN A. JOVANE

1. Introducción

El objetivo del presente artículo es el de establecer, apoyándonos en los conceptos de la teoría del valor-trabajo, las diversas formas de extracción de excedentes que sufre la economía panameña sobre la base del funcionamiento del Canal de Panamá.

El trabajo representa, en este sentido, una ampliación de nuestras anteriores elaboraciones en relación a este tema (1); con la particularidad de que en este caso el énfasis se centra sobre los efectos de la forma de funcionamiento del Canal de Panamá en torno al proceso de acumulación interna. El análisis, sin embargo, es parcial, ya que desarrolla únicamente el problema del volumen del excedente, dejando para una próxima oportunidad el tema de la forma de utilización de dicho excedente y su influencia en la formación de la estructura económica de Panamá (2).

Esperamos que los planteamientos que hoy presentamos ayuden de alguna manera a profundizar nuestro conocimiento en relación a la problemática Canalera.

2. Algunos aspectos sobresalientes del proceso de trabajo en el Canal de Panamá.

La adecuada comprensión y exposición de nuestro tema obliga a desarrollar algunos aspectos relacionados con el proceso de trabajo y el proceso de valorización en el Canal de Panamá.

proceso de transporte, es parte integrante del proceso de trabajo relacionado con los valores de uso que transitan por él. Por otra parte, es evidente que dentro de dicho proceso de trabajo que es el transporte, actúan como factores los recursos naturales de Panamá.

Es así evidente que en la fase de construcción del Canal los elementos naturales constituyeron un objeto de trabajo. También es evidente que estos recursos naturales, como por ejemplo el agua, en la medida que representan elementos indispensables para el tránsito, constituyen medios de producción. Más aún, en la medida en que el área geográfica de la ruta constituye el punto de localización y el campo de acción del proceso de transporte, representa una condición material indispensable para la realización de dicho proceso de trabajo. En este sentido también debe ser considerado como medio de producción. (Ver cita 7).

Lo que hemos establecido constituye un argumento contundente contra quienes intentan negar el carácter de recurso natural a los elementos naturales que participan en el proceso de transporte que es el objeto de la operación del Canal (10). Sin embargo, resulta interesante profundizar un poco más la crítica a dicha tesis. Esta se puede resumir de la siguiente manera:

“La posición geográfica se da, en la medida que ésta relacione los distintos centros de poder (metrópolis-satélites). En otras palabras, la importancia de la posición geográfica de Panamá se muestra en la medida que nuestro país es el punto de articulación entre los países capitalistas y algunos de sus enclaves. Esto está condicionado por la organización del mismo sistema económico mundial y no es producto de la sólo naturaleza.

“En segundo lugar, el Canal no es recurso natural en la medida que lo podemos considerar un vehículo de comunicación marítima indispensable para efectuar el intercambio de mercancías entre los polos del sistema económico mundial en vigencia, que hasta su construcción no había conseguido una comunicación efectiva para la consolidación del mismo. Con este propósito, a partir de una necesidad de la estructura vigente, se construye la vía de tránsito marítimo por el Istmo de Panamá” (11).

Al margen de imprecisiones secundarias como es la de ignorar la importancia del Canal en el intercambio, ya no entre los “países capitalistas y algunos de sus enclaves”, sino entre los centros capitalistas (EE.UU - Japón), podemos señalar una serie de errores básicos en la tesis expuesta en la cita

anterior. El primero de ellos es, como se desprende de nuestra exposición, el no tener en cuenta al transporte como parte del proceso de trabajo y la importancia que en el mismo pueden tener los elementos naturales. Sin embargo, existen otros elementos importantes.

Con la finalidad de centrar nuestra crítica, partimos de la siguiente cita de "El Capital":

"Todo objeto útil, el lienzo, el papel, etc., puede considerarse desde dos puntos de vista: atendiendo a su calidad o a su cantidad. Cada objeto de éstos representa un conjunto de las más diversas propiedades y puede emplearse, por tanto, en los más diversos aspectos. El descubrimiento de estos diversos aspectos y, por tanto, de las diferentes modalidades de uso de las cosas, constituye un hecho histórico" (12).

En el caso de las condiciones naturales de Panamá, es evidente que éstas siempre poseyeron la capacidad de facilitar el tránsito interoceánico, pero que ésta no adquiere sentido en términos económicos, sino cuando aparecen determinadas condiciones históricas. Estudiemos cuáles son estas condiciones.

La primera condición está dada por la existencia de un mercado mundial, el cual implica la necesidad de transportar mercancías a grandes distancias y entre distintos puntos del mundo. Esta condición se consolida con la implantación por parte del capital de una división internacional del trabajo. Enseguida surge el problema de cuáles son las fuerzas que están detrás de la generación de un mercado mundial que, en un primer momento, aparece como condición de apoyo del proceso de acumulación originaria, y que luego, en un segundo momento, aparece como resultado del modo de producción capitalista (M.P.C.). La respuesta es evidente. La generación del mercado mundial y su posterior desarrollo sobre la base del M.P.C., es el resultado del desarrollo de las fuerzas productivas.

