

97  
2ej.



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

CAMPUS ARAGÓN

**“EL CANAL DE PANAMÁ, RENOVARSE  
O MORIR”. REPORTAJE**

**T E S I S   P R O F E S I O N A L**  
PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
**L I C E N C I A D A   E N   C O M U N I C A C I O N**  
**Y   P E R I O D I S M O**

**P R E S E N T A:**  
**CYNTHIA ELIZABETH RUIZ RUIZ**

ASESOR: LIC. JESÚS GARCÍA BADILLO

**TESIS CON  
FALLA DE ORIGEN**

2669

MAYO 1998



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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.

Se necesita valor para vivir según nuestras convicciones  
A mi madre Cinthia  
por enseñarme lealtad a mis creencias

Dedico este esfuerzo a quienes se han interesado en crear auténticos lazos de  
amistad y respeto durante mi vida

A mis tíos  
Yolanda y Héctor Campos  
Laura y Eliecer Vera

A mis queridos padres  
Cristina y Domingo Díaz  
por su apoyo siempre incondicional

A mi hermana Triscia y Abuela Guadalupe

A mi Jefe  
Víctor Sánchez

A mi profesor  
Fernando Hernández

A mi asesor  
Jesús García  
por su dedicación y profesionalismo

A mi Honorable Jurado

# ÍNDICE

## INTRODUCCIÓN

<b>CAPÍTULO 1 EL CANAL DE PANAMÁ Y LA INFLUENCIA DE LOS HECHOS HISTÓRICOS</b>	<b>1</b>
<b>1.1 Orígenes de la fundación de Panamá</b>	<b>1</b>
<b>1.2 Construcción del Canal Istmico</b>	<b>5</b>
1.2.1 La intervención francesa en el Istmo	6
1.2.2 La intervención estadounidense en el Canal	13
<b>1.3 Fuerza obrera en el Canal de Panamá</b>	<b>18</b>
1.3.1 Época colonial y esclavismo	19
1.3.2 La migración extranjera durante la etapa francesa	21
1.3.3 La fuerza obrera durante la intervención de Estados Unidos	23
1.3.4 La población asentada en Panamá después de la construcción del Canal	25
<b>1.4 Tratados y conflictos multinacionales</b>	<b>27</b>
<b>CAPÍTULO 2 INFRAESTRUCTURA Y AUTORIDADES DEL PUENTE ENTRE OCEANOS</b>	<b>32</b>
<b>2.1 Datos geográficos del Canal Istmico</b>	<b>32</b>
<b>2.2 Elementos del Canal</b>	<b>33</b>
<b>2.3 Mantenimiento</b>	<b>37</b>
<b>2.4 Peajes</b>	<b>38</b>
<b>2.5 Autoridades del Canal de Panamá</b>	<b>42</b>
2.5.1 La antigua Compañía del Canal y el Gobierno de la Zona	42
2.5.2 Comisión del Canal de Panamá	45

2.6 Entidades de la República de Panamá para la preparación del cumplimiento de los Tratados Torrijos-Carter	49
<b>CAPÍTULO 3 PERSPECTIVAS DE REMODELACIÓN PARA LA EFICIENCIA DEL CANAL DE PANAMÁ</b>	<b>54</b>
3.1 Dificultades y debilidades del Canal de Panamá	54
3.2 Propuestas y estudios multinacionales	61
3.2.1 Comisión Tripartita de Estudios para Alternativas del Canal de Panamá	61
3.2.2 El Congreso Universal	66
3.2.3 Otras propuestas	71
<b>CAPÍTULO 4 PROPUESTA ECONÓMICA Y COMERCIAL, UN RETO PARA EL PAÍS CENTROAMERICANO</b>	<b>79</b>
4.1 La economía panameña y el comercio internacional	79
4.2 Retos y desafíos para la adecuada operación del Canal	82
4.2.1 La necesidad de la participación multinacional para el presente y el futuro	82
4.2.2 Las soluciones	86
4.3 La opinión de los expertos ante la alternativa de desarrollo económico	93
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>99</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>103</b>
<b>ANEXOS</b>	

## INTRODUCCION

El Canal de Panamá ha sido capaz de sostener niveles de eficiencia para el paso de embarcaciones provenientes de cualquier lugar del mundo. Sin embargo, en los últimos años se han registrado retrasos en los recorridos que originalmente se efectuaban en unas cuantas horas. El deterioro de las instalaciones y la creciente fabricación de barcos que ocupan la máxima capacidad del Canal, son factores que aunados al aumento del comercio por contenedores, y la repentina aparición de vías alternas, cambian el funcionamiento de la franja canalera.

Ante los hechos mencionados se manifiesta una problemática en la ruta marítima. Las autoridades correspondientes han afirmado la urgencia de mantener la clientela que por mucho tiempo ha utilizado el paso ístmico, asimismo manifiestan la necesidad de remodelar el Canal evitando el desvío de las naves hacia otras rutas que incluyen puertos y ferrocarriles, entre otras facilidades, para el traslado de productos.

La presente investigación centra su hipótesis en la importancia del Canal de Panamá como uno de los puntos primordiales para la navegación mundial, por ello, es necesaria la renovación de sus componentes por sistemas eficaces, acción que sólo puede ejecutarse como resultado de un proyecto multinacional que aporte modernidad total a la vía para satisfacer las demandas del mercado mundial.

Este estudio se divide en cuatro capítulos. el primero refiere los antecedentes históricos que dieron origen a la situación actual del Canal, señalando los primeros análisis efectuados para su posible construcción. el papel desempeñado por España, Francia y Estados Unidos para la edificación, la fuerza obrera proveniente de todo el mundo, que posteriormente dio origen a la población actual de Panamá, y los tratados multilaterales que determinaron la condición de la franja canalera. En el segundo capítulo se describe la ubicación geográfica del Canal, haciendo mención del trayecto que efectúan los barcos por aguas panameñas y las dificultades existentes en los recorridos, instalaciones y sectores de la ruta, aludiendo al mantenimiento requerido para que el camino sea óptimo y la forma en que se perciben los peajes según el tipo de carga y embarcación que atraviesa el sector, de igual forma se nombran las autoridades que han constituido el Canal, así como su pasado, presente y futuro, destacando la importancia del funcionamiento de la vía y otros aspectos generales. En el tercer capítulo se analizan algunas características que han influido en el servicio brindado en el paso ístmico.

contribuyendo a la pérdida de calidad solicitada por los usuarios, desde elementos técnicos hasta naturales, asimismo se plantean las propuestas y estudios multinacionales que han aportado perspectivas de modernización para el área, ya sea en los equipos existentes o con el nacimiento de proyectos que incluyen otras opciones por medio de planes netamente panameños y diferentes investigaciones que han sido resultado de la acción conjunta de varios países. Por último, en el cuarto capítulo se señalan algunas características de la economía panameña y su relación con el Canal, posteriormente se presenta la necesidad de la participación multinacional y las soluciones que podrían tomar en cuenta los organismos relacionados al Canal, de igual forma se hará mención de la opinión de algunos funcionarios y estudiosos del tema respecto al futuro de la ruta centroamericana y las alternativas más convenientes para realizar los cambios requeridos, todo ello con el fin de analizar la trascendencia de la intervención multinacional para la recuperación del Canal.

