



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES ARAGÓN

**“Análisis de las alternativas para superar la
obsolescencia del Canal de Panamá.”**

TESINA

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LIC. EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTA:

JOSELIN MARISOL ALVAREZ VALENCIA

ASESOR:

MTRO. ALEJANDRO MARTÍNEZ SERRANO

México, 2014





Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Índice

Introducción

1. Capítulo 1 Marco histórico del Canal de Panamá .
 - 1.1. Orígenes de la construcción del Canal de Panamá
 - 1.1.1. Iniciativa Francesa
 - 1.1.2. Participación Estadounidense
 - 1.2 Administración del cause
 - 1.2.1 Tratados Torrijos-Carter
 - 1.2.2 Administración Panameña
2. Capítulo 2 Infraestructura del canal de Panamá en el siglo XXI!
 - 2.1.1 Dimensiones
 - 2.1.2 Recursos
 - 2.1.3 Tráfico
 - 2.2 Tendencias en la construcción de buques
 - 2.2.1 Post Panamax
 - 2.2.2 Diseño
 - 2.2.3 Construcción
3. Capítulo 3 Obsolescencia del Canal de Panamá y sus afecciones
 - 3.1 Reducción del tiempo en el paso del Canal
 - 3.2 Consecuencias económicas y comerciales
 - 3.3 Consecuencias ambientantales

4. Capítulo 4 Alternativas para solucionar la obsolescencia del Canal de Panamá

4.1 Ampliación del Canal.

4.2 Tercer juego de esclusas

4.3 El Canal como plataforma logística.

Conclusiones

Fuentes de consulta

Introducción

Desde la construcción del Canal de Panamá en 1914, ha resultado una herramienta de suma importancia para el comercio exterior, mediante éste se pueden reducir distancias en las principales rutas marítimas del comercio entre Estados Unidos de América (EUA) y el lejano oriente; así como también entre Europa y la costa oeste de EUA y Canadá; al tiempo que su eficiencia se refleja en la reducción del tiempo durante el cruce de barcos.

Sin embargo, con el tiempo el Canal de Panamá se ha rezagado a pesar de las mejoras que se le han hecho, pues debido a la alta demanda de productos en el mercado internacional, las navieras no se dan abasto con los buques ya existentes aunado que han construido barcos cada vez más grandes, que como su nombre lo menciona, los buques post-Panamax¹, sobrepasan las medidas estándar de los buques convencionales, por lo que el canal ya no es lo suficientemente ancho para el tráfico de estos barcos.

Esta investigación tomará como punto de referencia una periodicidad de 2005 a 2011; ya que es el punto de partida en donde el problema empezó a enfatizarse, además; se inicia la posibilidad de contemplar nuevas alternativas para su solución.

La importancia del estudio de la actual problemática del canal de Panamá radica en las consecuencias en el proceso de la actividad comercial a nivel internacional, pues la capacidad operacional puede llegar a ser ineficiente en la recepción de los buques en tiempo y espacio.

Cabe mencionar que el tráfico de navíos se ha incrementado por la alta demanda de productos; sin embargo, el cruce de éstos se ha visto afectado con motivo de las maniobras que deben realizar para poder cruzar. Además el canal también tiene afecciones ecológicas, debido a la mala utilización de aguas que provoca una salinización del agua potable.

¹ Estos pueden transportar en un solo viaje más de 9.500 contenedores, incluso hasta 12.000 contenedores. Tienen una eslora de 366 m, manga de 49 m y calado máximo de 15 m.

De este modo, es necesario evaluar cada uno de los elementos, causas, consecuencias y posibles soluciones de los problemas que enfrenta el Canal de Panamá. Es por ello que el presente trabajo tiene como objetivo general analizar la problemática de este provocada por los buques de clase mercante y al retraso en la infraestructura del canal durante el periodo 2005-2011.

Por otra parte, los objetivos particulares de esta investigación son; conocer los orígenes de la construcción del Canal de Panamá y la situación actual de su infraestructura, así como las nuevas tendencias en la construcción de buques mercantes. Asimismo estudiar las consecuencias del rezago, es decir, la manera en la que afecta ecológica y económicamente, así como al tráfico de mercancías, al tiempo de analizar alternativas de solución para disminuir la obsolescencia del Canal y las medidas que se han aplicado en el periodo 2005-2011.

Desde los tiempos de la colonia, el istmo de Panamá contaba con características especiales para el tránsito de mercancías, cualidades que dotaban de un gran potencial económico a la región. Con motivo de su importancia a través de la historia se le han hecho diversas modificaciones con el fin de adaptarlo a las circunstancias que la dinámica comercial requiere. En la medida en que el intercambio de mercancías entre países se incrementa, los diferentes medios de transportación internacional deben cubrir las necesidades del mercado.

Cada día la demanda de productos es mayor y para esto se requiere de contenedores cada vez más grandes y por ende de transportes capaces de trasladarlos. En el caso de los buques, con el paso del tiempo la medida estándar ha dejado de tener como punto de referencia el Canal de Panamá, para sobrepasar los límites de este, provocando así un deterioro en la infraestructura del Canal. Con una reestructuración de las políticas de cruce, así como un nuevo diseño adaptado a las circunstancias actuales, no solo en materia de la infraestructura, sino también en el tema del medio ambiente, podría disminuir la obsolescencia del canal.

De manera teórica, el problema presentado en esta tesina, se adapta a las condiciones que la teoría Modernidad-Mundo describe. Ésta es descrita por el sociólogo Octavio Ianni en su libro “Teorías de la Globalización”² y expuesta también por el doctor Renato Ortiz³.

La teoría Modernidad-Mundo explica que interacción de la sociedad actual reduce tiempos y espacios gracias a la velocidad en la que se desplaza la información, tecnologías y descubrimientos científicos, de tal manera que las fronteras dejan de ser relevantes, en donde se puede identificar una sociedad global y que se traduce en una homogeneidad de ideas.

A la vez, este rápido desplazamiento provoca una serie de novedades y trae con ello obsolescencias, debido a ello tanto la información como los avances tecnológicos, tienen una duración muy corta de vida; pues cada vez se descubren cosas nuevas, se investigan otras y se crean nuevas, agilizando así los procesos de reproducción, producción y de transferencia.

Del mismo modo, la globalización ha provocado una desterritorialización en materia económica, comercial y cultural que eleva los mercados a un nivel de tamaño global; en el cual los medios de transporte y distribución deben de estar a la vanguardia para poder cubrir la demanda de los mercados. Lo anterior significa que dichos medios sufren constantes modificaciones efímeras; ya que en un plazo corto surgen nuevos y mejorados sistemas de transporte y distribución.

Para el desarrollo de la presente se tomará en consideración el capítulo uno los orígenes de la construcción del Canal de Panamá, pues cada problemática está directamente relacionada a sus raíces, ya que la construcción no dependió solamente de una sola administración, por lo que se estudiará desde la Iniciativa Francesa y la participación Estadounidense, hasta la gestión panameña.

² IANNI, Octavio, “Teorías de la Globalización”, México, Siglo XXI, 1996 pág. 135.

³ ORTIZ, Renato, “Modernidad- Mundo e Identidades”, Estudio sobre las culturas Contemporáneas, México, junio, vol. III, número 005, 1997.

En el capítulo dos se contemplará la infraestructura actual del Canal para poder comprender de manera conceptual su funcionamiento y su respuesta ante las actuales tendencias en la construcción de buques.

En el capítulo tres se estudiarán las diferentes consecuencias del rezago, con el fin de conocer a detalle los problemas de rezago que el Canal presenta actualmente.

Y finalmente el capítulo cuatro está dirigido al análisis de las alternativas que se han propuesto para solucionar la obsolescencia del Canal de Panamá.

Capítulo 1. Marco histórico de la construcción del Canal de Panamá.

Para poder tener un panorama general y de ese modo comprender cada una de las características que definen al Canal de Panamá, es necesario conocer su origen, desde las primeras necesidades de un cruce interoceánico mejor estructurado, las condiciones y bases sobre las que se construyó, hasta cada uno de los aspectos que determinaron sus dimensiones.

1.1 Orígenes de la construcción del Canal de Panamá.

Desde tiempos remotos la zona del Istmo de Panamá ya representaba un punto sensible para el Continente Americano, pues esencialmente es una región que permite cruzarlo de un océano a otro. Es un paso que acorta tiempo y distancia, factores que son de vital importancia para el dinamismo del comercio internacional.

Los primeros pasos que se dieron para idear la edificación del Canal, surgieron de la ambición española. En plena colonización, el Continente Americano registró numerables nombres decididos a dominar dichas tierras. Rodrigo Galván de Bastidas, es considerado el primer europeo en navegar sobre el Istmo de Panamá en el año de 1501⁴, premio a que un año después Cristóbal Colón registrara su paso por el Istmo; sin embargo, el intento de este por dominar dichas tierras no tuvo éxito.

Fue en 1509⁵ cuando el Gobernador Diego de Nicuesa funda la ciudad Nombre de Dios, lugar donde se dieron los primeros asentamientos europeos tras considerar que el lugar tenía condiciones propicias para ser habitado. De la misma manera, se empezaron a establecer colonias principalmente españolas a lo largo de Panamá, como es el caso de Martín Fernández, explorador de origen español, quien se estableció en Santa María la antigua del Darién.

⁴ARAGÓN Arreola Frida Dolores sustentante, "Fuentes para el estudio de la historia del Canal de Panamá", tesis que para obtener el título de Licenciado en Estudios Latinoamericanos, UNAM, México, 2000, pag. 23.

⁵ Ídem, pag.23.

Sin embargo, es importante mencionar al explorador y gobernante Vasco Núñez de Balboa, quien en 1513⁶ descubre el Mar del sur, ahora llamado Océano Pacífico, punto de partida cuando se empieza a generar la inquietud de crear una brecha entre los océanos que rodean al continente americano.

Fue hasta siete años después cuando Pedrarias Dávila, fundó la ciudad de Panamá y estableció una ruta transístmica para comunicar la Ciudad Nombre de Dios con Panamá. Este hecho le dio aún más importancia a la idea de la necesidad de la construcción de una ruta interoceánica. Por tal motivo, las propuestas e investigaciones de posibles rutas para la edificación del canal abundaron entre los exploradores extranjeros.(Véase mapa 1).

Mapa 1. Antiguas Rutas transoceánicas, antes de la construcción del Canal de Panamá



Fuente: Infolatam, Información y Análisis de América Latina

http://www.infolatam.com/2014/01/12/el-canal-de-panama-un-paso-crucial-en-el-mundo/caminos_antiguos/

⁶RUIZ Ruiz, Cynthia Elizabeth sustentante, “El Canal de Panamá, renovarse o morir: reportaje”, tesis que para obtener el título de Licenciado en Comunicación y Periodismo, UNAM, México, 1998, pag. 1.

Panamá desde tiempos coloniales represento un punto estratégico para el comercio internacional. Las condiciones geográficas y físicas de la zona más estrecha del territorio, convierten este lugar en un punto sensible para la dinámica comercial, por lo que se ideó implementar almacenes para resguardar mercancías. Ante esta situación, en 1521⁷ la corona española se convenció de otorgar financiamiento para la creación de infraestructura dentro del istmo.

La habilitación de almacenes representó un gran negocio, porque el cruce se llevaba largos periodos del tiempo, eran idóneas para resguardar las mercancías las cuales en su mayoría tenían como destino España. La economía Panameña durante el siglo XVI estaba basada en el tráfico de mercancías que se hacía de España a Centro y Sudamérica; lo que le significaba al país europeo un punto de dominio estratégico para delimitar la posible expansión de países vecinos.

Otro aspecto importante de aquella época eran las ferias que se organizaban en Portobello, en donde se ponían a la venta infinidad de mercancías, dichas ferias tenían una duración de entre 40 y 45 días. Lo que significó un gran auge mercantil, además, dicha región poseía una ubicación privilegiada, ya que estaba situada del lado atlántico y se comunicada por tierra con Panamá localizado del lado pacífico. Las ferias dejaron de funcionar en el año 1739, debido a saqueos y hostilidades de piratas.

En 1524 Diego Ordaz, por órdenes de Hernán Cortés, emprendió diversas expediciones para localizar el punto idóneo y más estrecho que lograra comunicar los dos océanos, entre los cuales perfilaba el Rio Coatzacoalcos en Tehuantepec. En 1530, Gil Gonzales Dávila, capitán y conquistador español, y planteó una ruta que podría comunicar ambos océanos, través del rio Nicaragua; cuatro años más tarde, Álvaro Saavedra propuso ruta sobre el río Chagres ubicado al oriente de Panamá; sin embargo, ninguna de las tres ideas tuvo el impacto necesario y del mismo modo se fueron sumando más y más propuestas a lo largo del periodo de dominio español.