En este sentido, se puede decir que es el desarrollo de las fuerzas productivas el que, por la vía de la generación del mercado mundial y la necesidad que éste implica de procesos de trabajo-transporte, determinó que el valor de uso de las condiciones naturales de Panamá, en cuanto a su capacidad de facilitar el transporte, adquirieran significado económico. En éste el recurso natural de Panamá no se diferencia de ningún otro, ya que todos ellos adquieren mayor o menor importancia de acuerdo con el nivel de desarrollo de las fuerzas productivas; un ejemplo es el petróleo:

"Lo mismo ocurre con el petróleo, que es hoy día un recurso clave para lograr un alto grado de desarrollo y poderío industrial, y que hace sólo medio siglo no

desempeñaba función alguna; tenía quizás ciertos usos mágicos, y representaba nada menos que una catástrofe si afloraba en las tierras de comunidades agrícolas, que utilizaban exclusivamente fuentes de energía biótica...

Para que adquiriera importancia fue necesario el avance tecnológico en muchos campos" (13).

La utilización de las condiciones naturales de Panamá como factor en el proceso de trabajo-transporte depende del desarrollo de las fuerzas productivas en otro sentido más directo. En efecto, la utilización de dichas condiciones para el fin señalado depende del grado de desarrollo de los medios de transporte. Este desarrollo influye incluso en la forma de utilización: mulas y galeones en la época de la acumulación originaria; ferrocarril y vapores en el capitalismo atomístico; canal y buques modernos en el capitalismo monopolista.

En conclusión, el hecho de que para que un valor de uso natural entre en un proceso de trabajo, depende del nivel de desarrollo de las fuerzas productivas (lo mismo ocurre con su forma de utilización), nos permite señalar que, dada la dependencia de las relaciones sociales de producción con respecto al nivel de desarrollo de las fuerzas productivas, siempre será posible relacionar la introducción de algún recurso natural o de la introducción de un cambio en la forma de su utilización con algún tipo de relación social de producción dominante. Esto echa por tierra el argumento criticado, ya que, según éste, por ejemplo, todos aquellos recursos naturales que han sido introducidos en los procesos de trabajo sobre la base de la necesidad permanente de revolucionar las condiciones de producción que posee el M.P.C., no deberían ser considerados recursos naturales pues constituyen "una necesidad de la estructura económica vigente" de manera que su introducción en el proceso de trabajo "no es producto de la sola acción de la naturaleza".

Ahora bien, el hecho de sostener que las condiciones naturales participen como factores del proceso de trabajo no significa, bajo ningún criterio, introducir la idea que éstos generan valor. Al contrario, como veremos en el estudio del proceso de valorización, los recursos naturales al no ser productos del trabajo humano no contienen valor-trabajo y tampoco pueden transmitirlo en el proceso de valorización. Sin embargo, como también se estudiará más adelante, el hecho de que la ubicación y características naturales de Panamá permitan un costo de transporte inferior al de las rutas alternativas, significa la posibilidad de que el control de dichos recursos naturales permita la absorción de una cierta cantidad de valor bajo la forma de renta diferencial a quien mantenga dicho control.

3. El proceso de creación de valor y plusvalor en la operación del Canal de Panamá.

Si entendemos por valor el trabajo social de los productores materializado en las mercancías, entonces se debe reconocer que el trabajo empleado en el proceso de transporte, en cuanto constituye parte del trabajo necesario para producir las mercancías, genera valor. Más aún, en la medida en que el proceso de transporte opera sobre una base capitalista, es decir, en cuanto se fundamenta en la adquisición de fuerza de trabajo, debe considerarse como trabajo productivo, no sólo en el sentido de generar valor, sino también en el sentido de que genera un plusvalor (14). Tal y como se expresa en el Capítulo VI del segundo tomo de "El Capital":

"..., el valor de uso de las cosas sólo se realiza con su consumo y éste puede exigir su desplazamiento de lugar y, por tanto, el proceso adicional de producción de la industria del transporte. Por consiguiente, el capital productivo invertido en ésta añade valor a los productos transportados, unas veces mediante la transferencia de valor de los medios de transporte y otras veces mediante la adición de valor que el trabajo de transporte determina. Esta última adición de valor se descompone, como ocurre siempre en la producción capitalista, en dos partes: Una es la que repone los salarios, otra es la plusvalía" (15).

En efecto, si entendemos al transporte como un proceso concreto de trabajo, el cual se puede considerar como una fase del proceso de trabajo global que genera la mercancía, entonces es evidente que el trabajo empleado en el mismo, en cuanto constituye simple gasto de fuerza humana de trabajo, es decir, trabajo abstracto, añade valor a la mercancía transportada.