En resumen, la presente investigación de campo pretende destacar principalmente la importancia del Canal como ruta que hasta ahora ha servido a su clientela, cualquier resolución sobre posibles reestructuras tendría que ser decidida por la República de Panamá en unión con otros países, es decir, como proyecto de varias naciones debido a que los peajes recibidos no respaldarían los gastos para las mejoras y el país centroamericano no cuenta con una economía totalmente independiente para cubrir la manutención y tecnología aplicable a la vía y sus áreas adyacentes. La disyuntiva deberá contemplarse antes del cumplimiento de los Tratados Torrijos-Carter que establecen que Panamá manejará su Canal a partir del 31 de diciembre de 1999 después de las 12:00 a.m.

## CAPÍTULO 1

# EL CANAL DE PANAMÁ Y LA INFLUENCIA DE LOS HECHOS HISTÓRICOS

### 1.1 ORÍGENES DE LA FUNDACIÓN DE PANAMÁ

Remontarse a la historia del Canal de Panamá es ratificar todo el pasado del país centroamericano, la procedencia de su actual población, y sobre todo, los aspectos de un elemento vital para la navegación del mundo.

Su nacimiento surgió de la ambición española y las condiciones geográficas que por tanto tiempo fueron buscadas para facilitar la edificación de una obra de tal magnitud. Por una larga temporada, el hombre investigó muchas rutas para que el traslado entre mares continentales fuera rápido y sin costos. En ocasiones, los conocimientos científicos facilitaron la labor, en otras, la imaginación y los errores fortalecieron su empeño.

Desde el 8000 A.C.,<sup>1</sup> los hombres emigraron por el istmo hacia el sur de América. Existen fuentes que relatan el descubrimiento del mismo en 1501 por Rodrigo Bastidas,<sup>2</sup> también que Colón llegó en 1502.<sup>3</sup> La mayoría de las referencias coinciden en que Vasco Nuñez de Balboa fue el explorador que recorrió tierras panameñas en septiembre de 1513,<sup>4</sup> incluso Darién, la región selvática y enigmática por excelencia.

Tuvieron que pasar 7 años para que un acompañante de Balboa, Pedrarias Dávila,<sup>5</sup> fundara la ciudad. El estrecho fue la zona perfecta para el intercambio de mercancías, no estaba implementado un sistema de gobierno que controlara ni política, ni económicamente el territorio; por esta razón se convirtió en una vía fácil para España.

---

<sup>1</sup> Dato publicado por la Oficina de Información del Canal de Panamá, mimeo, julio de 1992.

<sup>2</sup> Fortune, Armando. *Los elementos humanos de Panamá y su aporte a la panameñidad*, en revista Lotería, num. 208, abril-mayo de 1973, Panamá, p.30-36.

También Pérez Reverte señala que Rodrigo Bastidas fue el primero en llegar al Istmo con Juan de la Cosa. *Operación Panamá*, Madrid, EDAF, 1977, p.18.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> Algunas fuentes citan que Balboa había visitado el istmo en 1501, con Bastidas y Juan de la Cosa. Biezans, John y Biezans Maviz. *Panamá y su pueblo*, Letras, México, 1961, p.10.

<sup>5</sup> También conocido como Pedro Arias de Ávila, hay diversidad de criterios que sitúan la fundación de Panamá de 1518 a 1520.



Al observar los privilegios geográficos, los españoles no tardaron en idear una ruta transista.<sup>6</sup> Uno de los primeros estudios inducían su creación desde Santa María del Darién al golfo de San Miguel, causa suficiente para posponer el codicioso comercio con el Lejano Oriente.

Los inicios de lo que se transformaría en la ruta marítima se fundamentan en el Camino de Cruces;<sup>7</sup> ruta pavimentada resultado de un laborioso trabajo en 40 millas de carretera sobre montaña y pantanos por el que se llevaban productos diversos como oro procedente de Perú, cacao y perlas, produciéndose la exportación ilimitada de lana con el fin de que los comerciantes cooperaran en el camino; cualquier producto se llevaba desde el Río Chagres al Caribe en lanchas. Los esclavos negros reparaban cualquier desperfecto del camino, perdiéndose tantas vidas que no se contabilizaron; algunas personas murieron por lo rústico de la región y otros por los asaltos de los cimarrones.<sup>8</sup>

En un principio, las 18 leguas<sup>9</sup> de trayecto eran sumamente hostiles, siete se recorrían entre montañas y las once restantes entre ríos; dicho trayecto solamente podía utilizarse en verano durante la estación seca, en invierno o estación de lluvias, que duraba ocho meses, esta se convertía en una ruta inaccesible y se sustituía por el Río Chagres, trayecto más largo pero menos caro. El recorrido podía efectuarse en tres o cuatro días. Fue hasta el siglo XVII que se pavimentó con el acarreo de mulas.

Los almacenes fueron significativos en la localidad, en Chagres se pretendió construir uno, el sitio se limpió con mil pesos. Una parte del presupuesto para cumplir el cometido provino de la corona y otra de los impuestos pero sólo pudo ser realizado en Venta Cruz, porque era la estación principal.<sup>10</sup> Sumándose a los almacenes otros elementos requeridos para la integración de la vía fueron los puertos, enlace vital para el comercio. Fue así que Nombre de Dios se situó en lo que actualmente es Colón,<sup>11</sup> reuniéndose grandes concentraciones humanas y mercantiles. Cerca de él vivían los

<sup>6</sup> "El volumen del Canal de Panamá superaba cualquier puerto del Mediterráneo". Soler, Ricaurte. *Historia de una crisis. Siglo XXI*, México, 1989, p.13.

<sup>7</sup> Camino de cruces, ruta de Panamá al puerto de Nombre de Dios.

<sup>8</sup> Cimarrón se denominó a los esclavos que huían y se internaban en el bosque.

<sup>9</sup> La legua equivale a 5 572 metros. Véase Haring Clarence, *Comercio y navegación entre España y las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1975, p.231.

<sup>10</sup> En 1572 Sir Francis Drake lo destruyó, las rentas se arruinaron y las mercancías se perdieron en su totalidad. Véase Arosemena, Justo. *Panamá y Nuestra América*, UNAM, México, 1981, p.30 y 31. También puede consultarse Carles, Rubén. *220 años del período colonial en Panamá*, 1959, p.138-142.