⁷ RUIZ Cintia Op.cit. p.23.

Mientras el comercio marítimo iba en aumento, las grandes potencias fijaban la mira en la zona, ya que existía un gran interés por el control del paso interoceánico. En 1814 se registró un primer movimiento independentista en Panamá, para liberarse del dominio Español; sin embargo, la iniciativa fracasó. Un breve resplandor tuvo el Istmo cuando el comandante Gregorio MacGregor logró tomar Portobello hasta que tropas españolas recuperaran el poder.

En 1819 América del Sur logró que el territorio de Nueva Granada se independizara de España, tras triunfar sobre el imperio español durante la Batalla de Boyacá, siendo uno de los principales propulsores de esta lucha, el libertador Simón Bolívar. Después de lo acontecido se remite la Ley Fundamental de la Gran Colombia, en la cual se establece como unidad a Venezuela, Quito y Panamá (estos dos últimos aun no liberados).

No obstante fue el año de 1821 que, con sus propios medios Panamá logró independizarse de España por completo y se adhirió a los territorios recién liberados de en ese momento la Gran Colombia. La adhesión fue una decisión que se tomó debido a que el propio Panamá considero ser militarmente débil ante una posible reconquista o conquista de otras potencias.

Para 1826, Bolívar comisionó a los ingenieros. Mauricio Falmarck y a John A. Lloyd, para estudiar las posible vía interoceánica⁸. Estos servirían para los franceses y estadounidenses para el desarrollo de sus propuestas. A causa del creciente interés de las potencias hacia el Istmo y control del cruce, Estados Unidos se apresuró y en 1846⁹ se determinaron las cláusulas de un tratado de paz, amistad, navegación y comercio con Nueva Granada; con ello el país del norte quedaba como nación más favorecida.

⁸ ESPINO Rodrigo. "Panamá 2". Ed. Alianza Editorial Mexicana, México. 1988 pág. 11.

⁹ Ibídem p.12.

En 1850, Panamá y Nueva Granada firman el contrato para la construcción de un ferrocarril transistmico, teniendo como representantes del lado panameño a John Lloyd y por parte de Nueva Granada a Victoriano D. Paredes, junto con ello la Railroad Company. En 1855, al finalizar su construcción el ferrocarril contaba de punta a punta con 80 kilómetros, y un tiempo de trayectoria aproximado de cuatro horas.

También en ese año, Estados Unidos y Gran Bretaña, crean el tratado Clayton-Bulwer¹⁰, el cual establece que, ambas naciones se comprometían a no implementar la edificación de canal alguno sin haberse tomado en cuenta una de la otra.

Sin embargo, aún se consideraba la importancia de la creación de un cruce el proyecto marítimo interoceánico. Fue entonces que Francia comenzó a interesarse en ello y concretar investigaciones para establecer las bases sobre las cuales se edificaría el Canal de Panamá.

1.1.1 Iniciativa Francesa.

Quienes tomaron no sólo la iniciativa de la construcción del Canal, sino que también la decisión de convertirlo en un proyecto tangible, arquitectos, geógrafos e ingenieros de origen francés. De la mano del ingeniero que dirigió la construcción del Canal de Suez, Ferdinand de Lesseps, presentó en el marco del Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico, el cual se llevó a cabo en París en el año de 1879, una nueva propuesta de implementación de un Canal en territorio Americano.

Avalado por su gran experiencia, la cual obtuvo mediante la creación del Canal de Suez, fue escuchado por especialistas de todo el mundo; obteniendo así que su propuesta fuera considerada y evaluada para su aprobación.

¹⁰ Ibídem p.13.

Lesseps pretendía lograr que tanto su país como su nombre fuera doblemente reconocido, de tal manera que conforme a las restricciones tecnológicas de la época un canal a nivel¹¹ y bajo el nombre del reconocido francés, significaran una infraestructura innovadora.

Uno de los miembros de la Sociedad Civil Internacional del Canal de Darien, Napoleón Bonaparte Wyse, pactó junto con Eustorgio Salgar, representante de Colombia, la excavación y construcción de un canal así como también se otorgaron 99 años para el dominio y edificación del mismo.

Asimismo, se pagaría la cantidad de 75 mil francos como compensación a los derechos que se otorgaron, Colombia ganaría por un lapso de 25 años el 5% y después de transcurrido este tiempo el canal sería suyo¹². Dicha concesión fue cedida a la Compañía Universal del canal Interoceánico; liderada por Ferdinand de Lesseps, cuyo contrato y concesión fue aprobado por el Congreso Colombiano.

Durante seis días, 98 integrantes del Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico, analizaron la propuesta de Lesseps. El 29 de mayo después de haber deliberado, se declaró lo siguiente: “El Congreso Internacional, estima que la apertura de un canal interoceánico de nivel es posible; y que este canal marítimo, para responder a las facilidades indispensables de acceso y de utilidad que debe ofrecer ante todo, un pasaje de este género, deberá ser dirigido desde el golfo de Limón a la bahía de Panamá”¹³

Durante la deliberación se tomaron en cuenta cinco posibles proyectos; la ruta Chagres, San Blas, Tehuantepec, Nicaragua y Panamá, siendo esta última la ganadora debido a su ubicación estratégica y porque contaba con un ferrocarril, virtudes que le daba las condiciones ideales y convirtiéndola un canal de apertura directa sin túnel y sin esclusas.

¹¹ Un canal a nivel es aquel que no requiere de esclusas, es decir, que se encuentra al nivel del mar en el que desemboca.

¹² Ídem

¹³ ESPINO Rodrigo Op.Cit. p.77

Durante el debate de opiniones, GodinLepinay, sostuvo que un canal a nivel no sería útil y tendría grandes repercusiones en su funcionamiento; sustentaba también que la estrategia adecuada para la Zona del Canal, deberían ser la implementación de esclusas, represas en Chagres y Gatún, y por último un sistema de compuertas.

Sus advertencias y propuestas no fueron escuchadas, además las condiciones climáticas y geográficas no se tomaron en cuenta. En general, la planeación fue muy descuidada y como predicción; todos los detalles que se previeron, se cumplieron. De esta manera, con el devenir de los años el canal a nivel se suprimió, y se dejó al canal con esclusas como la opción más idónea. Lesseps, a pesar de las advertencias, defendió su proyecto, argumentó que el canal a nivel era seguro y funcional.

El 28 de mayo se aceptó con un presupuesto de 214 millones de dólares un canal a nivel, que se extendería de Limón hasta Panamá. Además se aprobó una esclusa en el Pacífico, una presa en Chagres y un rompeolas en Colón con un tiempo límite de ocho años.

Como se mencionó, el clima representó un gran problema para el proyecto, la fiebre amarilla azotó la región dejando una gran cantidad de decesos, aunado a la caída del gobierno francés con lo que se redujo el apoyo económico a las obras dejándolas en un segundo plano. Estados Unidos e Inglaterra, debido a la notoria decadencia, empezaron a ejercer presión por la construcción de un canal a nivel y no con esclusas¹⁴ y por la desviación de fondos de la compañía.

La suma de estos factores dio como resultado el llamado “escándalo de Panamá”, el cual generó desconfianza en los accionistas de la compañía; por lo que se estipuló el contrato con Colombia se agotaba. Sin embargo, el gobierno de dicho país concedió dos prórrogas: la primera bajo el nombre de Roldan Wyse en 1890 y la segunda en 1893 llamada Contrato Suárez-Mange, con los cuales se extendía la oportunidad de liquidar adeudos y el pago a los accionistas.

¹⁴ARAGÓN Arreola Frida Dolores, Op.Cit. pag.14.

Sin embargo, la situación empeoró tras la renuncia de Lesseps. El gobierno francés se vio obligado a hacerse cargo de la problemática, juzgó a todos los involucrados de la obra, esencialmente a Ferdinand Lesseps y a su hijo Carlos. Se comprobó el desvío de fondos, y se condonó así a Lesseps y a su hijo. Debido al escándalo las empresas y bancos generaron una gran desconfianza y por ende retiraron su apoyo al proyecto; además de que podría generar problemas con Estados Unidos el cual argumentaba que solo él podría administrar el canal.

El ingeniero Philippe Bunau-Varilla, tomó el lugar de Lesseps en la compañía; junto con el creador de la Torre Eiffel en París, Alexandre-Gustave Eiffel, modificaron el proyecto del Canal. A falta de recursos, Bunau-Varilla acude a los Estados Unidos en busca de apoyo y tras la negociación, se le otorgó los derechos de la construcción del Canal de Panamá.

1.1.2 Participación Estadounidense

Fue un gran intento el de Francia; sin embargo, la mala administración, las condiciones climáticas y la terrible fiebre amarilla terminaron con la iniciativa francesa y con la compañía de Lesseps. Hecho que representó un golpe a la nación europea.

Tras los resultados del Congreso en París el cual determinó que Francia era el elegido para la edificación del Canal, Estados Unidos no estaba satisfecho, se encontraba en total desacuerdo con las ideas del francés Lesseps, las cuales hacían referencia a un canal a nivel en Panamá.

Los estadounidenses tuvieron gran injerencia en la construcción del ferrocarril panameño; una de las cualidades que Ferdinand consideró ideales, y debido a las diversas investigaciones que se llevaron a cabo para la habilitación del Ferrocarril, Estados Unidos conocía perfectamente la zona y tenía gran experiencia, estaba calificado para llevar la obra a cabo.

Entonces el presidente de los Estados Unidos, William McKinley, en 1898, le propuso al Congreso expedir una ley que permitiera continuar con la construcción de un canal interoceánico en América Central; teniendo como únicas dos alternativas Panamá y Nicaragua, siendo esta última la ruta predilecta de los norteamericanos.

La petición fue recibida tanto en el Senado como en la Cámara Baja, ambas partes querían encargarse de dicha ley y asimismo estaban a favor de la ruta en Nicaragua, lo que provocó un descontento por parte de los representantes de las dos entidades gubernamentales, en ningún momento se pudo llegar a ningún acuerdo, gracias a problemática que generó, la idea de crear un canal en territorio nicaragüense se suprimió.

Empero, la ambición estadounidense se veía perjudicada por el Tratado Clayton-Bulwer; firmado en 1850 con el Reino Unido, es por ello que encomienda a su Secretario de Estado, John Hay, entablar las negociaciones necesarias para modificar dicho tratado, el cual frenaba toda construcción de un canal por 50 años. Hay se reunió con el representante de Gran Bretaña, Julian Pauncefote, para entonces la potencia europea ya no tenía ningún interés sobre América y sin problema alguno concedió la petición de Estados Unidos. Es así que en el año de 1901 se firmó el tratado Hay-Pauncefote, el cual le daba la facultad de crear una vía interoceánica bajo sus propias condiciones, otorgándole así el derecho de establecer un reglamento, dejándolo como única autoridad de manejar el cruce.

Al tiempo de que se firmara el tratado el presidente estadounidense William McKinley fue asesinado, Theodore Roosevelt, quien tiempo atrás ya había considerado la importancia de realizar una ruta interoceánica. Por otro lado aún quedaba pendiente la sede del canal; Nicaragua continuaba en primer lugar.

El análisis exhaustivo y los resultados que arrojó dieron lugar a la Comisión Ístmica del Canal; el cual expidió un informe a detalle sobre las investigaciones hechas para determinar la sede de la vía. La Comisión estipuló que la mejor opción; era optar por un canal con esclusas y con terminales portuarias.

Por esta razón y en conjunto a la existencia del ferrocarril, Panamá resulto ser el lugar más factible y favorable para el canal.

Luego de darse a conocer que Panamá sería el país que albergaría la vía, Estados Unidos decreto la ley Spooner, con la cual se autoriza al presidente de los Estados Unidos la compra de los derechos, concesiones de tierra obras inconclusas y maquinaria a la Compañía Nueva del Canal de Panamá de origen francés, por una suma no excedente a los 40 millones de dólares.

Evidentemente esta ley causó descontento en la opinión pública, pues Colombia quería mantener su soberanía en la zona panameña. Colombia exigió su parte del proyecto, reclamando un porcentaje de lo que se le pagaría a Francia. Tomás Herrán, representante de Colombia, presionado por John Hay quien con la amenaza de negociar con Nicaragua, exigía una pronta decisión.

En enero de 1903 se firma el Tratado Herran-Hay en el cual se determina la autorización del gobierno colombiano para el traspaso de los derechos y privilegios de la Compañía Nueva del Canal de Panamá, además se pactaron 100 años de dominio estadounidense, el pago de una compensación a Colombia y el derecho de Estados Unidos de establecer sus propias leyes dentro de la Zona del Canal.