El valor que el proceso de transporte añade a la mercancía que es objeto de su actividad está constituido por tres elementos cuando éste funciona sobre bases capitalistas:

- i) el valor de los medios de transportes desgastados y consumidos en el proceso, el cual, gracias al carácter útil concreto del trabajo de transporte, se transmite al valor de la mercancía transportada. (C)
- ii) el valor nuevo creado por el gasto de la fuerza de trabajo utilizada en el proceso de producción que reproduce el valor de la fuerza de trabajo (V).

iii) la parte del nuevo valor creado por la fuerza de trabajo que constituye el plus trabajo que se sostiene sobre la base del trabajo excedente.

Los elementos que hemos desarrollado nos permiten caracterizar de una manera bastante precisa el tipo de relaciones sociales de producción en el marco de las cuales funciona el Canal.

En primer lugar podemos afirmar que la operación del Canal de Panamá, en cuanto actividad productiva, genera valor, el cual se transfiere a las nuevas mercancías que transitan por el mismo. Es decir, que en éste se genera trabajo social a nivel del mercado mundial o, para decirlo en los términos de Samir Amin, "Valores Mundiales" (16). Ello, desde el punto de vista de las relaciones sociales, expresa relaciones de producción mercantiles a nivel internacional, las cuales se encuentran asentadas en la existencia de un amplio sistema de división social del trabajo a escala mundial, del cual la actividad canalera es parte integrante. Seguidamente veremos como estas relaciones poseen un contenido desigual y de explotación, el cual limita el desarrollo de las fuerzas productivas en la economía panameña.

Ello se hace patente al caracterizar la actividad de transporte en el Canal de Panamá como un proceso de producción enmarcado dentro de relaciones de producción que pueden calificarse como capitalistas de Estado. En efecto, la operación del Canal reposa sobre la base de la adquisición de fuerza de trabajo, la que al desplegar su acción genera una cierta magnitud de trabajo excedente bajo la forma de plusvalor. Este, a su vez, es apropiado por parte de una agencia del Estado Norteamericano la que, por su forma de operar, asegura que dicho excedente sea utilizado para reforzar la riqueza y el poder de la burguesía monopólica que controla el capital norteamericano, es decir que ésta se apropia de dicho excedente.

También participa en la apropiación de dicho excedente la burocracia parasitaria que asegura el control norteamericano sobre el Canal. Es así que, bajo la forma jurídico-formal de la propiedad estatal, encontramos una esencia a nivel de las relaciones de producción que constituye una verdadera propiedad privada de la clase capitalista-monopólica norteamericana. Dicha clase, por la vía de la mediación establecida, explota la fuerza de trabajo que opera en el Canal, apropiándose privadamente el plus trabajo rendido por los trabajadores.

El primer y más importante mecanismo de apropiación privada del plusvalor producido en la operación del Canal es la política de tarifas que se mantiene en el Canal. La misma, lejos de intentar maximizar las ganancias en la actividad, busca simplemente sufragar sus costos de operación. Se establece así un precio por el servicio de transporte que permite recuperar el valor de los medios de transporte desgastados y consumidos (c) y el valor de la fuerza de trabajo (V). A cambio se entrega una magnitud de valor que

contiene estos elementos más la plusvalía (P), la cual por medio de este intercambio desigual se transfiere al capital privado que utiliza el Canal. Esta afirmación se sostiene teniendo en cuenta que en el caso del capital monopolista:

“Todo el móvil de la reducción de costos es incrementar las utilidades, y la estructura monopolista de los mercados, capacita a las empresas a apropiarse de la parte del león de los frutos de la productividad creciente, directamente en forma de mayores ganancias. Esto significa que bajo el capitalismo monopolista los costos decrecientes, implican márgenes de utilidades en continua expansión...” (17).

Si recordamos ahora que el 70 o/o de las mercancías que atraviesan por el Canal tienen su origen o destino en los Estados Unidos, es evidente quien resulta ser el mayor beneficiario del intercambio desigual que hemos postulado. Todo esto le da sentido a la siguiente afirmación de la CEPAL:

“En síntesis, la política tarifaria de la compañía del canal equivale de hecho a un subsidio implícito al tráfico internacional, de cuantía apreciable, que en buena parte es captado por la economía norteamericana al ser la principal usuaria de sus servicios” (18).

Resulta útil para nuestro análisis establecer los mecanismos que habrían limitado la elevación de los costos de operación del canal. “En ello nos dice el informe de la CEPAL- influyó, en una primera etapa, la política de fijar remuneraciones relativamente bajas al personal no norteamericano; después los programas de ahorro de fuerza de trabajo y elevación de la productividad por hombre ocupado” (19). Ambos procesos presionan sobre la fuerza de trabajo. Uno, elevando el trabajo no remunerado; el otro, limitando las posibilidades de empleo.