<sup>11</sup> Nombre de Dios se fundó en 1510 al igual que Portobelo.

comerciantes con grandes posesiones, pero la ciudad no era rica y muy rara vez la limpiaban; otra porción de la población vivía en condiciones precarias en casas de madera. Era así que en un lapso de 10 horas las mercancías se transportaban hasta el lugar, pero con el tiempo las embarcaciones lo evitaron por los arrecifes de sus costas y su eficacia decreció.

Por otra parte, Panamá era un emporio por el paso comercial y la colonia española establecida, 500 familias de este origen vivían ahí al igual que los esclavos negros; había Sede del Obispado, Tribunal Superior de Audiencia, más de 10 calles principales, hospitales, aproximadamente 300 casas, y por si fuera poco extranjeros no españoles<sup>12</sup>. Las actividades principales se enfocaron al comercio, transporte, agricultura, pesca y ganadería; la comida y las frutas eran costosas al igual que las legumbres, aún más que la carne; el agua tenía que ser acarreada debido a que no era potable. Muchos productos provenían del extranjero como el puerco y el vino de Perú; otros se adquirían en las llamadas Ferias de Portobelo que se realizaban espléndidamente<sup>13</sup>. Cuando una embarcación se acercaba, las diligencias comenzaban. El comandante mandaba un aviso de Cartagena al presidente, quien informaba a los mercaderes de Portobelo; a su vez, se mandaban mensajes a Lima y Bogotá, permaneciendo ahí una semana. El virrey aprovechaba la ocasión para mandar las rentas reales a Panamá, Guatemala lo hacía por el Río San Juan. Cuando el galeón llegaba a Panamá, las rentas reales, los productos y el oro, habían sido acarreados en mulas rumbo a su destino. Toda la actividad duraba 15 días y el barco regresaba rumbo a España por La Habana y Yucatán.

Mucha gente asistía para vender sus mercancías; los oficiales, marinos y comerciantes tenían que pagar por hospedaje y comida precios inauditos. Los aspectos de salubridad eran ínfimos, bastantes personas murieron a causa de las enfermedades y epidemias. En sus inicios las ferias duraran más de 40 días, posteriormente de 10 a 12.

Por otra parte la urgencia de una ruta eficaz se acrecentó, en el siglo XVI España planeaba la formación de un canal entre océanos; incluso se realizaron muchas investigaciones hasta la Patagonia. Para 1520 Fernando de Magallanes aseguró haber encontrado un estrecho pero nada se concretó ya que se sabía que Panamá contaba con una porción más angosta. Un año

---

<sup>12</sup> Haring Clarence. Comercio y navegación entre España y las Indias pp.234 y 235.

<sup>13</sup> Véase Carles Rubén. 220 años del período colonial en Panamá, pp.26-27.

después Hernán Cortés mandó al oficial Diego de Ordás para investigar el Río Coatzacoalcos en Tehuantepec. A Carlos V le urgía la ubicación precisa, por ello, Gil González exploró en el Pacífico y descubrió un mar que nombraron Nicaragua, pero no tenía comunicación con el Pacífico debido a que estaba unido al Atlántico por el Río San Juan. Posteriormente Alonso Calero se interesó en la ruta.<sup>14</sup>

En la búsqueda del objetivo el Chagres fue la vía más considerada, ahí realmente fue donde se trabajó considerablemente. Tal vez la idea de un canal provino de un acompañante de Balboa en Darién, Alvaro de Saavedra, quien propuso un proyecto pero no lo presentó a la corona.<sup>15</sup>

Carlos V dictó nuevas órdenes para un canal artificial, mandó a un gobernador local para estudiar el Chagres y hacer un corte entre el río y el océano. Finalmente se rindió un informe que afirmaba la posibilidad de construcción.

Francisco Montejo, en 1536, propuso que se abandonara el Darién porque Puerto de Caballos sería el punto principal de una nueva vía. La ruta terrestre comprendería puerto Fonseca, en el Pacífico, y las mercancías se trasladarían por mar a Callao o Guayaquil. Montejo aseguraba que sería más seguro y salubre que Nombre de Dios. Veinte años después comenzaron las gestiones para hacerlo oficial pero las pugnas entre panameños y nicaragüenses por un canal propio hicieron que todo se desvaneciera.

Con el paso del tiempo se sumaron algunos extranjeros como el navegante portugués Antonio Galvao, quien propuso diversas rutas: Tehuantepec, Nicaragua y Panamá (Golfo de Darién), pero España no contaba con los recursos para llevar a cabo la proeza porque se mantenía en guerra constante con los franceses y turcos. Mientras tanto Ruy López de Valdenabro afirmó que el Río San Juan era un excelente opción, envió su proyecto a la Casa de Contratación de Sevilla pero fue rechazado. Era tanta la prisa por realizar el plan que hasta el funcionario, Jorge Quintanilla, se comprometió a fundarlo por cuenta propia. El convenio con el rey se llevaría a cabo siempre y cuando Quintanilla fuera el máximo beneficiario, el tratado nunca se efectuó porque no se conoció qué proponía ni su efectividad.<sup>16</sup>

<sup>14</sup> Haring, Clarence. Comercio y navegación entre España y las Indias, pp. 239-240.

<sup>15</sup> Jaramillo Levy, Enrique. Una explosión en América: el Canal de Panamá, Siglo XXI Editores, México, p.19, cita que Saavedra seguía órdenes de Carlos V para construir nuevos planos.

<sup>16</sup> Haring, Clarence. Comercio y navegación entre España y las Indias, pp.242-244.

El reinado español, cansado de los rezagos de la piratería, la guerra y las propuestas en torno a Centroamérica, decidió castigar al que fijara su atención en la misma, incluso impuso pena de muerte para quien se atreviera siquiera a osar investigar el Atrato. Quién imaginaría que Felipe III ordenaría explorarlo junto con el Golfo del Darién, no hubo informes al respecto. Cuatro años después, Diego de Mercado<sup>17</sup> creía que la ruta de Nicaragua era la más conveniente, pero aún no se alcanzaban a comprender sus límites con el Pacífico. En diez años más los piratas y sus bucaneros navegaron el Caribe, Jamaica fue tomada por Thomas Penn y Panamá saqueada por Morgan.<sup>18</sup> A pesar de ello, las esperanzas no se abandonaron y William Paterson promovió en 1698 establecer una colonia en Darién y abrir una vía comercial para favorecer a Gran Bretaña.<sup>19</sup> Dos años después la idea dejó de ser considerada aunque continuara la insistencia sobre Panamá.