Por otra parte se empezaron a gestar movimientos independentistas en Panamá, dichos movimientos tuvieron el apoyo incondicional de Estados Unidos debido a que Colombia había rechazado el tratado Herran-Hay, dejaba en una posición conveniente el apoyo a Panamá. Así el 3 de noviembre de 1903, tras estallar una pequeña guerra, se declaró a Panamá como un estado libre y soberano.

Bunau-Varilla no perdió el tiempo e inmediatamente se convirtió en intermediario entre Panamá y el país del norte, denotando la importancia de firmar un acuerdo referente a las condiciones en las que se pretendía dejar al canal.

El 18 de noviembre de 1903, se firma el tratado Hay-Bunau Varilla, que concedía a los Estados Unidos el control de la construcción y administración de un canal interoceánico en tierras panameñas.

1.2 Administración del Cause.

Después de haber reconocido la República de Panamá y de haber firmado el tratado que le otorgaba los derechos sobre el Canal, la Comisión Ístmica del Canal, se encargó de reiniciar las obras de inmediato bajo las cláusulas del tratado, el cual estipulaba que se otorgaría a la nueva República, dos millones de pesos oro y se le pagará una renta anual de doscientos cuarenta mil pesos oro.

Debido a que la fiebre amarilla seguía atacando a la población panameña, Estados Unidos designo a William Gorgas, para vigilar la epidemia y que esta no afectara el desarrollo de la construcción como lo hizo con los franceses.

Se empezaron a trasladar materiales y maquinariay se ordenó a recrear los planos franceses para adecuarlos a la creación de un canal con esclusas.

Gracias al Secretario de Guerra estadounidense William HowarTaft, se denominó de manera oficial al territorio concesionado, Zona del Canal¹⁵. Esta situación generó un sentimiento de ser un lugar aparte, diferente pero dentro de Panamá, pues contaba con una jurisdicción diferente y un gobernador independiente del gobierno panameño.

A partir de esta primera orden se suscitaron otras más las cuales se denominaron Convenios Taft¹⁶ refiriéndose exclusivamente a la delimitación geográfica.

En tanto, las obras de la construcción tenían un avance rápido y constante, contaban con suficiente capital humano para cubrir las necesidades laborales. La estructura del canal estaba conformada por un mecanismo de varias compuertas que permitían la entrada y la salida del agua, con este sistema es posible nivelar un océano con otro que por sus latitudes el paso de las embarcaciones se tornaría muy complicado.

¹⁵ Ibídem. p.24

¹⁶ Ídem.

Las esclusas permitirían el control absoluto del flujo del agua, dentro de los elementos que se construirían esta la creación de un lago artificial de nombre Lago Gatún.

Todos estos trabajos estuvieron bajo la dirección del ingeniero jefe de obras, coronel George Washington Goethals, de quien se comprobó su gran habilidad al zarpar un primer barco, de pequeñas dimensiones, a lo largo de la vía. Días después se aventuraron al mandar un primer navío mercante, con 9,000 toneladas realizó exitosamente el trayecto completo. Oficialmente el Canal se terminó el 15 de agosto de 1914, pero a causa de la Primera Guerra Mundial, la inauguración se dio hasta el 12 de julio de 1920, Teniendo al frente del gobierno estadounidense al presidente Woodrow Wilson. El Canal estaba dotado de una infraestructura moderna, su costo según informes oficiales fue de 538 millones de dólares.

La vía generó grandes beneficios para el mercado internacional, unió a Europa con América y al Lejano Oriente con Estados Unidos.

Panamá tuvo un evidente desarrollo económico y social, se incrementaron las industrias, el presupuesto gubernamental que beneficio la educación disminuyendo el analfabetismo; y por supuesto las vías de comunicación también tuvieron un desarrollo significativo.

1.2.1 Tratados Torrijos-Carter.

La construcción del Canal significó un desarrollo importante para la nación centroamericana; sin embargo, el tratado Hay-Bunau Varilla, representó la pérdida de su soberanía y sin haberse dado cuenta. Dicho tratado le proporcionaba extensos derechos que beneficiaban y fortalecían el dominio del país del norte las cuales iban desde estipular que empresas podían realizar actividades comerciales hasta la determinación de instaurar bases militares en la Zona del Canal.

Panamá poco a poco fue cansándose de esta situación y empezó a generar acciones con el fin de recuperar el dominio de su territorio. La oposición a proyectos estadounidenses por parte de la población orillo al gobierno a rechazarlos por completo. Esta situación generó rencillas entre ambas naciones, un notable desajuste político; haciendo más difícil la convivencia.

Panamá empezaba a resentir la falta de autoridad y de control sobre su territorio. Las propuestas hechas por Estados Unidos, eran más fáciles de rechazar si estas no eran convenientes para sus intereses. Los estadounidenses también se daban cuenta y poco a poco este tipo de confrontaciones pasivo-agresivas, representaron una gran herramienta para fortalecer a las clases políticas, abriendo camino hacia derogación del tratado firmado en 1903.

Desde otra vertiente, se debe tomar en cuenta los factores externos, en ese momento se vivía un reajuste social a nivel internacional; pues se sufría un desequilibrio de poder consecuencia de la Segunda Guerra Mundial, hecho que dio pie a movimientos descolonizadores y de liberación nacional protagonizadas por miembros del antiguo orden colonial el cual se ve severamente quebrantado.

A partir de ese momento, las relaciones entre ambos Estados tuvieron una transformación sustancial. Se empezaba a quebrantar el sistema de domino dependencia¹⁷ . Como antesala del proceso que se desataría y que tardaría 13 años culminando en la firma de los Tratados Torrijos-Carter, se encuentra el restablecimiento de las relaciones diplomáticas en el año 1964, una brecha para el cambio estructural de Panamá independiente.

El principal motor que impulsa a la independización, es la disolución del tratado firmado en 1903, y con el todo derecho de Estados Unidos sobre el Estado panameño. Ante esta posición Estados Unidos se vio obligado a reformular sus intereses y estrategias así como también reorganizar sus alianzas.

¹⁷ HERNÁNDEZ Rodríguez Carol, "Globalización y nacionalización: la disputa por el Canal de Panamá". tesis que para obtener el título de Maestra en Ciencias Políticas y Sociales, UNAM, P.87

La dimensión de esta movilización panameña provoca un fuerte desequilibrio en su estructura política y como consecuencia se genera una crisis que favorece al golpe de estado que se dio en 1968.

El general Omar Torrijos, durante su periodo en frente del gobierno panameño, estableció como base una política de fortalecimiento del Estado y desarrollo social, combinado con un modelo económico en función al Centro Financiero Internacional¹⁸. Este modelo representaría un obstáculo para Panamá, pues concuerda con el modelo neoliberal, el cual tiene como base el dominio del capital transnacional y primordialmente el capital estadounidense.

En 1955, nace el Tratado Remón-Eisenhower, donde se pacta la retribución económica y algunos privilegios a Panamá, además de instaurar nuevas restricciones de privilegios hacia los residentes de nacionalidad estadounidense; también se entabla una soberanía compartida entre ambos países en la Zona del Canal. En ese mismo año el presidente panameño, Remón, es asesinado.

En 1960 el presidente estadounidense Eisenhower, ordena colocar la bandera panameña junto a la estadounidense en representación de lo acordado en el Tratado.

Tras una riña en una escuela de la zona, debido a que no se izó la bandera panameña junto a la del país del norte, los estudiantes se violentaron y provocaron el rompimiento de relaciones diplomáticas entre Estados Unidos y Panamá. El choque llega a manos de la OEA (Organización de los Estados Americanos), y tras una serie de negociaciones se llega a un acuerdo de restablecimiento.

Estados Unidos había evitado por un largo tiempo propiciar un dialogo para entablar nuevas negociaciones. Acepto que era necesario poner sobre la mesa el tratado con Panamá y analizarlo para llevarlo a mejores términos.

¹⁸Idem.

Se dio cuenta que corría el riesgo de un ataque interno y no solo las operaciones del Canal estaban en juego, sino también su economía, pues un conflicto representaría grandes pérdidas comerciales, es a través del Canal que se transportan infinidad de productos entre los cuales podemos hablar de petróleo, hierro y acero.

James Carter presidente de Estados Unidos, ante el riesgo que se corría, encontró en la negociación de un nuevo tratado la posibilidad de rescatar al Canal del colapso. El congreso estaba en total desacuerdo con su presidente, pues bajo los ojos de la población estadounidense, el canal les pertenecía. Torrijos no logró establecer un tratado que favoreciera en su totalidad al Estado panameño; sin embargo, el 7 de septiembre de 1977, se firmó el Tratado Torrijos-Carter.

El tratado declaraba la soberanía sobre el canal de Panamá y su neutralidad permanente; se eliminó la perpetuidad, administración y derechos de Estados Unidos sobre el Canal. Y hasta el 31 de diciembre de 1999 las fuerzas panameñas serían las responsables de la defensa de mismo

.

1.2.2 Administración Panameña.

La firma de los Tratados Torrijos-Carter es sobre cualquier cosa uno de los mayores e importantes triunfos de Panamá, pues logró un gran crecimiento y fortalecimiento como Estado independiente e invalidó un tratado que tenía como base la perpetuidad. Recuperó su soberanía generando confianza en el pueblo panameño y en la comunidad internacional.

Sin embargo, Panamá aún no tenía la experiencia suficiente para llevar el control absoluto. Después de la firma del tratado en 1978, su fuerza se vio cuestionada tras la intervención estadounidense de 1989, en donde el país corrió el riesgo de ser dominada por las fuerzas militares estadounidenses, por otro lado la estrategia de la nación del norte era mostrar ante la comunidad internacional la disposición por cumplir la cláusulas del tratado, a la vez le dejaba un mensaje claro y fuerte a la nación istmeña, no le sería tan sencillo deshacerse de ellos.

Con la administración del Canal y con la nación en su completa jurisdicción, Panamá generaba desconcierto en la población, pues era incierto el futuro del país, algunos dudaban de la capacidad del gobierno para hacerse cargo financiera y tecnológicamente del Canal; otros opinaban lo contrario.

Panamá tuvo una reestructuración en su sistema de gobierno; dotando a la Zona del Canal de una figura jurídica denominada "Autoridad del Canal de Panamá" el cual llevara a su cargo la administración, funcionamiento, mantenimiento y modernización del Canal.¹⁹

En 1982, Panamá, Estados Unidos y Japón formaron una comisión tripartita, cuyo fin era generar propuestas para el mejoramiento del canal²⁰

En respuesta a la creciente economía internacional y del comercio exterior, la Autoridad del Canal de Panamá, presentó al gobierno panameño una propuesta de ampliación, justificándola con el creciente y muchas veces congestionado tráfico de buques que utilizaban la vía en función del dinamismo del comercio internacional.

La comisión, se enfocó en la necesidad de ampliar el paso, entre las propuestas estaba la construcción de otro juego de esclusas y así aumentar su capacidad. La constante preocupación era encontrar una manera eficiente de agilizar el cruce de las embarcaciones.

En general la administración de Panamá se tornó difícil pero conforme ha transcurrido el tiempo el gobierno poco a poco ha tenido mejoras que le han funcionado para mantener el reconocimiento del Canal como la principal ruta marítima de América.

¹⁹ CERESO de Diego Prometeo, "El Canal de Panamá y su régimen jurídico", Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, Madrid, 2010. Pag. 53.

²⁰ CORONA Murillo Noé, "La geopolítica de Estados Unidos de América en el siglo XXI y la ampliación del canal de Panamá", Tesina que para obtener el título de Licenciado en Estudios Latinoamericanos, UNAM, 2011. Pag. 67.

Capítulo 2 Infraestructura del canal de Panamá en el siglo XXI

El Canal de Panamá es una de las más grandes obras que la mano humana haya edificado; ya que es un cruce que hasta la fecha debido a su ubicación geográfica tan privilegiada, es uno de los puntos más importantes para el comercio internacional y un gran logro de la ingeniería de su tiempo.

Esta franja representa la unión entre los océanos Atlántico y Pacífico. Conformado en su mayor extensión por las aguas del río Chagres, innumerables riachuelos que desembocan en canal ayudan al abastecimiento de agua. Más allá de ser una vía marítima y gracias a las montañas y vegetación que lo recubre; es un paisaje natural digno de admirarse y disfrutarse.