Pese a que el plustrabajo se transfiere básicamente al capital monopólico de Centro por la vía del intercambio desigual (Venta del transporte por debajo de su valor), una parte del mismo toma la forma de excedente de explotación. Este, que en 1970 alcanzó los 52.7 millones de dólares, es también objeto de una apropiación privada. Así tenemos que en el mismo año, más del 50 o/o del excedente se utilizó para cubrir el déficit del “Gobierno de la Zona del Canal”, es decir, para mantener una burocracia improductiva y parasitaria, mientras que el 22 o/o se constituyó en intereses pagados al Gobierno de los Estados Unidos, el cual representa los intereses privados del capital monopolista norteamericano. Lo mismo se puede decir del 20 o/o que se constituyeron en ingresos netos declarados.

Resumiendo lo elaborado hasta este punto creemos haber demostrado algunos aspectos importantes:

- a) El Canal de Panamá funciona sobre la base de relaciones sociales de explotación que toman la forma específica de Capitalismo de Estado. Podemos agregar que dicha explotación recae fundamentalmente sobre una parte de la clase obrera panameña: "Aunque sólo la cuarta parte de los trabajadores son norteamericanos, en 1970 éstos devengaban el 48o/o de los sueldos. En 1950, los sueldos de ciudadanos norteamericanos representaban el 61 o/o del total" (20).
- b) Las relaciones sociales de producción que se establecen en la operación del Canal tienden a generar un desarrollo desigual, ya que, por una parte, tienden a reforzar la acumulación del capital de Centro mientras que, por otra, al transferir el excedente hacia la economía de Centro, limita la capacidad de acumulación y desarrollo de las fuerzas productivas en la economía panameña.

Hasta este punto hemos estudiado la extracción y apropiación de plus trabajo que el capital monopolista de Estado norteamericano lleva a cabo sobre la base de la explotación de la fuerza de trabajo que se utiliza en la operación del Canal. Este aspecto, sin embargo, no agota el análisis de la apropiación de plus trabajo por parte de dicho capital en lo que se refiere a nuestro caso.

En efecto, si tomamos en cuenta que el Canal en sí fue construido con la ayuda de la fuerza de trabajo asalariada, podemos establecer que en dicho proceso se generó un conjunto de medios de transporte cuyo valor estaba constituido por el valor de los medios de producción desgastados en la construcción, el nuevo valor creado por los obreros asalariados que reprodujo el valor de su fuerza de trabajo, y el nuevo valor generado por el despliegue de la fuerza de trabajo asalariada que al constituir trabajo excedente, aparece como plusvalía. En este sentido el capital monopolista de Estado se apropió, durante la construcción de la vía interoceánica, de una masa de plusvalía, la cual se materializó en las instalaciones físicas del Canal. Estas juegan el papel de capital constante fijo y, por tanto, la plusvalía que contienen se realiza a medida que el mismo se desgasta en los sucesivos procesos de transporte.

Las condiciones en que se construyó el Canal aseguraron, además, que la masa de plusvalía a que nos referimos ahora, constituyera, sobre la base de la reducción del pago de valor a cambio de la fuerza de trabajo, en una parte importante del trabajo materializado por los obreros que participaron en las obras del Canal. En pocas palabras la construcción del Canal se efectuó sobre la base de una elevada cuota de plusvalía, la cual se pudo lograr con la utilización de "mano de obra barata".

Varios son los aspectos que facilitaron la alta tasa de explotación durante la construcción del Canal:

- a) Si recordamos la importancia que tiene en la determinación del valor de la fuerza de trabajo "las condiciones, los hábitos y las exigencias con que se haya formado la clase de los obreros libres" (21) aparece de manera inmediata una de las causas que facilitaron una alta tasa de explotación en la construcción del Canal: gran parte de los obreros que participaron en las mismas fueron reclutados en regiones donde las condiciones históricas tendían a deprimir el valor de la fuerza de trabajo. En el caso de Barbados, mayor abastecedor individual de mano de obra para la construcción del Canal, Maloney y Pristley describen la situación en los siguientes términos:

"El desarrollo de la industria azucarera requería grandes extensiones de tierras y abundante mano de obra barata. Esto era propiciado por los holandeses, que recibían azúcar a cambio de la técnica y la venta de esclavos; mediante un sistema de créditos a largo plazo y solamente a los grandes plantadores que ofrecían sólidas garantías

Posteriormente es decretada la abolición de los esclavos negros, pero la situación económica no cambió, las tierras permanecieron en manos de los latifundistas, y las alternativas del negro libre era emigrar o trabajar por el jornal que le imponían los plantadores. Este proceso económico de Barbados se repitió en las demás islas, sin excluir a Jamaica, a saber: acaparamiento de las tierras por los propietarios más ricos ausentistas en su mayoría- desaparición de la pequeña y mediana propiedad, emigración de los cultivadores blancos, importación de esclavos en gran escala, liberación de los esclavos y pauperización consecuente. Estas tendencias históricas de la población antillana a lo largo de su desarrollo, es lo que explica, en gran medida, la importancia económica que los hombres de estas regiones podían encontrarle, primero a los trabajos del Ferrocarril en 1850, y posteriormente la aceptación beneplácita, por parte de 20,000 trabajadores, del pago de diez centavos la hora y vivienda gratuita durante la construcción del Canal..." (22).