Exactamente en 1735, los franceses empezaron a tomar interés en América elaborando una serie de estudios y mediciones que fueron dados a conocer a la Academia Francesa de Ciencias pero se reconoció la poca profundidad del estudio.

En 1771 dos ingenieros mexicanos recurrieron a Tehuantepec, Carlos III no estuvo de acuerdo con las conclusiones obtenidas y ocho años después mandó a examinar Nicaragua sólo para reiterar lo ya sabido. Durante el mismo año España e Inglaterra estuvieron en guerra;<sup>20</sup> la segunda potencia en mención pretendió apoderarse de Nicaragua, aunque el destino hizo que la misión fracasara. Fue en esta época que la nación francesa hizo su incursión en América y comenzaron todos los estudios que sustentaron las bases para la construcción del Canal de Panamá.<sup>21</sup>

## 1. 2 CONSTRUCCIÓN DEL CANAL ÍSTMICO

La fuerza conjunta de hombres y naciones constituyeron la condición para el diseño de una estructura que facilitara los viajes a través de los océanos. En su inicio no pareció que triunfaría un intento de ese tipo, pero el

---

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Véase Carles Ruben. 220 años del período colonial en Panamá, pp.149-154.

<sup>19</sup> Ibidem, p.166.

<sup>20</sup> Liss, Peggy. Los imperios trasatlánticos. Fondo de Cultura Económica, México, 1989, p. 359.

<sup>21</sup> Cabe señalar que Panamá se independizó de España en el año de 1821 y se unió a Nueva Granada, actualmente Colombia. Moises Chong cita que la época hispánica culmina en 1821 en *Historia de Panamá, Panamá, 1974, 254 pp.*

empeño y la necesidad creciente fueron preponderantes ante el desastre y la adversidad.

### 1.2.1 LA INTERVENCIÓN FRANCESA EN EL ISTMO

Sin duda alguna, la creación del Canal de Panamá fue realizable gracias a la determinación de un país europeo que conformó en sus intereses la presencia de ingenieros, geógrafos y arquitectos; por si fuera poco, la aprobación de expertos de todo el mundo. Francia fue la cuna de la capitulación para la formación definitiva del paso. No obstante, la idea surgió de un hombre con gran experiencia en la materia. Dicha perspectiva, en un principio, no se forjó como un deseo nacional, sino que Ferdinand de Lesseps, constructor del Canal de Suez, precisó a la región centroamericana como el punto perfecto para el éxito. De Lesseps luchó constantemente, su objetivo era alcanzar la cúspide reconociéndose como el autor de otra maravilla en otro continente. El poder económico era primordial pero no la meta fundamental del francés, como el logro de la edificación, y estar al frente para vanagloriarse.

La primera decisión no dependió sólo de la Sociedad de Geografía o de los magistrados franceses; otros países tomaron la disyuntiva entre Panamá, Nicaragua u otra zona, pero De Lesseps siempre se mostró firme ante su finalidad. Por lo tanto, en 1879 se configuró el Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico. Conocedores de varios países discutieron las investigaciones efectuadas. Suez sirvió de modelo para la nueva empresa, pero había que considerar las grandes diferencias entre un sector geográfico y otro, a pesar de la asistencia de constructores del exitoso canal.

Suez se inauguró en 1869 con una longitud de 161 kilómetros. En un principio fue operado por la Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez gracias a la concesión obtenida de Egipto, después se nacionalizó. De Lesseps consiguió el apoyo económico del virrey y de otros reyes recaudando un gran capital. Cabe señalar que obtuvo apoyo por su carisma y su actividad profesional: la diplomacia. El francés se encontraba cansado pero lleno de ánimo, había logrado que su natal Francia fuera reconocida y Panamá lo haría doblemente. Por una parte las esclusas, y por otra un canal a nivel<sup>22</sup> formaban las expectativas.

---

<sup>22</sup> Canal a nivel, es un canal que prescinde de esclusas o escalones para el paso de los barcos por un camino marítimo.

Es necesario destacar la actuación de la Sociedad Civil Internacional del Canal Interoceánico de Darién, 60 acciones conjuntaron un capital en 1876 para la misión. Uno de los directores, Napoleón Wyse, concluyó que la construcción de un túnel de 14 kilómetros sería conveniente; su papel sobresaliente ante el gobierno de Colombia logró un otorgamiento para construir un canal por 99 años. Claro está que un depósito de 75 mil francos avalaría la empresa, por 25 años el país centroamericano ganaría un 5%, después de ese tiempo el canal sería parte de su territorio.<sup>23</sup>

Fue así que el 15 de mayo de 1879 se reunieron en París representantes de todos los países, en total 23, autoridades, ingenieros, todos los relacionados a la industria naviera. Estados Unidos no podía faltar, era de vital importancia convencer a la potencia de las grandes ventajas que traería consigo la aprobación del plan para ganar apoyo oficial o económico. Cabe aclarar que al comenzar el evento hubo invitados muy atentos a lo que acontecería; otros sólo asistían por protocolo o en llamado a la insistencia francesa. Se pretendía que todos emitieran un voto después de escuchar las conferencias. Sin embargo, el Comité Técnico, integrado por 53 miembros, daría la resolución auténtica, el lugar y el costo del futuro canal.<sup>24</sup>

La ruta del Chagres fue de las primeras alternativas aunque las inundaciones y deslizamientos fueron objeciones para que se decidiera por ella. Por otra parte, Frederick Kelley habló de San Blas, y Francisco de Garay, mexicano, de Tehuantepec. Después de varias discusiones se seleccionaron Nicaragua y Panamá, una de las dos sería la vencedora; Estados Unidos apoyaba a la primera, la segunda opción era el resultado del pensamiento francés, por eso De Lesseps la defendía a capa y espada afirmando que el ferrocarril y su ubicación eran perfectas.

Mientras se sostenía la lucha, Godin de Lepinay<sup>25</sup> propuso un canal de alto nivel con esclusas, compuertas, represas en Chagres y Gatún, vaticinando la muerte de muchos hombres de no considerar las características geográficas. Sus planteamientos no tuvieron la resonancia que debieron haber tenido, no fue escuchado, se desperdició la posibilidad de un proyecto exitoso puesto que en el futuro muchos de los detalles que aportó se hicieron realidad. Tal vez su idea no fue respaldada por De Lesseps porque este último optaba por un canal a nivel desde el primer momento, pero sólo en última instancia se

<sup>23</sup> Véase Rodrigo Espino. Panamá 2, Alianza Editorial Mexicana, México. 1988. pp. 68-69.

<sup>24</sup> Véase Mc Cullough David. El cruce entre dos mares, Lasser Press Mexicana. México. 1979, pp.77-102.