2.1.1 Dimensiones.

El Canal de Panamá empezó sus obras de edificación en 1903 y culminan en 1914. Panamá está ubicado al norte con el mar Caribe, al este con Colombia, al sur con el océano Pacífico y al oeste con Costa Rica. Cuenta con una superficie de 319, 823 kilómetros cuadrados; se localiza entre los 8 y 9 grados de latitud norte y 79 grados de longitud oeste.(Véase mapa 2).

Mapa 2. Panamá



Fuente: Mapas, My-geo América < http://maps.mygeo.info/mapas_sa_pa.html>

El Canal de Panamá es una vía de comunicación interoceánica ubicado en el punto más estrecho del Istmo de Panamá, el cual tiene una longitud de aproximadamente 80 kilómetros entre el océano Pacífico y el Atlántico²¹; una anchura de entre 105 a 305 metros en la superficie y de 90 a 195 metros en el fondo²². Tiene una profundidad aproximada de 12.8 metros del lado Atlántico y 13.7 del Pacífico.

El canal opera a través de tres sistemas de esclusas²³ las cuales permiten elevar o descender el nivel del agua. A lo largo del canal por ambos lados se extiende una franja de 8 kilómetros de longitud, se le denomina la Zona del Canal y cubre un área de 1,673 kilómetros cuadrados.

2.1.2 Recursos

La soberanía titular está en manos panameñas. Y existe una figura jurídica denominada la Autoridad del Canal de Panamá, que es el órgano encargado de llevar la organización, administración de las propiedades, vigila que los recursos financieros sean utilizados correctamente; también lleva el control de cada una de las operaciones que se realizan en la región. El Código de Reglamentos Federales es el que señala las medidas y requisitos que deben cumplirse para transitar por las aguas del Canal.

Para cumplir con sus labores la Comisión cuenta con oficinas auxiliares especializadas: División de dragado, división de bomberos, de protección del canal, servicios públicos, Unidad de seguridad marítima, control y servicio de navegación y mantenimiento y operaciones de esclusas.

²¹<http://www.pancanal.com/esp/general/asi-es-el-canal.html> Autoridades del Canal de Panamá, "Así es el canal", consultado el 13 de abril del 2013.

²²CORONA Murillo Noé, Op.cit. P. 57.

²³ El sistema de esclusas consiste en compartimentos con puertas de entrada y salida; dichas puertas permiten que el agua entre y se acumule permitiendo así, elevar el nivel del agua o bien que éste descienda haciendo la función de elevador. <http://www.youtube.com/watch?v=rzac7mQUOzc> CANAL Quijano Javier, El canal de Panamá tv ¿Cómo funcionan las esclusas del canal de Panamá?, consultado el 13 de abril del 2013.

Para poder solventar los gastos de la manutención del Canal la Comisión recupera los gastos con el cobro de los peajes.

2.1.2 Diseño.

El Canal es una obra de ingeniería que se complementa con su propia naturaleza. El cauce²⁴ del canal se construyó a 26 metros sobre el nivel del mar, por esta situación los barcos, para cruzar el Istmo, se tienen que elevar a ese nivel, cruzar el lago y volver a bajar al nivel del mar. Para poder realizar esta operación se implementaron en el diseño juegos de esclusas que permiten realizar esta tarea.

El canal cuenta con tres juegos de esclusas ubicadas en; el lago Gatún, Pedro Miguel y Miraflores. La estructura de las esclusas está conformada por cámaras que miden 33.5 metros de ancho por 305 de largo con una profundidad de 26 metros; estas a su vez contienen cuarenta pares de compuertas; estas se cierran para permitir que el agua fluya desde la parte superior a la inferior.

2.1.3 Tráfico

El tránsito por el Canal de Panamá, es planeado cuidadosamente, cada movimiento es programado con antelación y con base a la información que se da al momento de cada operación del personal que labora en los puertos. Cada puerto es preparado para la recepción de los buques; sin embargo, en algunas ocasiones la demanda sobrepasa la capacidad de recepción y el proceso se entorpece.

Otro factor que influye es en el tipo de barco que se atiende y el tipo de carga que transportan, por ejemplo, los buques demasiados largos se tienen que conducir con mucha cautela.

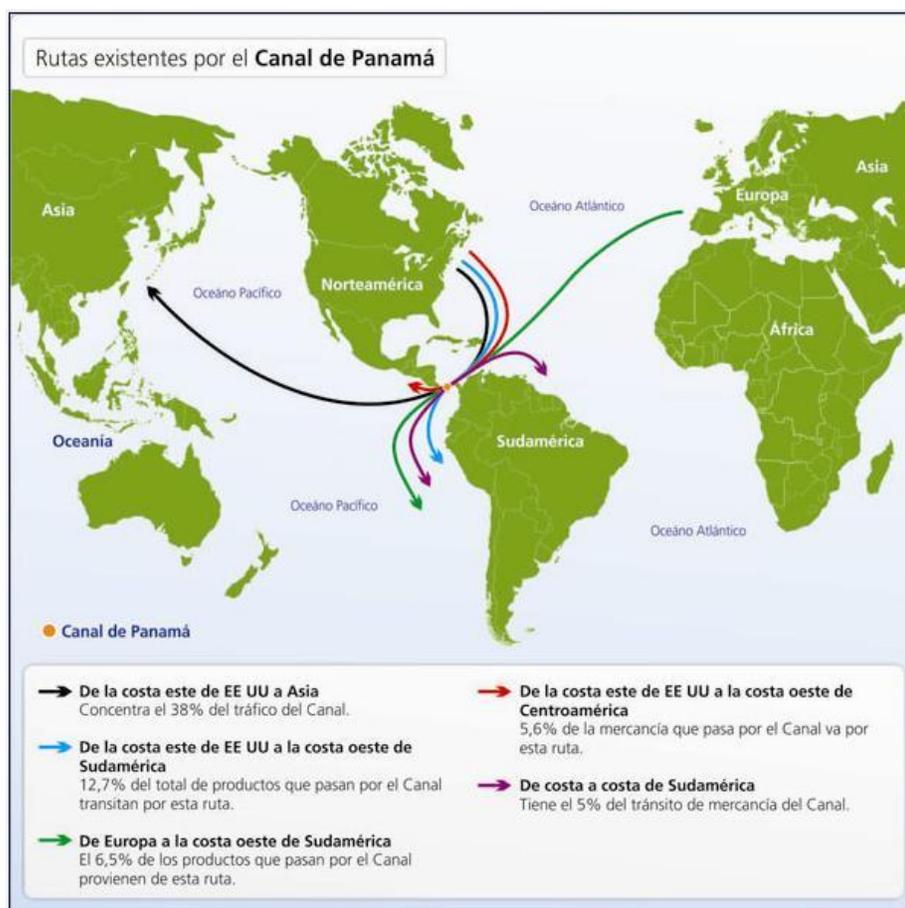
²⁴El cauce de un río es el lugar concreto por el que transcurre. Normalmente es sinónimo de lecho del río; fuente: El estudio de los ríos: El cauce | La guía de Geografía <http://geografia.laguia2000.com/hidrografia/el-estudio-de-los-rios-el-cauce#ixzz2atEZTKHZ> consultado el 23 de septiembre 2013.

Las principales Rutas Comerciales son:

- De la costa este de Estados Unidos al Lejano Oriente
- De la costa este de Estados Unidos a la costa oeste de Sudamérica
- Desde Europa a la costa oeste de Estados Unidos y Canadá.

(Véase mapa 3)

Mapa 3 Rutas comerciales



Fuente: <http://www.legiscomex.com/BancoMedios/Imágenes/foto-rutas-canal-panama-pq-rci276-1.jpg>

Principales Productos

- Granos
- Carga contenerizada
- Petróleo y derivados

Aproximadamente, un total de 2 017 naves de alto calado transitan la ruta interoceánica en un periodo de dos meses y un total de 333,7 millones de toneladas de mercancías.

2.2 Tendencias en la construcción de buques

En medida a la creciente producción mundial, el volumen de productos que se comercializan en el mercado internacional; las flotas mercantes han tenido que adecuarse a dichas circunstancias; de este a lo largo de la historia, se puede observar un paulatino crecimiento dimensional de los buques para poder dar abasto a la demanda de exportaciones que se hacen en todo el mundo; un síntoma muy característico del fenómeno de la globalización.

En la última década, el tamaño de los buques portacontenedores, (no exclusivamente), ha tenido una impresionante evolución; dichos barcos tenían una capacidad de entre 100 y 3000 TEU's hoy en día existen capacidades superiores a los 4,000 TEU's.

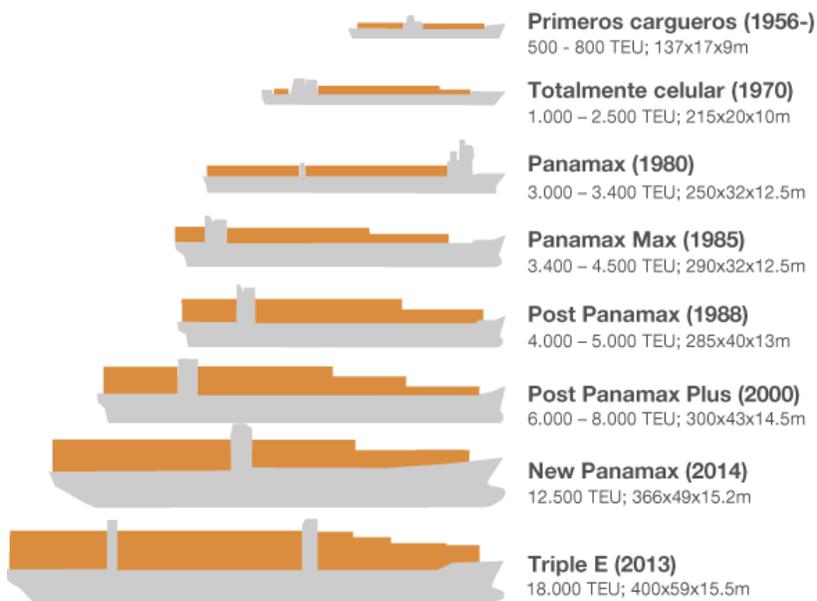
El Canal de Panamá, determinó un estándar de medidas para la construcción de barcos, dando por resultado la clase de buques Panamax, los cuales tenían las dimensiones máximas para permitir el cruce por el Canal. Sin embargo, en el plano del transporte marítimo parece no tener un límite, pues, la demanda comercial exigía barcos aún más grandes, que fueron nombrados Post-Panamax.

De tal manera con el paso del tiempo y la globalización, se ha generado una tendencia al gigantismo de portacontenedores; hoy en día el mundo se sorprende con una nueva generación de buques, como se muestra en el gráfico 1.

Gráfico 1

Evolución de los barcos cargueros

TEU (por sus siglas en inglés): Unidad de medida Equivalente a 20 pies;
largo x ancho x profundidad debajo del agua en metros



Adaptado con autorización del libro La Geografía de los Sistemas de Transporte, de Jean-Paul Rodrigue

Fuente:<http://mundoexportar.files.wordpress.com/2013/10/evolucion-buques-cargueros.gif>

2.2.1 Post Panamax.

El transporte internacional ha tenido una sorprendente evolución gracias a las consecuencias que trae consigo la globalización; gran parte del intercambio comercial se hace por vía marítima, de este modo, no sería posible sin la infraestructura adecuada para poder cubrir el volumen de mercancías que día a día se trasladan de extremo a extremo. Esa es la principal razón por la cual se construyen flotas cada vez más grandes.

Después de la Segunda Guerra Mundial, a mediados del siglo pasado, cuando buques tanque en desuso fueron adoptados para trasladar un aproximado de 800 contenedores; a esta flotilla improvisada fue clasificada como la Primera Generación de Buques.

En 1970 y 1980²⁵, comenzaron a surgir nuevos diseños de embarcaciones especializadas para el tráfico de mercancías, capaces de cargar hasta 2,500 TEU's. La Generación de Buques Panamax surgieron hasta finales de los años 80' (1988) con una capacidad superior a los 2 000 TEU'S; su característica principal es contar con las medidas máximas permitidas y determinadas por los límites de las esclusas²⁶ del Canal de Panamá.

La generación de los Post-Panamax, pertenece a las flotillas que poseen un tamaño mayor a los Panamax, y por ende no puede transitar el Canal de Panamá. Estos contenedores tienen una capacidad de entre 3 000 y 5000 TEU'S; con una manga de 16 contenedores.

Actualmente opera una flotilla de buques Hyundai Heavy, con una capacidad de 10 mil TEU's, la segunda embarcación más grande superada por el Emma Maersk con 11mil TEU'S.