- b) Un segundo factor de importancia se refiere al hecho de que la fuerza de trabajo que operó en la construcción del Canal fue reclutada en zonas de alto desempleo, donde la concurrencia entre obreros tendía a reducir los

niveles de salarios aceptables. Se puede afirmar que para construir el Canal se hizo uso del ejército industrial de reserva internacional. Ese proceso se ilustra con las siguientes palabras de G.Mack:

“Los norteamericanos esperaban abastecerse de trabajadores negros de Jamaica, pero el recuerdo penoso de trabajadores hambrientos, abandonados en el Istmo después del fracaso francés en 1889, causó dificultades. Los colonos se opusieron al agotamiento de sus propias reservas de trabajadores y las autoridades jamaicanas impusieron un impuesto de una libra esterlina por cada emigrante ... *Afortunadamente para el Canal, las pequeñas islas que sufrieron de desempleo crónico, extendieron una bienvenida más cordial a los agentes reclutadores.* 7,500 negros se importaron de Martinica y Guadalupe y 19,900 de Barbados” (23).

- c) Aún cuando los elementos económicos antes señalados deben considerarse como los factores dominantes que aseguraron una alta tasa de explotación en la construcción del Canal, es de interés señalar que en algunos casos y momentos, los mecanismos extraeconómicos reforzaron la tendencia. Luis Navas en su trabajo *El movimiento obrero en Panamá (1880-1914)*, hace referencia a la coerción extraeconómica en contra de los trabajadores que laboraban en la construcción del Canal con las siguientes palabras.

“De esta manera, espiondo, persiguiendo y atemorizando obreros, fueron quebrantando el espíritu de lucha que debió existir y persistir como tradición entre los obreros que quedaron de los trabajos iniciados por los franceses y, que, en lo fundamental, estaban concentrados en los trabajos del ferrocarril (...)” (24)

Todo esto nos permite explicar una situación tipificada por un alto grado de explotación, la cual podemos calificar de sobre-explotación, entendiendo por éstas aquellas situaciones en que se le niega al trabajador las condiciones indispensables para reponer el desgaste de su fuerza de trabajo, dando como resultado un agotamiento prematuro del trabajador, disminuyendo su capacidad productiva (25). Las siguientes afirmaciones de G. Mack nos ofrecen un indicador de la existencia de sobre-explotación en las obras del Canal:

“Al principio los europeos, especialmente españoles, resultaron excelentes trabajadores. La comisión informó en 1906: “su eficiencia no sólo es el doble

que la de los antillanos". Año tras año, a medida que aumentó la capacidad de los negros para el trabajo, *la producción de los europeos que habían trabajado continuamente sin vacaciones, bajó gradualmente hasta que al final del periodo de construcción fue difícil escoger entre uno y otro grupo*" (26).

Por su parte L. Navas en un análisis efectuado en relación a los niveles de salarios en 1910 concluye que:

"Tal como lo evidencia la última tabla, la gran mayoría de los obreros se encontraba muy por debajo del mínimo necesario para subsistir ..." (27)

Tenemos, pues, que la construcción del Canal, operando sobre la base de una explotación redoblada, significó la apropiación de una gran masa de plusvalía por parte del capital monopolista de Estado norteamericano. Esta masa de plusvalor se encontraba materializada en las instalaciones del Canal.

Resulta importante, para nuestros fines, establecer que el alto grado de explotación que se dio durante la construcción del Canal recayó, como era de esperarse, sobre aquellos sectores que constituían parte de la naciente clase obrera panameña. Las siguientes cifras presentadas por Boris Blanco confirman este hecho:

"Como se observa en el cuadro, los ciudadanos norteamericanos percibieron el monto de \$658.6 millones de dólares en sueldos y salarios durante ese lapso mientras que los otros trabajadores recibieron \$486.9 millones, o sea que, a pesar de ser una minoría impresionante entre los trabajadores de la zanja canalera, todavía el ciudadano norteamericano se benefició ampliamente de la inversión de su país. Y el beneficio fue, en ese lapso únicamente, de 171.1 millones a favor de los trabajadores norteamericanos" (28):

Los argumentos desarrollados nos permiten demostrar ahora que el propio proceso de repetición de la actividad productiva del Canal, tal y como ocurre con cualquier capital productivo, ha llevado a que el capital previamente adelantado en la construcción del canal, sea cual fuese su origen, se haya transformado en plusvalía capitalizada. Más concretamente, en capitalización de plusvalía expropiada a la clase obrera panameña (29).