<sup>25</sup> Ibidem, p. 97.

mostró empecinado para concluirlo; a ello se unió la ganancia de adeptos de A.G. Menocal, Almirante estadounidense que defendía Nicaragua con un costo moderado y en 6 años. En contraparte, el proyecto Wyse<sup>26</sup> se haría con 209 millones de dólares y doce años de trabajo.

Los estadounidenses eran buenos oradores, seguros de sí mismos y conocedores del tema causaban la sensación de tener un dominio absoluto. En los foros surgieron rivalidades, el canal a nivel fue totalmente descartado, al parecer las esclusas eran la opción más recomendable. Por otra parte los franceses no eran muy buenos en la exposición de sus ideas, ello hizo que las numerosas fracciones se unieran a la propuesta norteamericana. Hubo tantos altercados que la comisión de Estados Unidos se abstuvo de votar sosteniendo que los estudios eran muy pobres y los verdaderos expertos no habían recorrido el istmo.

Así, el 28 de mayo, 19 integrantes de la Comisión Técnica votaron por un canal a nivel en Panamá, con un costo de 214 millones de dólares<sup>27</sup> extendiéndose desde Limón hasta Panamá. En ese mismo momento De Lesseps aceptó dirigir la empresa autonombrándose presidente. Es verdad que una mayoría lo apoyaba y que todos lo respetaban profundamente, pero por su imposición se tomó el resultado final presionando a los miembros franceses a pesar de todo. El informe redactado aprobaba, además, una presa en Chagres; un rompeolas en Colón y una esclusa en el Pacífico en un tiempo de 8 años. Las condiciones climáticas no se tomaron en cuenta, por esta razón las consecuencias no se conocieron y nadie imaginó la magnitud de su descuido.

De Lesseps consiguió su triunfo, no descansó hasta adquirir la concesión Wyse para ganar el favor del gobierno de Colombia. Por toda Francia ofreció acciones pero no pudo negociar todas las que hubiera querido. El descontento existente surgió de los rumores que pretendían devastar los sueños del congreso, pero el Boletín del Canal Interoceánico se encargó de la propaganda para De Lesseps y sus anhelos. Este último recorrió el Istmo de Panamá en diciembre de 1879.<sup>28</sup> Todos los presentes festejaron la llegada de la comitiva francesa, la ciudad se limpió para causar una buena imagen, se invitó a todos los recién llegados a cenas y se promovió un recorrido en ferry para conocer la zona. Asimismo, se pretendió que los trabajos iniciaran el 1o. de enero para ganar tiempo.

---

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Ibidem, p. 99.

<sup>28</sup> Véase Rubio Angel. *La ciudad de Panamá*, Panamá, 1950, pp. 61, 63,67.

Hay, Presidente de los Estados Unidos, declaró que su país no permitiría que ninguna otra nación dominara el canal, sólo Estados Unidos podría hacerlo. Por la causa descrita, De Lesseps se vio obligado a regresar a Francia para trabajar arduamente, llevaba una vida agitada para que su Compañía Universal del Canal Interoceánico ganara puntos. Lévy Crémieux, vicepresidente del Banco Franco-egipcio,<sup>29</sup> se convirtió en el administrador de la obra a pesar de que desconfiaba totalmente en la misión; mandó a un investigador a América que le confirmó sus dudas: ninguna empresa pagaría los costos para la edificación. La información se mantuvo en secreto para propiciar el fracaso de la compañía.

Los periódicos se encargaron de reafirmar la conveniencia de adquirir las acciones. Toda Francia hablaba de lo mismo. El sindicato tomó las riendas para que la prensa constatará todas las ventajas para favorecer a la empresa; sin embargo no se recaudó la suma esperada porque los enemigos contribuyeron titánicamente para conseguirlo, nadie conocía el área extensamente ni la proeza del francés.

Fue el 10. de marzo de 1881 que la compañía se hizo oficial; Charles de Lesseps, hijo de Ferdinand, fue nombrado director; y Ferdinand de Lesseps, presidente. Los trabajos habían comenzado aunque la maquinaria fue enviada lentamente. Una comisión de Estados Unidos supervisó todo lo que llegaba al istmo. Cabe señalar que ninguna de las dos compañías dejó de lado el ejercicio propagandístico para darlo a conocer a todos los ciudadanos.

El asunto económico no fue el único factor que afectó a los franceses. Los ingenieros militares y del Estado tenían grandes conocimientos, eran los mejores egresados de las escuelas, pero el terreno panameño componía una encrucijada para cualquier ex-alumno. Ocho meses tuvieron que soportar el calor húmedo de la estación lluviosa; además del suelo montañoso, las selvas y los pantanos, el clima soportable sólo se presentaba por cuatro meses. Las condiciones de trabajo tuvieron que aprenderse bajo la marcha. En enero de 1881 llegaron ingenieros, todos con sus familias. Oficialmente los trabajos se iniciaron hasta el 10. de febrero desde Colón hasta Panamá; los troncos, raíces y maleza tuvieron que quitarse a mano<sup>30</sup> tratando de dominar las condiciones geográficas de la tierra. Ya en mayo se había despejado la línea del canal pero aún no aparecía el lado oscuro de lo que pasaría. Hasta este punto toda la

---

<sup>29</sup> Mc Cullough. *El cruce entre dos mares*, p. 132.

<sup>30</sup> *Ibidem*, p. 138.



gente creía que las cosas marchaban sobre ruedas; no se tomó en cuenta que los factores climatológicos eran un enemigo y la falta de mano de obra panameña.

La transportación en el istmo era difícil, sólo había un ferry, de hecho la nación europea aspiraba a poseerlo. Los accionistas de la empresa, estadounidenses totalmente, sabían que podían venderlo al precio que desearan. Después de negociar y exponer intereses se logró un trato por 17 millones, asumiendo una deuda atrasada del transporte por 6 millones, los franceses adquirieron las acciones, únicamente un 2% quedó en manos de los primeros dueños.

Las exploraciones por el Chagres no cesaron, muchos detalles sirvieron para modificar lo planeado, pero un elemento que se pasó por alto se convirtió en el principal contrincante del hombre: la fiebre amarilla. Casi la mitad de los exploradores del equipo murieron por su causa. De Lesseps achacó las epidemias a los extranjeros que conformaban la parte principal de la mano de obra; la opinión pública culpó a las autoridades por descuido y a la vida inmoral del puerto. Verdadero fue lo pronosticado por Lepinay, gran cantidad de hombres murieron por causa desconocida que nadie pudo controlar, los hospitales de Ancón destilaron muerte y horror.