2.2.2Diseño

Para efectos del comercio internacional, existe una gran variedad de buques especializados para transportar a diversos tipos de carga. Están clasificados de la siguiente manera:

- Buques de carga. (graneleros, minereles, petroleros, gaseros, portacontenedores)
- Pesqueros; (atuneros, sardineros)
- Turísticos y de pasajeros (cruceiros, yates y ferrys)

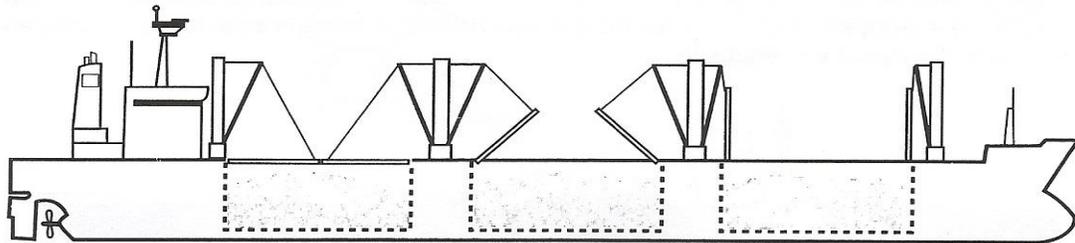
²⁵ RUIZ Olmedo, Jesús Vega Arriaga, Eduardo AsperoZanella, "Tratado práctico de los transportes en México: logística para los mercados globales", Ed. 20+1, México 2007 pp.48.

²⁶ Las esclusas tienen un ancho de 33.5 mts, y la manga de los buques 32mts, lo que deja un espacio de 75cm de margen de maniobra.

Buques graneleros (BulkCarriers)

Son buques que transportan gráneles secos, con una sola cubierta y grandes bodegas. Se pueden diferenciar dos tipos.(Véase gráfico 2)

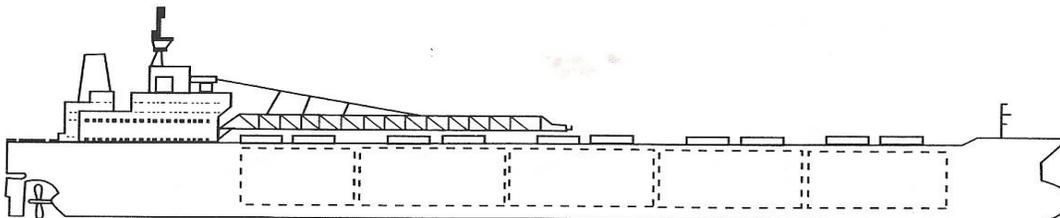
Gráfico 2



Fuente: RUIZ Olmedo, Jesús Vega Arriaga, Eduardo AsperoZanella, “Tratado práctico de los transportes en México: logística para los mercados globales”, Ed. 20+1, México 2007 p.52

Buques Mineraleros, los cuales transportan como su nombre lo dice minerales como el carbón (Coal carriers); dentro de esta misma categoría los Buques Cementeros (CementCarriers). Véase gráfico 3.

Gráfico 3

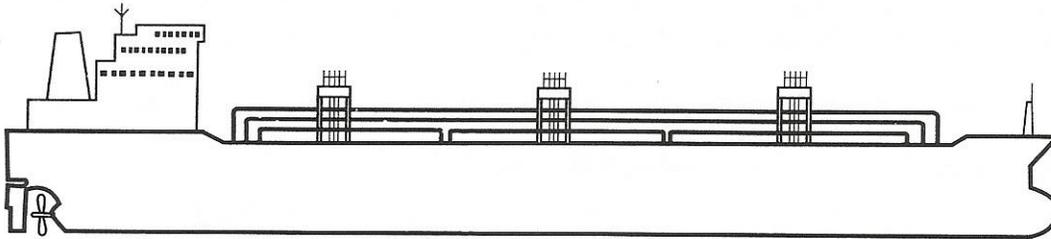


Fuente: RUIZ Olmedo, Jesús Vega Arriaga, Eduardo AsperoZanella, “Tratado práctico de los transportes en México: logística para los mercados globales”, Ed. 20+1, México 2007. P.53

Buque Tanque de Transporte Crudo (Crude Tankers).

Estos buques transportan petróleo y combustibles refinados, cuenta con dos pequeñas grúas para poder maniobrar las manueras que conectan a las plataformas o muelles.(Véase gráfico 4)

Gráfico 4

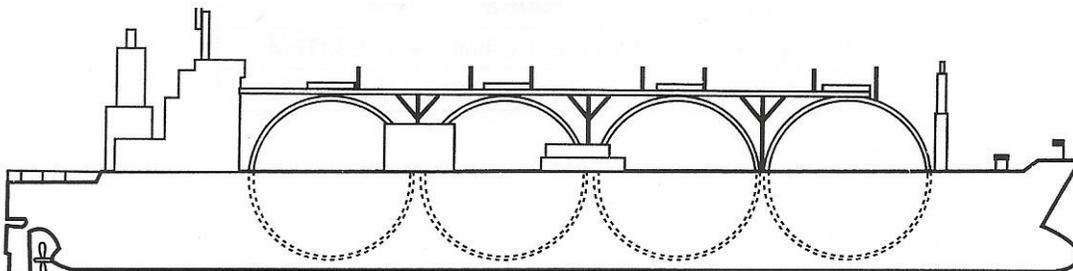


Fuente: RUIZ Olmedo, Jesús Vega Arriaga, Eduardo AsperoZanella, “Tratado práctico de los transportes en México: logística para los mercados globales”, Ed. 20+1, México 2007, p.53

Buque Tanque Metanero (Gas Tanker).

Ttransporta gases licuados a muy bajas temperaturas.(Véase gráfico 5)

Gráfico 5



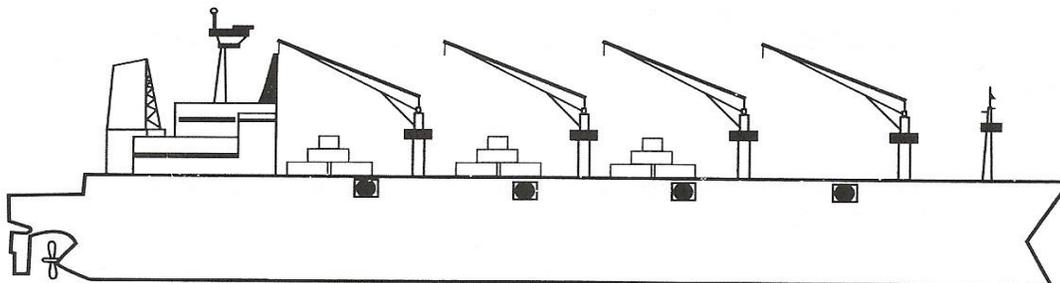
Fuente:RUIZ Olmedo, Jesús Vega Arriaga, Eduardo AsperoZanella, “Tratado práctico de los transportes en México: logística para los mercados globales”, Ed. 20+1, México 2007. P. 53

Buques Frigorífico (Reefers)

Son naves seccionadas en bodegas con temperatura controlada.

Los buques según su capacidad se clasifican en: Ultra Large Crude Carrier (ULCC), Y Very Large Crude Carrier (VLCC). (Véase gráfico 6)

Gráfico 6

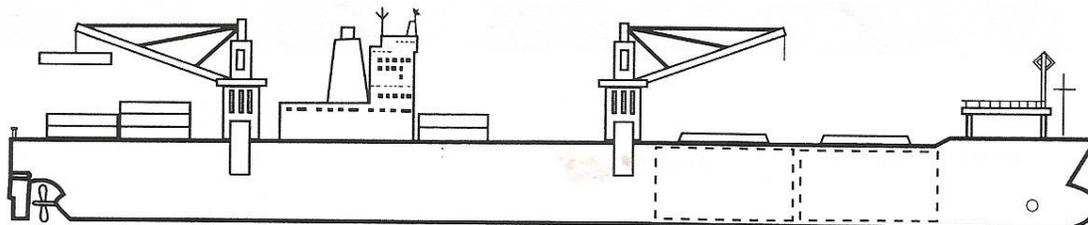


Fuente: RUIZ Olmedo, Jesús Vega Arriaga, Eduardo AsperoZanella, "Tratado práctico de los transportes en México: logística para los mercados globales", Ed. 20+1, México 2007. P.

Buques Multipropósito y Convencionales.

Los buques multipropósitos (multiproposecargiship), cuenta con varias bodegas para transportar diferentes tipos de cargas. Es el buque con el operan las empresas navieras. (Véase gráfico 7).

Gráfico 7

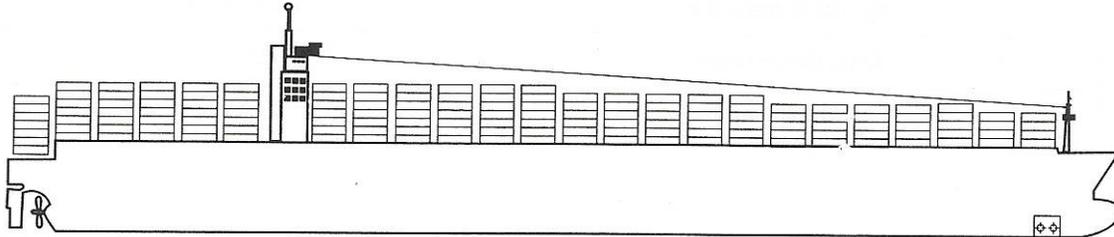


Fuente: RUIZ Olmedo, Jesús Vega Arriaga, Eduardo AsperoZanella, "Tratado práctico de los transportes en México: logística para los mercados globales", Ed. 20+1, México 2007. P.5

Buque portacontenedor (Full container ship).

Son buques construidos por bodegas verticales donde el contenedor es guiado por rieles y son apilados por sistemas automáticos.(Véase gráfico 8)

Gráfico 8



Fuente: RUIZ Olmedo, Jesús Vega Arriaga, Eduardo AsperoZanella, "Tratado práctico de los transportes en México: logística para los mercados globales", Ed. 20+1, México 2007. P. 55

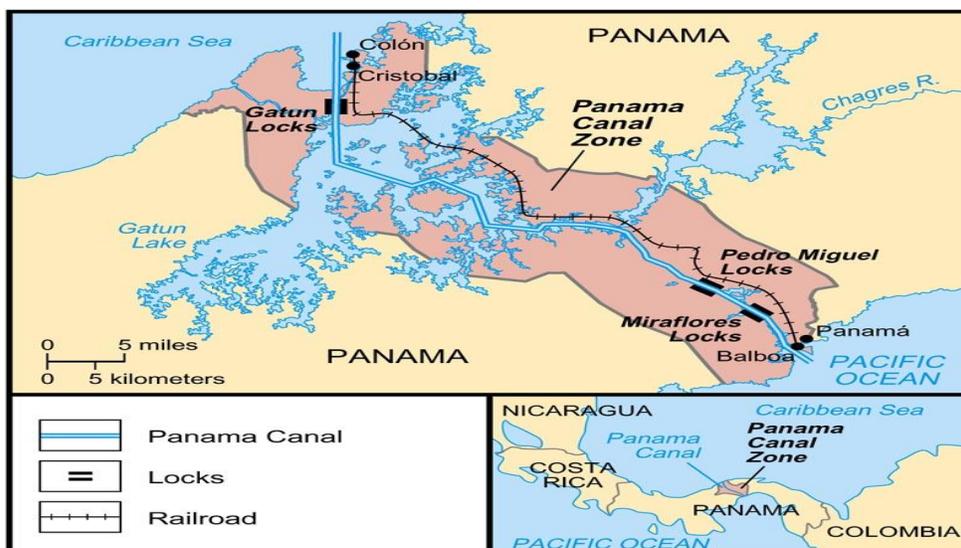
Capítulo 3 Obsolescencia del Canal de Panamá y sus afecciones

El Canal de Panamá es una obra pensada para el desarrollo del comercio exterior, y que representa un gran impulso para el mercado latinoamericano. Asimismo logro la eficiencia del cruce de mercancías a pesar de que naturalmente no contaba con las características necesarias, no fue impedimento para poder comunicar ambos océanos.

Para contrarrestarlo se implementó un sistema de esclusas a lo largo de los 80 kilómetros del Canal de Panamá, los cuales, permiten nivelar la parte central, la cual se encuentra a un nivel más alto en comparación a los extremos del canal, con la entrada y salida de ambos océanos.(Véase mapa 4)

Sin embargo, con el paso de los años, este sistema ha tenido que adecuarse a las exigencias del mercado global; el gran flujo de mercancías que cruza por esta vía ha obligado a las compañías navieras a adquirir buques cada vez más grandes; los cuales exceden la capacidad de dichas esclusas lo cual representa un problema que afecta de manera económica, comercial y ecológica a Panamá y demás entes que participan en el comercio internacional.