Para centrar la discusión recordemos que el valor de los medios de transporte que constituyen el complejo canalero poseían en principio un valor equivalente a tres elementos: i) El capital constante adelantado (valor de los medios de producción desgastados en la obra); ii) el capital variable

equivalente a los salarios adelantados; iii) la plusvalía materializada en dichos medios de transporte. Por tanto, si se establece que EE.UU. ha obtenido de la operación del Canal de Panamá una suma de valor equivalente al capital constante y variable de la construcción, la cual no ha sido reinvertida en el mismo, entonces se puede asegurar que en dichas instalaciones, desde el punto de vista del valor, queda un sólo elemento: plusvalía. Se podría en este caso afirmar que las instalaciones del complejo canalero constituyen hoy por hoy una simple materialización de plus-trabajo.

Algunas elaboraciones, aun cuando se han desarrollado en otros contextos teóricos, nos ayudan a demostrar que la condición que hemos postulado se cumple de manera efectiva. Así, por ejemplo, Boris Blanco establece que "la inversión neta directa del Gobierno de Estados Unidos en el Canal era de 368 millones de dólares al 30 de junio de 1955", mientras que la ganancia neta acumulada por el Canal en sus 40 primeros años de operación, es decir de 1915 a 1954, fue de 543 millones de dólares". Se establece, además, que "la amortización de la inversión de 368 millones de dólares, computada a un rédito anual de 2o/o, con 40 pagos anuales e iguales de 13.45 millones de dólares, resultaría en un pago total de 538 millones durante el período de amortización". Se concluye, en función de todo esto, que: "las ganancias netas del Canal acumuladas hasta el año 1954 habrían sido suficientes para cancelar totalmente la deuda del Canal" (30).

Lo anterior nos indica que, efectivamente, las actuales instalaciones del Canal constituyen plusvalía capitalizada. Decimos que nos indica, ya que la forma de cálculo (no tomar en cuenta los efectos del intercambio desigual; no descontar la parte de la inversión en instalaciones militares y por tanto improductivas; usar una tasa de amortización, etc.) lleva a sobrestimar el tiempo necesario para que las instalaciones se transformaran en simple plusvalía extraída y acumulada a costa de la clase obrera panameña. En todo caso lo que nos interesa es haber demostrado este hecho, el cual reviste, a nuestro juicio, una extraordinaria importancia histórica, no sólo con respecto a las actuales negociaciones, sino también con la utilización que se le pueda dar a cualquier excedente captado por Panamá en el Canal.

4. *La renta diferencial del Canal de Panamá*

Partimos aquí destacando el hecho de que uno de los elementos que determina la productividad del trabajo son las condiciones naturales:

"La capacidad productiva del trabajo depende de una serie de factores, entre los cuales se encuentran el grado de destreza del obrero, el nivel del progreso de la ciencia y sus implicaciones, la organización social del proceso de producción, el volumen y la eficacia de los medios de producción y *las condiciones naturales*" (31).

En el caso del Canal tenemos que las condiciones naturales que se dan en la ruta de tránsito, constituyen premisas que elevan la productividad del trabajo en el transporte interoceánico, permitiendo que este se efectúe (sobre todo en la medida que acorta distancias) a un costo de producción reducido.

Ahora bien, el menor costo de producción, y por tanto el menor precio de producción de la ruta canalera en relación a las rutas alternativas, cuya base descansa en la existencia de condiciones naturales que no se encuentran disponibles para cualquiera, sino exclusivamente para quien controla el uso de la porción del planeta en que éstas se encuentran, se expresa potencialmente como una renta diferencial de la tierra. Esta en términos técnicos, sería igual a la diferencia entre el precio de producción del transporte en las rutas alternativas y en la ruta del Canal.

Un indicador de la existencia de tal renta potencial está dado por el ahorro de los "usuarios del Canal" (el capital de centro) al no tener que utilizar rutas alternas más costosas. Este ahorro, según CEPAL, significó entre 1960 y 1970 un promedio anual de 490 millones de dólares y 620 millones de dólares en 1970 (32). (Nuevamente debemos tener en cuenta que se trata de un simple indicador de la existencia de la renta diferencial, ya que su forma de cálculo incluye el intercambio desigual antes planteado).

Para que nuestros planteamientos no den lugar a equívocos debemos aclarar algunas cosas. En primer lugar, hemos desarrollado la idea de que los peajes del Canal pueden elevarse, acercándose marginalmente a la diferencia de costo con las rutas alternativas, lo que llevaría a la generación de una renta diferencial. Por otra parte, debemos insistir en que no se trata de señalar que los recursos naturales generen valor (sólo el trabajo social abstracto es fuente de valor), sino que el dominio de un recurso natural, que reduce el costo de producción por debajo del costo medio social, genera una ganancia extraordinaria que al tener como base un factor natural monopolizable permite una transferencia de valor a favor de quien posee la capacidad de disponer de dicho recurso.