En 1882 llegó maquinaria conformada por palas mecánicas que penetraron a través del peligroso Corte Culebra; la más moderna era capaz de resolver cualquier trabajo pero no en Panamá por ser sencillamente inadaptable. La mayoría se importó de Estados Unidos y Francia; se construyeron talleres y almacenes para conservar los instrumentos de trabajo guardándose en Colón y Gatún.

Asimismo, la unión con empresas extranjeras<sup>31</sup> aminoró la carga presentada, en ocasiones también la dificultó pues tomaban sus decisiones sin previa consulta sabiendo que eran muy necesitados. Las obras no avanzaron lo suficiente, parecía que la desgracia tocaba a la puerta, movimientos telúricos sacudieron la región afectando al ferrocarril y las oficinas del canal. Charles de Lesseps viajó a Centroamérica para planear la construcción de la Represa Chagres, en ese momento se decidió alterar los planes originales sin informar al mundo de nada.

En 1884 el Chagres se volvió un dolor de cabeza al igual que el ya citado Corte Culebra por el lodo acumulado y los desperdicios que se tiraban

---

<sup>31</sup> Espino Rodrigo. Panamá 2, p.88.

a las colinas convirtiéndose finalmente en focos de infección; a ello se sumaba el mal manejo del ferrocarril, nueva fuerza de trabajo inexperta para la maquinaria recién llegada, y la muy mala administración.

El ingeniero Bunau Varilla quedó al frente del canal después de todos los encargados retirados que pasaron, y de los nefastos hechos de 1885 en los que se involucraron nativos del lugar y algunos extranjeros por la supremacía.

El capital con el que se contaba para la continuidad de las obras se agotó, por esta razón se planeó una emisión de bonos de lotería para salvar el proyecto. De Lesseps movilizó todo tipo de gestiones, la Cámara de Diputados era la que concedía la última palabra, pero antes, tenía que cerciorarse de que el sueño en América no era un engaño para el mundo, y sobre todo, para los franceses. Armand Roussau, ingeniero, fue mandado a inspeccionar cualquier falla mínima. Roussau anunció que un canal a nivel era imposible y dar marcha atrás sería un grave error pues se iniciaría una campaña de desprestigio internacional que molestaría a todos los accionistas. Los diputados ratificaron el informe Roussau exigiendo los libros de contabilidad. Políticos y periodistas, entre otros, comenzaron a temblar, se desató una batalla que aún no mostraba la mínima parte del gran escándalo que acontecería.

De igual forma, la situación económica del país era insostenible, en 1890 De Lesseps tuvo que ceder ante la alternativa de un canal de esclusas, los presupuestos volvieron a modificarse. Alexandre Eiffel, creador de la gran torre, se unió a la Compañía del Canal para diseñar las compuertas de las esclusas, al mismo tiempo se aprobó la emisión de la lotería. Nuevamente el europeo fue víctima de un boicot debido a la propagación de una noticia falsa sobre su muerte, nada ni nadie pudo avalar el negocio. Para rescatar lo que quedaba Charles y Ferdinand viajaron por toda Francia una vez más, haciendo propaganda a la lotería pero todo fue inútil, el tiempo se agotó al igual que el dinero.

Ante ello, los integrantes tuvieron que rendir cuentas y aritontar la responsabilidad de sus actos. Tres autoridades fueron nombradas para analizar lo acontecido en el istmo. Las obras continuaron pero la compañía cerró actividades el 4 de febrero de 1889.<sup>32</sup>

Lo peor se desencadenó cuando las familias que invirtieron perdieron

---

<sup>32</sup> Véase Mendez Pereira, Octavio. "Antología del Canal de Panamá 1914-1939", The Star and Herald, Panamá, 1939, p. 23-26.

todo. El Ministerio de Justicia retomó el caso verificando los aspectos administrativos, entrevistando a cada miembro de la Compañía Universal; no se hizo la excepción con Ferdinand y Charles; el primero estaba muy enfermo por su edad, el cansancio de la vida social y la devastadora empresa; otros miembros se presentaron a los citatorios aunque no eran responsables directos.

En la Cámara de Diputados se puso en evidencia la reputación de los empresarios, no se pensó que obtuvieron pingües ganancias, pero en cambio se habló de fraude. Todo estalló cuando la prensa se enteró de los detalles, el colmo llegó con una entrevista ofrecida por Charles<sup>33</sup> en la que pareció aceptar las acusaciones que le imputaban. La consecuencia no tardó en llegar y fue citado a comparecer. Los diarios día a día escandalizaron a la población enumerando fidedignamente los hechos. Sin ninguna traba una fuente viva describió cada secreto de la empresa, bastantes franceses estaban involucrados, los políticos temblaban, no sabían hasta que punto sus familiares o amigos estaban relacionados.

El 15 de noviembre se presentaron cargos en contra De Lesseps, días después fue sabido que algunos diputados se comprometieron en el asunto. El soborno fue el tema del día, comprobándose en 1888 que algunos funcionarios aceptaron que se aprobara la lotería, algunas autoridades renunciaron a su cargo.

Charles de Lesseps fue aprehendido junto con otros por fraude, mala administración y soborno político. Ferdinand no fue llamado por su estado de salud: octogenario enfermo recluido en el campo. Eiffel no fue detenido ya que no contribuyó en la empresa por mucho tiempo pero su carrera profesional se truncó.<sup>34</sup> Hasta 1894 Charles de Lesseps fue condenado a 5 años de prisión, 4 hombres más también aunque las sentencias fueron diferentes. Sólo uno de los representantes del congreso se declaró culpable y tuvo la mayor condena, contrariamente a lo que esperaba el gobierno; posteriormente se anularon los cargos. Sólo Charles pasó un año en prisión. Ferdinand de Lesseps murió a los 89 años de edad.

El costo total de inversión fue de 287 millones, aproximadamente murieron 22 mil hombres según cálculos de estadounidenses que trabajaron posteriormente en el Canal.<sup>35</sup>

<sup>33</sup> Véase Mc Cullough, David. *El cruce entre dos mares*, de la páginas 214 a 228.

<sup>34</sup> Espino, Rodrigo. *Panamá 2*, p.97.

<sup>35</sup> Mc Cullough. *El cruce entre dos mares*, p.265.

Las intenciones francesas fueron buenas aún considerando los aires de grandeza de Lesseps, sin embargo, no se observaron ciertos aspectos que influyeron en el desastre económico. Las tierras americanas, desconocidas, no pudieron dominarse, convirtiéndose en un lugar inhóspito y salvaje. No debe olvidarse la contribución hecha por los europeos, ya que cimentaron los fundamentos de uno de los pasos marítimos más importantes.

### 1.2.2 LA INTERVENCIÓN ESTADOUNIDENSE EN EL CANAL

El fracaso de Francia por culminar el Canal de Panamá influyó en toda la nación europea conmoviendo a otros países por la gran pérdida, pero también por el trabajo que se consideró un desperdicio.