Mapa 4. Estructura del Canal de Panamá



THE PANAMA CANAL ZONE

Fuente:<http://wps.ablongman.com/wps/media/objects/1483/1518969/DIV1502.jpg>

3.1 Reducción del tiempo en el paso del Canal.

El Canal de Panamá a la fecha es una de las brechas históricas que cambiaron el curso del comercio internacional, marcó la pauta para el intercambio de mercancías las cuales navegaban del Océano Atlántico al Pacífico y viceversa en menos tiempo y con mucha más facilidad y significó un gran avance tecnológico de la ingeniería civil en aquella época.

Representa una vía de suma relevancia para la logística internacional, hoy en día existe una saturación en el tránsito de buques; sin embargo, la flota mercante que transita los mares, adquieren tamaños cada vez más grandes y que exceden las dimensiones de las esclusas del Canal. Aunado a ello, la gran demanda que existe en el comercio internacional, ha provocado el aumento del tráfico marítimo.

Actualmente circulan al año 296 000 toneladas de mercancías, la capacidad máxima es de 330000 toneladas, distribuidos en 13 700 tránsitos, acercándose así a la capacidad máxima de las esclusas, la cual es de 14 000²⁷; lo que provoca una seria congestión en la vía marítima y así un aumento en el tiempo del cruce de las flotillas mercantes.

Para un buque con dimensiones promedio, el tiempo de cruce estimado es de una hora por esclusa y 10 horas cubriendo la totalidad del canal; para aquellas embarcaciones que cuentan con las dimensiones máximas para poder navegar a través de las esclusas es de hora y media. En promedio cruzan alrededor de 37 barcos al día, la mayoría con las medidas máximas requeridas para navegar por las esclusas.

Pero debido al gran número de barcos que cruzan y a que la mayoría de ellos exceden la capacidad de las esclusas, se producen largas filas y constantes retrasos en las maniobras de cruce de cada buque; lo que prolonga el trayecto a un promedio de 28 horas para poder cruzar de un lado a otro.

²⁷ <<https://micanaldepanama.com>>, Autoridad del Canal de Panamá, consultado el 23 de septiembre de 2013.

Para aminorar el problema; la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)²⁸, puso a prueba el programa denominado *Just in time*, en Mayo del 2013; el cual tiene como principal objetivo, hacer el tránsito de buques más eficiente. Se trata de un sistema de reservas el cual permitirá que los buques arriben lo más aproximados a la hora prevista de cruce y de este modo, disminuir el tiempo de anclaje.

Para poder hacer más eficiente este programa, se requiere que los arribos de las embarcaciones sean lo más precisos al horario estimado de llegada y evitar entorpecer el flujo de tránsitos²⁹. Asimismo se deberá cumplir con una serie de requerimientos para poder obtener una reservación, entre las cuales deberán cumplir con una inspección previa y diferentes procedimientos de la ACP³⁰.

No obstante, el problema no se ha resuelto del todo, pues un gran número de embarcaciones, sin reservas previas, generan inmensas líneas mientras esperan transitar; lo que en realidad entorpece las maniobras para el cruce de aquellas que cuentan con reservación, generando una congestión en el tráfico marítimo. Además dos embarcaciones con dimensiones post-Panamax no pueden cruzar al mismo tiempo por lo que tienen que esperar.

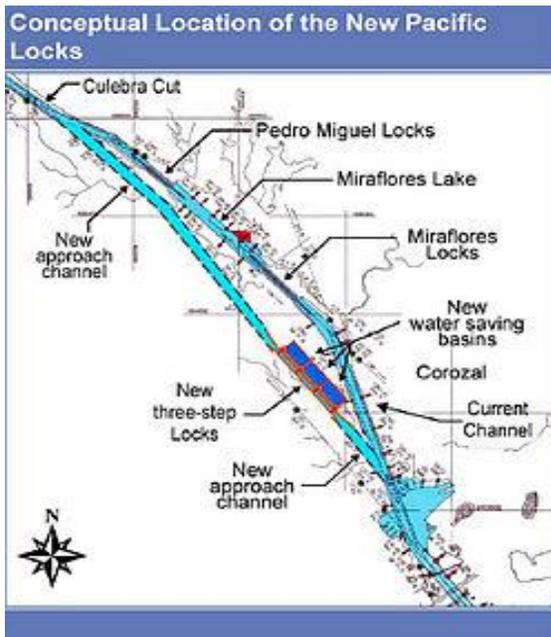
La construcción de un tercer juego de esclusas, permitirá el cruce de buques post-Panamax, lo que también significa la reducción del tiempo de cruce y logrará superar sus problemas de congestión en el tránsito del canal. Se prevé que las esclusas estarán listas para el primer trimestre del año 2014. Véase mapa 5 y 6.

²⁸ La Autoridad del Canal de Panamá ACP, es el ente jurídico encargado de llevar la administración mantenimiento, desarrollo y funcionamiento del Canal de Panamá.

²⁹ <<https://micanaldepanama.com/canal-de-panama-pone-a-prueba-servicio-justo-a-tiempo/>> Autoridad del Canal de Panamá, "Canal de Panamá pone a prueba servicio justo a tiempo", consultado el 30 de Septiembre de 2013.

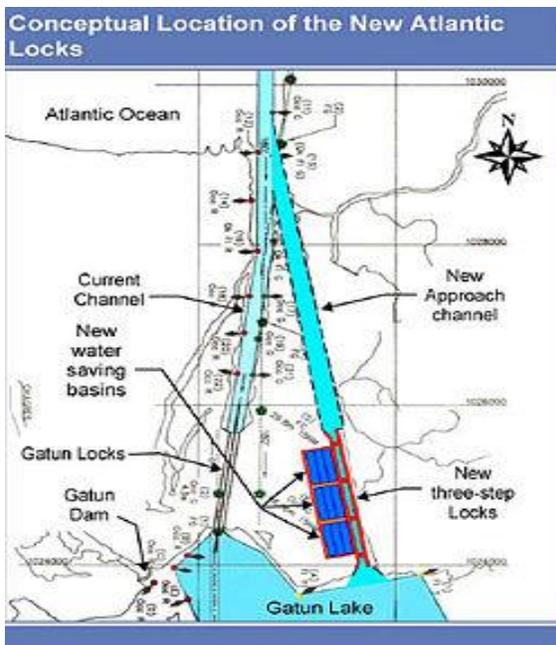
³⁰ Ídem.

Mapa 5. Localización del nuevo juego de esclusas del Pacífico



Fuente: <http://ampliondelcanaldepanama.blogspot.mx/>,
"Canales de Navegación", consultado el 1 de Octubre de 2013.

Mapa 6. Localización del nuevo juego de esclusas del Atlántico



Fuente: <http://ampliondelcanaldepanama.blogspot.mx/>,
"Canales de Navegación", consultado el 1 de Octubre de 2013.

La Autoridad del Canal de Panamá tiene como prioridad buscar las diferentes alternativas para hacer más eficientes sus servicios y para hacerlo es necesario modernizar y actualizar el proceso, las máquinas, al personal, llevar acabo un correcto mantenimiento y sobre todo prever la creación de buques cada vez más grandes; pensar que en un futuro las dimensiones que ahora rebasan la capacidad del canal, en un futuro serán sustituidas por otras mayores.

Por todo ello es necesario que se implementen nuevas propuestas las cuales estén encaminadas a proyectos tecnológicos que puedan ofrecer operaciones más sencillas que minimicen la posibilidad de errores. La respuesta más viable, además de cambiar la estructura operacional, sería una expansión del canal que pudiera dotarla de la capacidad de adaptarse a las exigencias del comercio y el tránsito de mercancías y poder cubrir dicha demanda a largo plazo.

3.2 Consecuencias económicas y comerciales.

Después de lograr independizarse; primeramente de España y posteriormente de Colombia, la secesión de los derechos de la administración del Canal de Panamá, le significo una tercera independencia a Panamá. Este país se desarrolla a través de una economía totalmente transitista; es decir que se vale del sector de los servicios, como actividad productiva, en este caso del tráfico marítimo a través de su territorio; sus actividades económicas principales son además, el ecoturismo y la industria agropecuaria³¹.

El canal de Panamá, mueve un 4% de la carga marítima mundial, lo que indica que no es imprescindible para el comercio; sin embargo, para Panamá no lo es así, pues las actividades principales están directamente relacionadas al comercio y tráfico internacional, es decir, actividades relacionadas con el Canal de Panamá.

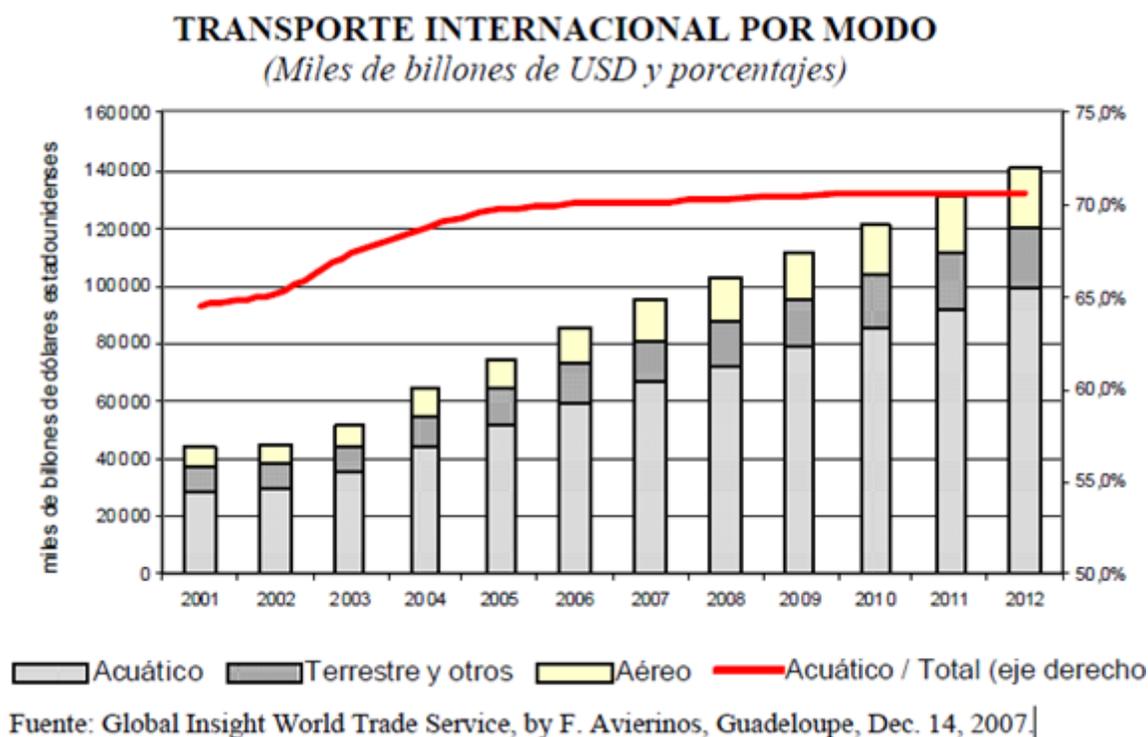
³¹<<https://micanaldepanama.com>>, Autoridad del Canal de Panamá, consultado el 22 de septiembre de 2013, 23:39.

En la actualidad Panamá es una de las economías más estables y con un constante crecimiento de América Latina³².

Es por ello que para los panameños es de suma importancia mantener las mejores condiciones, ya sea en la innovación tecnológica de su infraestructura o en la capacitación de su mano de obra.

En los últimos años, el transporte internacional por agua, se ha convertido en el más utilizado. En números, se refiere a un total porcentual del 70% del transporte marítimo. (Véase gráfico 9)

Gráfico 9.



Fuente: SABONGE Rodolfo, J. Sánchez Ricardo “El canal de Panamá”, Naciones Unidas, 2009, Autoridad del canal de Panama, CEPAL (COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.

³²<<http://www.bancomundial.org/es/country/panama>> ,Banco Mundial, consultado el 17 de Septiembre de 2013, 22:13.

A pesar de que el tráfico marítimo tenga ciertas desventajas como la creciente alza de precios en el combustible, los constantes retrasos en los itinerarios; aún sigue siendo rentable para trasladar grandes volúmenes de mercancías contenerizadas.