La renta diferencial del Canal, sin embargo, no se realiza ya que, por una parte, dada la actual condición colonial y el control efectivo del recurso natural por parte de EE.UU., impide que Panamá capte esa renta, mientras que, por otra, el capital monopolista de Estado norteamericano que opera el canal no tiene interés en hacer efectiva dicha renta, ya que su función básica es mantener bajos los costos del transporte interoceánico como una medida de fortalecer la tasa de ganancia de los capitales monopólicos de Centro.

Todo esto, como es evidente, limita la captación de excedentes por parte de la economía panameña y limita su capacidad de acumulación. Para que se tenga una idea de la pérdida de excedentes por el motivo ya desarrollado podemos citar algunos cálculos de la CEPAL. Esta considera que,

teniendo en cuenta los efectos adversos que los aumentos de peajes hubieran tenido sobre el volumen de tránsito, "el ingreso potencial máximo estimado por este procedimiento para el período 1960-1970 habría sido unos 2,600 millones de dólares,... más de tres veces lo pagado por ellos (los usuarios) en concepto de peajes" (33).

Nuestra opinión es que la posición de Panamá debe ser la de un trato diferencial en cuanto a la recuperación del excedente que se origina en el tipo de renta que estamos estudiando. En efecto, tratándose de un mecanismo de transferencia de valor, y más concretamente de excedentes, debe entenderse como un método de recuperación del valor que se pierde por distintas vías, con el capital de Centro. Por tanto deberían aplicarse tarifas diferenciales en la medida en que éstas afecten a países de Centro o a países del Tercer Mundo, evitando en lo posible afectar los procesos de desarrollo de estos últimos.

5. *A manera de conclusión.*

El análisis antecedente nos ha permitido establecer algunas consideraciones y conclusiones entre las cuales debemos subrayar las siguientes:

- a) La relación social básica en la que se enmarca el funcionamiento del Canal, es decir, su organización por parte del capital monopolista de Estado norteamericano dentro de un marco colonial, limita la capacidad de la economía panameña de captar importantes masas de excedente que potencialmente podrían ser utilizados en la acumulación interna.

- b) Tanto el proceso de construcción del Canal, así como su funcionamiento, han operado sobre la base de la compra de fuerza de trabajo por parte del capital monopolista de Estado norteamericano. Esto nos permite, por una parte, caracterizar las relaciones de producción sobre las que se sostiene el proceso operativo del Canal como relaciones de explotación de la clase obrera panameña y, por otra, nos posibilita establecer que la mera repetición del acto de producción de transporte ha significado que, en estos momentos, las instalaciones que comprende el complejo canalero constituyen simplemente plusvalía materializada. Esta conclusión es central en términos de la recuperación de la Zona del Canal y de los excedentes que en ella se generan. Concretamente señala que éstos deben apuntar hacia la puesta en marcha y consolidación de un proceso de desarrollo autocentrado y popular. En todo caso nos advierte contra lo que significaría una apropiación privada de dichos excedentes.

- c) Hemos demostrado también que la posición geográfica de Panamá constituye no sólo un recurso natural, sino que es un recurso natural capaz de elevar la productividad del trabajo en la actividad del trans-

porte. Esto, unido al hecho de que se trata de un recurso que sólo está disponible para quien controla la porción del globo que contiene la ruta, genera una renta potencial de carácter diferencial. Panamá debe en este caso tratar de hacer de ésta, en cuanto mecanismo de transferencia de valor, un medio de recuperar el excedente perdido, por diversas vías, frente al capital de Centro. Sin embargo, debe tenerse el cuidado de ofrecer un trato preferencial a los países del Tercer Mundo con la finalidad de no entorpecer su desarrollo.

Finalmente sólo queremos insistir en que no se trata únicamente de captar el excedente que se pueda generar en el Canal, sino también de promover internamente un conjunto de relaciones sociales de producción, una estructura económica, que asegure la utilización productiva del mismo, la cual ha de apuntar hacia un desarrollo autocentrado y popular.

- (1) JOVANE, JUAN. *Canal: Dependencia y Subdesarrollo*. Revista "Tareas" No. 30, Panamá, 1975.

El Canal de Panamá y la Acumulación del Capital Corporativo Norteamericano. Revista Economía No. 48, Universidad de San Carlos, Guatemala, 1976.