Estados Unidos había ventilado la posibilidad de la construcción de un canal. Como se ha mencionado, los estadounidenses quedaron muy descontentos con el resultado del congreso en París, ya que De Lesseps se inclinó totalmente por Panamá y un canal a nivel. También es necesario resaltar la intervención de la potencia del norte en la construcción del ferrocarril de Panamá, por ello y las numerosas investigaciones realizadas en Centroamérica, tenía gran experiencia en estrechos geográficos.

En 1898, el Presidente de los Estados Unidos, William McKinley,<sup>36</sup> pidió al secretario John Hay rectificar el Tratado Clayton-Bulwer que impedía toda construcción de un canal por 50 años. Fue así que Hay y Julian Pauncefote se reunieron en Europa para discutir el asunto. Gran Bretaña ya no estaba interesada en América, al menos en ese terreno, por lo tanto concedió Estados Unidos su petición. Hay se esforzó por recalcar que su país se encargaría de proteger el futuro canal a construir y que su actividad no cesaría a pesar de la existencia de una guerra o cualquier otro factor. Fue así que se firmó un tratado el 5 de febrero de 1900, sin embargo se acordó que no habría fuertes militares, la neutralidad sería existente.

Hay fue criticado, a pesar de su postura se consideró que no había tomado en cuenta al Senado ni a Relaciones Exteriores, además, nadie conocía las cláusulas incluidas. El riesgo aumentó, desde la visión de todos los críticos, porque al estar desprotegido, el canal podría ser tomado por otras potencias, fuera Gran Bretaña o cualquier otra. A ello se sumaron las

---

<sup>36</sup> Mc Cullough. *El cruce entre dos mares*, p.290.

declaraciones de Roosevelt, gobernador de Nueva York, que citaba la importancia de la vía interoceánica para la defensa del país y de la guerra.

Fue tal el enojo de las autoridades que se decidió aprobar el tratado sólo si era cambiado. Hay, en crisis, se reunió nuevamente con Pauncefote para dicho fin, pero un hecho sobresaltó al mundo repentinamente: McKinley fue asesinado. Theodore Roosevelt subió al poder, considerando el trabajo de Hay, le pidió que continuara con las pláticas de negociación; la consecuencia fue la firma del Tratado Hay-Pauncefote que no prohibía la construcción de sitios de defensa.

Cuando Roosevelt era aún sub-secretario de Marina, comunicó su deseo de realizar una vía interoceánica, el puesto que tuvo le permitió tener una visión clara y concisa del mar. Por otra parte, la visión presidencial se centró en Nicaragua y no en Panamá por estar relativamente más cerca de Estados Unidos, además ofrecía una salubridad más eficaz que el istmo panameño.

Todos los estudios efectuados dieron como resultado el Comité Morgan, encabezado por John Morgan,<sup>37</sup> el cual ventilaba la construcción de canales, detalles y proyectos de ley. Aún cuando los franceses permanecieron en el istmo, Estados Unidos realizó trabajos de investigación en Nicaragua sobre lluvias y mareas entre otros aspectos. La razón sugería a Panamá como el lugar recomendable para el proyecto, aunque Morgan se inclinara por la otra opción. La prensa se enteró de ello y la perspectiva tomó otro cariz.

El 10 de diciembre de 1902 se firmó un tratado de construcción en Nicaragua. Mientras tanto, Roosevelt ya no se encontraba tan seguro de que la región electa fuera conveniente. La iniciativa del presidente se basó determinantemente en el costo por el que la Compagnie Nouvelle vendía su trabajo, maquinaria e instalaciones. La existencia de hospitales, almacenes y el ferrocarril conformaban una oferta no rechazable, a la par, Colombia estaba dispuesta a efectuar un tratado y facilitar la labor a Estados Unidos. El Senado no podía negarse ante las facilidades vistas, para enero la Ley Spooner permitió a Roosevelt comprar las instalaciones en Panamá.<sup>38</sup>

El apoyo a Nicaragua era incondicional hasta por la población, tanto que Panamá podría haberse considerado eliminada, pero en el panorama aparecieron dos hombres que cambiaron el destino de la ruta entre océanos: William Cromwell y Phillipe Bunau Varilla. El primero era un fabuloso

---

<sup>37</sup> Mc Cullough. El cruce entre dos mares, pp.294-296.

<sup>38</sup> Biezans. Panamá y su pueblo, p.34.

negociante y director del Ferrocarril de Panamá que velaba por los intereses de la Nouvelle Compagnie; el segundo había estado al frente de las obras del canal en la primera etapa francesa, de hecho era accionista y siguió vinculado al canal. Fue Cromwell quien se esforzó por mostrar las ventajas de Panamá; por otra parte, Varilla, como ingeniero audaz, tenía la idea de recurrir a cualquier país para salvar la obra, presentó conferencias en las que destacó las ventajas de Panamá, exaltando los hospitales construidos, el ferrocarril, los planos y diseños.

Morgan quería ganar a toda costa pretendiendo modificar testimonios en pro del Senado. Para suerte de Roosevelt, en mayo de 1902<sup>39</sup> ocurrieron explosiones volcánicas en Nicaragua, causando lesiones y muertes. Fue así que en junio el Senado determinó que Panamá era la ruta adecuada.<sup>40</sup>

Continuaron las gestiones con el gobierno de Colombia para hacer efectiva la famosa frase de Roosevelt: "I took Panama". Colombia sabía la magnitud del proyecto a realizar, por ello quería mantener su soberanía en Panamá. A Estados Unidos le disgustó la actitud del país sudamericano así es que mandó fuerzas militares al territorio en disputa. Colombia exigió un porcentaje de la cantidad que se le pagaría a Francia. Cabe señalar que Panamá se unió a Colombia después de su independencia de España para tener seguridad y estabilizar su economía, pero el país del sur se percató de las facultades de tránsito del país istmico.

El representante de Colombia, Tomás Herrán, fue prácticamente presionado por John Hay, su país no se decidía y de no hacerlo se negociaría con Nicaragua. En enero se firmó el Tratado Hay-Herrán, por 100 años la potencia del norte podía dominar el canal y renovarlo pagando una compensación a Colombia con el derecho de establecer sus propias autoridades, tribunales y leyes dentro de la Zona del Canal. El Tratado fue rechazado totalmente por los colombianos negándose a dar su voto de aprobación y afirmando que la cantidad pagada era mínima. Estados Unidos ante las nuevas circunstancias podía retomar Nicaragua o esperar a Colombia.

Cromwell influyó en las opiniones de Roosevelt, a través de él conocieron Colombia y forjaron una opinión sobre la corrupción en Latinoamérica.