Las economías hoy en día son totalmente sensibles a la apertura de mercado, cada vez son más y más los países que exportan e importan mercancías; lo que ha llevado el sistema a una tendencia al gigantismo, grandes volúmenes de mercancía, embalados en contenedores cada vez más grandes, transportados en buques enormes. Aquí es donde radica la importancia de la modernización del Canal.

Si el canal no tiene la capacidad para poder atender una flota marítima con dimensiones más grandes; las navieras tendrán que recurrir a otra ruta por la cual puedan transitar sin mayor problema, lo que disminuiría el tránsito y el pago de peajes, que son los que en realidad importan para la economía nacional.

El incremento de las tarifas del servicio, es uno de los factores que también ha llegado a perjudicar el flujo del cruce, las navieras buscan opciones más económicas pues los costos de transporte cada vez son más elevados por el constante incremento de los precios del combustible; por lo que prefieren buscar otras rutas, ya que el Canal ya no representa una opción viable, pues además del incremento del costo de peaje, también tiene en su contra la gran congestión del tránsito.

Actualmente, el canal de Suez tiene una capacidad de 9 000 TEU's mientras que el de Panamá tiene una capacidad de recepción de 4 5000 TEU's, un bote en Suez por dos en Panamá³³. Pese a esta situación, tras la ampliación se espera poder captar buques de esas dimensiones.

³³<t21.com.mx/opinion/bitacora/2013/03/13/maersk-cambia-canal-panama-suez> "Maersk cambia el Canal de Panamá por el de Suez", México, Osiel Cruz, 14/03/2013.

Para Panamá, esta vía interoceánica, ha representado la base de su desarrollo económico y tecnológico, aprovechando su ubicación geográfica tan privilegiada, factor clave para el éxito del Canal. Además, no solo el Estado panameño se ve beneficiado, sino también la dinámica del intercambio comercial entre países.

Si esta vía llegara a la obsolescencia; afectaría en gran manera al comercio internacional y nacional (exportaciones e importaciones de Panamá), al producto interno bruto, traería consigo desempleo que se traduce en menores ingresos para los panameños y en general para el Estado.

3.3 Consecuencias ambientales.

A causa de la situación ambiental que actualmente se enfrenta, desgaste, explotación de los recursos naturales, contaminación, extinción, calentamiento global entre otros elementos; hay que prestarle especial atención; el canal representa un factor importante y clave para la dinámica comercial internacional, pues une dos océanos a través de una vía que supone una reducción en tiempo conveniente para la navegación.

El constante crecimiento de una economía globalizada, tiene importantes efectos en el transporte marítimo internacional; en consecuencia, en los últimos años el número de barcos que surcan los mares y que atraviesan el Canal de Panamá también, ha ido en aumento e irremediablemente tiene un impacto ambiental perjudicial.

En la administración del Canal, a pesar de que tiene diversos programas para disminuir el impacto ecológico, no existe una autoridad o instrumento jurídico que lo regule. La situación actual del Canal sugiere un agotamiento ecológico entre talas, excavaciones y ampliaciones; indudablemente, hay un abuso de los recursos naturales, desafortunadamente no se ha sabido aprovechar conscientemente las riquezas que de manera gratuita la naturaleza da.

Uno de los efectos principales en la zona del canal, es la contaminación de las aguas ocasionado por el mal manejo del agua dulce; elemento que día con día lucha en contra de su escases no solo en la región, sino un problema de nivel internacional; tan solo a través de las esclusas se gasta aproximadamente 100 000 metros cúbicos de agua potable del océano³⁴.

Pero este problema no solo acaba con el agua potable; la mayoría de las especies animales también se ve perjudicada; pues el canal está compuesto en su mayoría de lo que supone agua dulce, al verse contaminadas por agua salada, las especies que ahí habitan se ven afectadas al cambiar las condiciones de su ecosistema.

Es de vital importancia el mantenimiento y cuidado del agua de todo el mundo; en el caso especial de Panamá porque es la que se encarga de llenar las esclusas, si el agua llegara a escasear afectaría la dinámica internacional del comercio, además el agua potable que brindan estas aguas, abastece a 1.5 millones de personas³⁵, de igual modo es fuente de energía hidroeléctrica y sin olvidar su objetivo principal y natural, mantener a la biodiversidad tropical.

Para poder contrarrestar el uso desmedido y la contaminación de lagos, se incluyó un sistema de reutilización de agua en el nuevo proyecto de ampliación del canal con tres tinajas de reutilización en su sistema de esclusas; lo que permite un consumo de agua menos costoso para la naturaleza, además disminuye el deterioro en la calidad del agua, (intrusión de agua salada).

³⁴PB International, "Estudio de impacto ambiental categoría II, ensanche y profundización del cauce de la entrada Pacífica del Canal de Panamá", Abril 2007.

³⁵International ResourcesGroup, Ltd. "Manejo Integral de la cuenca del Canal de Panamá. El papel de la comisión Inter-institucional de la Cuenca Hidrográfica (CICH)", Panamá septiembre 2000. Pag. 30

4. Capítulo 4 Alternativas para solucionar la obsolescencia del Canal de Panamá

El Canal de Panamá es sinónimo de progreso, esencialmente para la dinámica comercial a nivel mundial, desde su inauguración en 1914, le ha proporcionado al tráfico internacional una vía marítima con todas las cualidades posibles, eficiencia, eficacia, rapidez y accesible en su momento. Por esta razón el papel del Canal es de suma importancia para el intercambio comercial, esto quiere decir que se debe prestar especial atención en cuanto a afecciones en la capacidad operacional se trate.

En los últimos años, la dinámica operacional ha sufrido un rezago importante a causa de la nueva tendencia existente en buques, los cuales sobrepasan las dimensiones de la estructura del Canal de Panamá. Aunado a ello, el aumento de tránsitos diarios, la contaminación y escases del agua, representan importantes problemas que podrían llegar a afectar significativamente la capacidad operacional del Canal.

4.1 Ampliación del Canal de Panamá.

Gracias a su privilegiada localización, el Canal de Panamá se ha convertido en una importante ruta logística, principalmente para el mercado chino y estadounidense, en específico la costa Este. Se estima que al día cruzan en promedio alrededor de 36 embarcaciones³⁶, en los últimos años desde 2011, la actividad portuaria ha registrado un crecimiento constante en la economía del país con un estimado del 7.5%³⁷.

Con ello se estima que en los próximos años el canal reciba más de 40 buques por día. De este modo uno de los problemas que atañen al canal es el gran

³⁶ <<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/2012-tabla02.pdf>> Autoridad del Canal de Panamá, Fecha de consulta; 30 de septiembre de 2013.

³⁷ <<http://t21.com.mx/sites/default/files/archivo/Revista%20T21%20Abril%202012.pdf>> “Más que un canal, Revista T21, México, Volumen 152, fecha de consulta, Abril 2012 pag. 3

volumen de tránsitos, lo que genera un gran congestionamiento; largas filas de embarcaciones en espera de poder cruzar.

El problema afecta de sobremanera los itinerarios de las navieras por lo que éstas han considerado rutas alternas; lo que le generaría pérdidas a la administración del Canal.

El hecho es que hoy por hoy el Canal tiene como principal problema, además del aumento de tránsitos diarios y en consecuencia el congestionamiento de la vía, la dimensión de sus esclusas, las cuales no permiten el cruce a embarcaciones más grandes, lo que sugiere que la estructura del canal debe modernizarse y adaptarse a las necesidades del mercado.

Para contrarrestar los efectos, la Autoridad del Canal de Panamá puso en marcha el *Plan Maestro de Ampliación del Canal de Panamá*, El proyecto fue presentado bajo el supuesto de que si no se implementaba un plan de acción para modernizar el canal este, en una proyección a 15 años, será obsoleto. Así de acuerdo con estos parámetros, se debe recurrir a un plan de modernización y de acción inmediata para la mejora y ampliación de la infraestructura del Canal.

Este proyecto tiene como misión aumentar la capacidad del Canal mediante las siguientes medidas:

- La construcción de un tercer juego de esclusas con mayor capacidad que las actuales.
- La ampliación de los canales en ambas entradas del Canal
- La excavación de nuevos canales de acceso a las nuevas esclusas
- La ampliación de los cauces del Lago Gatún y el Corte Culebra.

El primer paso es la implementación del nuevo juego de esclusas, representa la base sobre la cual se desarrolla la ampliación. La construcción de este carril incluirá además de las esclusas en ambos lados, Atlántico y Pacífico, tres tinajas adicionales para reciclaje del agua.

Este tercer complejo incluye la excavación de canales adicionales de navegación para poder conectar la entrada de las esclusas con los canales ya existentes; para ello se excavarán 3,2 km de acceso al canal para conectar las esclusas del Atlántico con la entrada existente al mar. Para conectar la entrada del Pacífico con los canales existentes se construirán dos nuevos canales de acceso; el acceso norte el cual conectará la esclusa lateral del Pacífico con el lago Corte Culebra y tendrá 6,2 km de largo; el canal de acceso sur está diseñado para conectar la nueva esclusa con la entrada al mar en el océano Pacífico con un largo de 1,8 millas.

De este modo la profundización y ensanchamiento de los canales de navegación del lago Gatún y Corte Culebra quedarán a 9 metros mientras que los encauces de las entradas en el Atlántico y el Pacífico se ensancharán a 225 metros con un calado de 15 metros y medio.³⁸ Se prevé que la ampliación se completará para el año fiscal 2014 y empezará a operar a principios de 2015.

4.2 Tercer juego de esclusas.

Dentro de las alternativas para impulsar la modernización del Canal y además eje principal del proyecto de ampliación es, sin duda alguna, la construcción de un tercer juego de esclusas. Las esclusas se idearon esencialmente para que el Canal pudiera captar un mercado con embarcaciones enormes; las cuales rebasan las dimensiones de las esclusas que operan actualmente el Canal,

De esta manera el Canal podrá recuperar su rentabilidad, ya que debido a esta limitante, las navieras han tenido que optar por otras rutas logísticas pues, no solo se enfrentan a este problema además en la vía se puede contar con largas líneas de embarcaciones en espera de cruzar; y es que los buques post-Panamax

³⁸ <<http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf>>
Autoridad del Canal de Panamá, "Proyecto del tercer juego de esclusas", Panamá. Fecha de consulta 26 de Octubre de 2013.

cuentan con las dimensiones exactas de la capacidad de las esclusas, lo que provoca que el proceso sea aún más lento.

Las esclusas fueron implementadas, porque el nivel de agua del Istmo no es el mismo en ambos lados. Las esclusas hacen entonces la función de elevador, es decir del lado Atlántico, los barcos son elevados a 26 metros sobre el nivel del mar, para poder alcanzar el nivel del Lago Gatún, después son bajados al nivel del mar del lado Pacífico³⁹.

Las dimensiones de las esclusas que se construyeron en 1914, son de 33.5 metros de ancho, 305 metros de largo y 26 metros de profundidad aproximadamente⁴⁰. El nuevo juego de esclusas medirán 55 metros de ancho, 427 de largo y una profundidad de 18.3 metros⁴¹. Estas estarán ubicadas del lado pacífico al sudoeste de las esclusas de Miraflores y al lado atlántico al este de las esclusas de Gatún.

El nuevo par tendrá la capacidad para recibir buques portacontenedores de hasta 12,000 TEUs, con un máximo de 49 metros de manga, 366 metros de eslora y 15 metros de calado. También podrá captar buques con un peso muerto aproximado de 170,000 toneladas, 280 metros de eslora y 45 de manga. El costo aproximado es de 5,250 millones de dolares y será costado por los peajes.⁴²

Para efectos de ahorro de agua, cada cámara tendrá tres tinas laterales, 18 tinas en total, este sistema permitirá reutilizar el 60%⁴³ del agua, sin las tinas esta agua sería retornada al mar en cada esclusaje, de este modo el efecto de contaminación por salinización disminuirá.

³⁹<<http://www.pancanal.com/esp/general/howitworks/como-tour.html>> Autoridad del Canal de Panamá, Como funciona, fecha de consulta, 23 de Octubre de 2013.

⁴⁰<<http://www.pancanal.com/esp/general/howitworks/como-tour.html>> Autoridad del Canal de Panamá, Dimensiones ,fecha de consulta; 23 de Octubre de 2013.

⁴¹<<http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf>> Autoridad del Canal de Panamá, “Proyecto del tercer juego de esclusas”, Panamá. fecha de consulta 26 de Octubre de 2013.

⁴² Ídem

⁴³ SABONGE Rodolfo, J. Sánchez Ricardo, “El canal de Panamá”, Naciones Unidas, 2009, Autoridad del canal de Panama, CEPAL, pag. 35.