- (2) Recordemos con Baran que: "Como se sugirió anteriormente, la tasa y la dirección del desarrollo económico de un país en tiempo dado depende tanto de la *magnitud* como del modo de utilización del excedente económico". BARAN P.A., *La Economía Política del Crecimiento*. F.C.E. Quinta reimpresión, México D.F., 1973. Pág. 62.
- (3) MARX, CARLOS. *El Capital. I.T.* Editorial EDAF, Madrid, 1967. p. 40. La traducción de W. Roces es un tanto distinta pero el sentido es el mismo: "El valor de uso sólo toma cuerpo en el uso o consumo de los objetos". MARX, CARLOS. *El Capital I.T.* Editorial de Ciencias Sociales. La Habana, 1973. p. 4.
- (4) MARX, CARLOS. *Fundamentos de la Crítica de la Economía Política*. T.II. Editorial de Ciencias Sociales. La Habana, 1971. p. 30.
- (5) MARX, CARLOS. CRITICA DEL PROGRAMA DE GOTHA Editorial Quimantú. Santiago, Chile, 1972. p. 13.
- (6) MARX, CARLOS. *El Capital. T.I.* Editorial de Ciencias Sociales, op. cit, pp. 10 y 11 (el subrayado es nuestro, J.J.).

- (7) *ibidem* p. 140 (el subrayado es nuestro, J.J.).
- (8) *ibidem* p. 141
- (9) *ibidem* p. 142
- (10) Véase por ejemplo: WALD, OTTO S. *Ni la Posición Geográfica, ni el Canal, son Recursos Naturales*, en Documentos del II Congreso de Sociología, publicación de APSO. Panamá, marzo de 1976.
- (11) *ibidem* pp. 45 y 46
- (12) MARX, CARLOS. *El Capital. T.I.* Editorial de Ciencias Sociales, op. cit. p.3 (el subrayado es nuestro J.J.)
- (13) FLORES, EDMUNDO. *Tratado de Economía Agrícola*. F.C.E., 3a. Edición, México D.F., 1964. pp. 98 y 99.
- (14) "Desde el punto de vista del proceso capitalista de producción se agrega la determinación más precisa de que es productivo aquel trabajo que valoriza directamente al capital, o que produce plusvalía..." MARX, CARLOS. *El Capital. Libro I, Capítulo VI. Inédito*. Siglo XXI Argentina S.A., 5a. Edición, Buenos Aires, 1975, p. 77.
- (15) MARX, CARLOS. *El Capital. T.II.* Editorial de Ciencias Sociales, op. cit. p. 141.
- (16) Ver AMIN, SAMIR. *Cómo funciona el Capitalismo?* Siglo XXI Argentina editores S.A., Buenos Aires, 1975.
- (17) BARAN P.A. y SWEEZY. P. A. *El Capital Monopolista*. Siglo XXI Argentina editores S.A., 4a. edición. Buenos Aires, 1972 p. 61 (subrayado es nuestro J.J.).
- (18) CEPAL. *La Economía de Panamá y la Zona del Canal*. Volumen 5. *Estudio General*, CEPAL/MEX, 72/28/ REV.1, p. 67
- (19) *ibidem* p. 67, nota No. 9.
- (20) GANDASEGUI, HIJO, MARCO A. *La Lucha de Clases y la Zona del Canal* Revista *Tareas* No. 30, Enero-abril 1975, Panamá p.39.
- (21) MARX, CARLOS. *El Capital. T.I.* Editorial de Ciencias Sociales, op. cit. p. 133.

- (22) MALONEY F, GERARDO y PRIESTLEY, GEORGE. *El Grupo Antillano en el Proceso Político Panameño*. "Tareas", No. 33. Septiembre—Noviembre 1975, Panamá, p. 16.
- (23) MACK, G. *La Tierra Dividida. T.II* Editorial Universitaria, Panamá, 1971, p. 302.(el subrayado es nuestro J.J.)
- (24) NAVAS, LUIS. *El Movimiento Obrero en Panamá (1880-1914)*. Editorial Universitaria, Panamá, pp. 149 y 150.
- (25) MARINI, RUY MAURO. *Dialéctica de la Dependencia*. ERA, 2a. Edición, México, 1974. p. 41.
- (26) MACK, G. op. cit. p. 304 (subrayado nuestro, J.J.)
- (27) NAVAS, Luis. op. cit. p. 131.
- (28) BLANCO, BORIS. *El Canal de Panamá en la Economía Norteamericana*. En "Anales de Ciencias Humanas". Editorial Universitaria, Panamá, 1971, p. 26.
- (29) "... la simple reproducción, transforma necesariamente todo capital, más tarde o más temprano, en capital acumulado o en plusvalía capitalizada". MARX, CARLOS. *El Capital. T.I*. Editorial de Ciencias Sociales, op. cit. p. 516.
- (30) BLANCO, BORIS. op. cit. pp. 26 y 28.
- (31) MARX, CARLOS. *El Capital, T.I*. Editorial de Ciencias Sociales. op. cit. pp. 7 y 8.
- (32) CEPAL. op. cit. Vol II. *Ahorro que obtienen los usuarios del Canal de Panamá*. p. 4.
- (33) ibidem p. 8.