La principal intención de la ampliación es, poder captar buques portacontenedores de mayor capacidad; esto implica que buques, que solo usan el puerto para re direccionar su mercancía, debido a que se ven limitados por las dimensiones del canal, ahora podrán realizar el cruce sin mayor problema, las navieras que por el mismo motivo dejaron de utilizar esta ruta, podrán volver a retomarla; lo que le significaría el aumento al volumen de tránsito para el canal y sería altamente redituable para la economía panameña.

Las expectativas que se tienen son esencialmente, que la capacidad y servicios del canal, así como también, el área logística, tengan un aumento significativo en su productividad. De este modo habrá que hacer labor de promoción a la rentabilidad del proyecto y así las navieras adquieran más servicios, en síntesis se daría lugar al aumento de la producción, mencionado anteriormente y podría resultar en una opción muy atractiva para la inversión extranjera, así como también una mayor apertura al mercado de servicios logístico y no logísticos.

4.1 El canal como plataforma logística

Los servicios que ofrece el Canal de Panamá, representan en numero el 15%⁴⁴ del Producto Interno Bruto (PIB), es decir aproximadamente unos mil millones de dólares; es por ello que el rezago no es una opción pues afectaría la economía panameña, de igual manera se debe fomentar y alentar la inversión extranjera, pues a pesar de ser una de las economías más estables de Latinoamérica, aún no cuenta con las suficientes herramientas para ser más que una vía de comunicación.

El Canal de Panamá cuenta con la capacidad para cubrir diferentes áreas de la cadena logística que deben ser consideradas y explotadas; de esta manera representaría una entrada más de capital constante y convertiría el puerto en una

⁴⁴ <http://www.fpbbank.com/sobre_panama/canal_panama.html> “Canal de Panamá”, FPB Bank, Fecha de consulta 23 de Octubre 2013.

importante plataforma logística mediante diferentes servicios como lo son; reempaquetado, etiquetado, manufactura ligera y consolidación de mercancía.⁴⁵

En el año de 2004, las autoridades gubernamentales de Panamá y el apoyo del Banco Mundial, establecieron un área estratégica destinada para el desarrollo industrial y comercial, enfocado principalmente a la inversión extranjera directa. En esencia se trata de un centro de negocios a nivel internacional el cual ofrece beneficios aduaneros, fiscales y laborales. Del mismo modo se especializa en actividades de servicios logísticos y de alta tecnología.

Dicha zona se encuentra localizada en la entrada sur del Canal de Panamá en el Océano Pacífico, en la que solía ser la antigua base aérea de Howard. Sin embargo, esta zona carece de un puerto, el cual podría ser de gran ayuda para el parque industrial el cual ya cuenta con 129 empresas⁴⁶. De igual manera es necesario promover el desarrollo de centros logísticos y darle un mayor impulso a las actividades intermodales del ferrocarril.

En la actualidad, las actividades logísticas representan una tercera parte del PIB de Panamá; sin embargo, no cuenta con una estrategia la cual le permita maximizar y aprovechar la gran cantidad de mercancías que cruzan el canal. Una de las principales limitantes que impiden el desarrollo de zonas logísticas, es la falta de espacios, es decir, las áreas donde se encuentran estos centros son muy reducidas.

Una de las estrategias que se pretenden implementar, es hacer de los tiempos muertos que pasa una mercancía en espera de su transbordo a otra nave, que oscilan entre los 3 y 4 días, en tiempos productivos; esto quiere decir que mientras estas mercancías esperan, se le añade un valor agregado mediante un proceso de reetiquetado, reempaquetado, modificación entre otros.

⁴⁵ "Más que un canal", <<http://t21.com.mx/sites/default/files/archivo/Revista%20T21%20Abril%202012.pdf>>
Revista T21, México, Volumen 152, Abril 2012 pag. 3

⁴⁶ Ídem

Es evidente que el Canal tiene mucho camino por recorrer, pues no cuenta con un plan estratégico a corto y mediano plazo; sin embargo, cuenta con muchas alternativas y el potencial para poder despuntar como un “parque logístico intermodal”⁴⁷

⁴⁷ Ídem pág. 16

Conclusiones.

El Canal de Panamá con sus 80 kilómetros de extensión, representa una de las más grandes obras de la ingeniería, construida en un punto estratégico y favorable para el comercio internacional, comunicando el océano Atlántico con el Pacífico. Dicho canal opera a través de un sistema de esclusas, aparentemente una operación compleja; no obstante, es más sencillo de lo que parece. Sin duda una maravilla moderna.

Sin embargo, sus creadores jamás se imaginaron que con el transcurso de los años, se iba a requerir de un canal más amplio, con esclusas con mayores dimensiones.

A pesar de sus 100 años de servicio, es evidente que, al canal aún le queda bastante camino por recorrer y otros por explorar; como lo es la opción de dotarlo de infraestructura para convertirlo en un parque logístico. Sin embargo son otros los problemas que se deben tomar en cuenta antes de convertirlo en un corredor logístico aumentado y mejorado.

Evidentemente, la actual tendencia al gigantismo en naves mercantes, a la creciente dependencia de producción extranjera para el abastecimiento de mercados y a la diversidad de productos que se exportan; ha representado un problema para la antigua infraestructura del Canal, pues la dinámica comercial ha evolucionado con el paso del tiempo para adaptarse a las necesidades de esta, lo que no sucedió en mucho tiempo en el Canal de Panamá, representando un inconveniente pues las compañías navieras se ven obligados a buscar otras alternativas.

Hoy en día se construye un tercer juego de esclusas, el cual no solo resolverá el tema principal, la entrada de embarcaciones post-panamax, también reducirá el tiempo de cruce de los buques, lo que representaría un aumento considerable de tránsitos. Del mismo modo este tercer juego de esclusas incluye un nuevo sistema de tinajas laterales para la reutilización de aguas, lo cual además disminuirá el efecto de salinización del agua.

Pese a que con la ampliación del canal, el panorama parece favorable, aún queda la duda si en varios años, el tamaño de las esclusas sea funcional, no sería sorpresa que un futuro se creen buques que superen la capacidad de este tercer juego de esclusas; aunque es una perspectiva extremista, puede ser posible.

Ahora bien, hay que tomar en cuenta las afecciones que dicha ampliación traiga consigo, pues significaría una reducción de espacio para la población, de flora y de fauna. Lo que podría desencadenar un desequilibrio climático en la zona del canal. Hoy en día no se puede dar el lujo de afectar más al planeta.

Si bien es cierto, el canal aporta una buena parte a la economía de Panamá, con la ampliación, lo que le significará más empleos y un aumento a los ingresos económicos.

Sin embargo la posibilidad de la creación de una nueva ruta en Nicaragua, no será del todo favorable para la economía de Panamá; evidentemente esta ruta será creada para satisfacer las necesidades del comercio y no será como en el caso del Canal de Panamá adaptado.

Fuentes de Consulta.

Bibliografía.

ARAGÓN Arreola Frida Dolores sustentante, "Fuentes para el estudio de la historia del Canal de Panamá", tesis que para obtener el título de Licenciado en Estudios Latinoamericanos, UNAM, México, 2000.

CASTILLERO Pimentel Ernesto, "Panamá y los Estados Unidos", Ed. Impr. Panamá, Panamá 1974.

CEREZO de Diego Prometeo, "El Canal de Panamá y su régimen jurídico", Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Internacional, Madrid, 2010.

CORONA Murillo Noé, "La geopolítica de Estados Unidos de América en el siglo XXI y la ampliación del canal de Panamá", Tesina que para obtener el título de Licenciado en Estudios Latinoamericanos, UNAM, 2011.

ESPINO Rodrigo. "Panamá 2". Ed. Alianza Editorial Mexicana, México. 1988.

HERNÁNDEZ Rodríguez Carol, "Globalización y nacionalización: la disputa por el Canal de Panamá". tesis que para obtener el título de Maestra en Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.

IANNI, Octavio, "Teorías de la Globalización", México, Siglo XXI, 1996.

NILS Castro, Ortega Oydén, "Canal de Panamá: A cinco años del tratado, nuevas causas de conflicto.", Universidad de Panamá, Facultad de Administración Pública, 1986.

ORTIZ, Renato, "Modernidad- Mundo e Identidades", Estudio sobre las culturas Contemporáneas, México, junio, vol. III, número 005.

RUIZ Olmedo, Jesús Vega Arriaga, Eduardo AsperoZanella, "Tratado práctico de los transportes en México: logística para los mercados globales", Ed. 20+1, México 2007.

RUIZ Ruiz, Cynthia Elizabeth sustentante, "El Canal de Panamá, renovarse o morir: reportaje", tesis que para obtener el título de Licenciado en Comunicación y Periodismo, UNAM, México, 1998.

Autoridad del Canal de Panamá, Análisis de la intromisión de agua salada en esclusas Pospanamax - Efecto del reciclaje de agua en las esclusas Pospanamax en el lado Pacífico del Canal y métodos alternativos para mitigar la intromisión de agua salada (Traducción al español), Panamá, Abril de 2004.

Autoridad del Canal de Panamá, Informe anual 2010, 30 de septiembre de 2010.

Autoridad del Canal de Panamá, Plan Maestro del Canal de Panamá, 7 de junio de 2006.

Autoridad del Canal de Panamá, Proposal for the Expansion of the Panama Canal Third Set of Locks Project Abril 24, 2006.

International ResourcesGroup, Ltd. "Manejo Integral de la cuenca del Canal de Panamá. El papel de la comisión Inter-institucional de la Cuenca Hidrográfica (CICH)", Panamá septiembre 2000.

GANDÁSEGU Marco I. Los retos que enfrentan el país y el Canal de Panamá. *En publicación seriada Tareas*, Nro. 113, enero-abril 2003. Cela, Panamá, R. de Panamá.

PB International, "Estudio de impacto ambiental categoría II, ensanche y profundización del cauce de la entrada Pacífica del Canal de Panamá", Abril 2007

Plataforma tecnológica Española del Hormigón, CONSTRUTEC, Diseño y construcción del tercer juego de esclusas (Canal de Panamá), Madrid 9 de mayo de 2012.

SABONGE Rodolfo, J. Sánchez Ricardo "El canal de Panamá", Naciones Unidas, 2009, Autoridad del canal de Panama, CEPAL

Mesografía.

Autoridad del Canal de Panamá < <https://micanaldepanama.com>>, consultado el 22 de septiembre de 2013, 23:39.

Autoridades del Canal de Panamá,"

Así es el canal”< <http://www.pancanal.com/esp/general/asi-es-el-canal.html>>, consultado el 13 de abril del 2013.

Autoridad del Canal de Panamá, “Canal de Panamá pone a prueba servicio justo a tiempo”, <<https://micanaldepanama.com/canal-de-panama-pone-a-prueba-servicio-justo-a-tiempo/>> consultado el 30 de Septiembre de 2013.

Autoridad del Canal de Panamá, Como funciona < <http://www.pancanal.com/esp/general/howitworks/como-tour.html>>, fecha de consulta, 23 de Octubre de 2013.

Autoridad del Canal de Panamá, Dimensiones,<<http://www.pancanal.com/esp/general/howitworks/como-tour.html>>,fecha de consulta; 23 de Octubre de 2013.

Autoridad del Canal de Panamá, “Proyecto del tercer juego de esclusas”, Panamá <<http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf>>. Fecha de consulta 26 de Octubre de 2013.

Banco Mundial, <<http://www.bancomundial.org/es/country/panama>>, consultado el 17 de Septiembre de 2013, 22:13.

El canal de Panamá tv, CANAL Quijano Javier, ¿Cómo funcionan las esclusas del canal de panamá? <<http://www.youtube.com/watch?v=rzac7mQUOzc>>, consultado el 13 de abril del 2013.

FPB Bank, “Canal de Panamá”, <http://www.fpbbank.com/sobre_panama/canal_panama.html> Fecha de consulta 23 de Octubre 2013.

La guía de Geografía, El estudio de los ríos: El cauce < <http://geografia.laguia2000.com/hidrografia/el-estudio-de-los-rios-el-cauce#ixzz2atEZTKHZ>> consultado el 23 de septiembre 2013.

Revista T21 “*Maersk cambia el Canal de Panamá por el de Suez*”, México, Osiel Cruz, 14/03/2013. <t21.com.mx/opinion/bitacora/2013/03/13/maersk-cambia-canal-panama-suez>Fecha de consulta 20 de Octubre 2013.

Revista T21, “Más que un canal” <<http://t21.com.mx/sites/default/files/archivo/Revista%20T21%20Abril%202012.pdf>> México, Volumen 152, Abril 2012 pag. 3, Fecha de consulta 22 de Octubre 2013.