---

<sup>39</sup> Mc Cullough. *El cruce entre dos mares*, p.347.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 360.

En otro punto, Manuel Amador, José Arango y Carlos Arosemena, planearon una conspiración para separarse de Colombia. Amador viajó a Nueva York<sup>41</sup> para adquirir armas, dinero, y de ser posible el apoyo de Estados Unidos. Este país había decidido apoyar el movimiento rebelde aunque no de manera oficial. La causa fue traicionada, los funcionarios estadounidenses interesados, junto con Cromwell, se retractaron. Bunau Varilla contactó a los rebeldes para sustentar el movimiento con su propio dinero, utilizó sus contactos con Hay, hecho que repercutió en el envío de armamento clandestino a Panamá. Bunau anunció a Amador que la batalla estallaría el 3 de noviembre y él se encargaría de firmar el tratado. Ante las condiciones establecidas, Amador regresó a Centroamérica, la llegada de órdenes estadounidenses y un buque de guerra de la misma nación, hicieron que las fuerzas colombianas sucumbieran proclamándose la República de Panamá como Estado libre y soberano.<sup>42</sup>

A Estados Unidos y a Roosevelt se les criticó duramente, su defensa fundamentó que ninguna tropa pisó suelo panameño durante la independencia. Se permitió que Varilla siguiera con los tratados siempre y cuando Amador y Boyd revisarán todas las cláusulas. El Tratado Hay-Bunau Varilla, muy parecido a Hay-Herrán, concedió la construcción en 16 kilómetros y medio de ancho; asimismo, las islas de Perico, Naos, Culebra y Flamenco se incluyeron. Estados Unidos ratificó el tratado acordando como renta 250 mil dólares para permanecer en el istmo de forma indefinida. Después de una serie de conflictos, Panamá ratificó el tratado en 1904 estableciendo tres poderes: ejecutivo, legislativo y judicial.

La Nouvelle Compagnie pagó a los accionistas involucrados, pero a los de su compañía, a los de la primera, de Ferdinand de Lesseps, no se les retribuyó ni un solo centavo. Para mayo la entrega del canal se hizo oficial.

Cabe señalar que los estadounidenses no dejaron pasar por alto las epidemias que tantos problemas causaron a los franceses. William Gorgas fue designado para vigilar la salubridad de las ciudades panameñas; la fiebre

---

<sup>41</sup> Véase Castillero Ernesto. *El profeta de Panamá y su gran traición*, Panamá, 1936, p.14.

<sup>42</sup> El 3 de noviembre de 1903 Panamá se independizó de Colombia, aunque anteriormente se habían dado intentos separacionistas en 1830, 1831, 1840 y 1852. Véase Alfaro, Ricardo. *Panamá y los Estados Unidos de América ante el problema del Canal*, Universidad de Panamá, Panamá, 1966, p.1. Consultar Arosemena, Justo. *Panamá y nuestra América*, México, UNAM, 1981, pp.394. Muñoz Pinzón, Armando, "Grandeza y desventura del 3 de noviembre de 1903", *Revista Lotería*, Panamá, abril de 1974, num.218, p. 9. Tumer Domingo afirma que el motivo tuvo sustancia a pesar de que fue vigilado por los estadounidenses, en *Tratado fatal*. Panamá, Ferguson y Ferguson, 1974, p.14.

amarilla y del trópico fueron enfrentadas por un hombre de gran experiencia y constancia en lo que se proponía. Los avances del doctor revelaron que el agua guardada en jarrones incubaba moscos que al picotear transmitían las epidemias. El equipo de Gorgas enfermó, cada día necesitaba de mayor presupuesto para sus investigaciones y el mantenimiento del hospital en el que había enfermos de malaria, pero no fue atendido ni por el gobernador de la Zona, ni por John Wallace, Jefe de Ingenieros.

Por otra parte, los trabajos se retardaron por el lento arribo de materiales a los puertos, que una vez llegados no eran descargados a tiempo; las contrataciones de la mano de obra era supervisada, especialmente la nómina de los trabajadores que percibían sueldos muy jugosos; el equipo francés no se adaptó del todo a la forma de trabajo de los nuevos ingenieros; el ferry era peligroso, la desesperación empezó a albergarse en la franja canalera. Para 1904 se contempló la falta de un plan estructurado, Wallace no era previsor. La fiebre amarilla invadió sus terrenos, las medidas tomadas fueron fumigar casa por casa, protección de ventanas con tela alámbrica pero el temor continuó extendiéndose por las muertes causadas.

Al no ver los resultados esperados, una nueva comisión surgió en el panorama. El gobernador de la Zona supervisó toda acción en la misma, desde administración hasta higiene; el Jefe de Ingenieros el trabajo de las obras; también habría un presidente de la junta que medió las relaciones entre la comisión y el gobierno.

Todas las determinaciones se dirigieron a un buen manejo, se planearon centros de recreación para los empleados estadounidenses al igual que nuevas viviendas. En referencia a la construcción se trazaron nuevos planos en Corte Culebra. Con un nuevo jefe de ingenieros, John Stevens, la labor comenzó. Roosevelt conjuntó a americanos y europeos para discutir el futuro de un canal a nivel o uno de esclusas. La primera opción no representaba cavar y dejar que el mar guiara a los barcos, asimismo, el río Chagres representó un peligro por sus crecidas. Parece increíble, las ideas de Godin Lepinay volvieron a examinarse ¡que razón tenía en su hipótesis!

Fue así que en junio se optó por un canal de esclusas; Stevens luchó por ellas sin descanso viajando a Washington y encarando a todos los que lo contradecían. Así fue que se construyeron vías férreas en Culebra, las cuales



serían muy utilizadas para el estrecho por el que viajó Roosevelt en 1906.<sup>43</sup> Sin embargo un acontecimiento cambió el estado de ánimo del Presidente y también el de los residentes en Panamá: John Stevens renunciaba a su puesto. El hombre que por mucho tiempo cumplió su labor extraordinariamente desertaba de su actividad por causas inexplicables.

En lugar de Stevens tuvo que designarse a una persona que no dejara el istmo como lo habían hecho Wallace y Stevens. Era necesario alguien capaz y valeroso,<sup>44</sup> por lo tanto, George Goethals, militar, tomó el puesto, no lo asumió por cuenta propia, sino porque fue elegido. Marzo de 1907 fue testigo de la llegada del Mayor que no fue bien acogido ni por los trabajadores ni por la comitiva de Stevens.

Las modificaciones a realizar incluyeron Corte Culebra donde se excavó profundamente, las esclusas serían más anchas y habría un rompeolas en el Pacífico. Se efectuó una división de tres sectores; una fue gobernada por militares, el del Atlántico; el central fue dirigido por David Gaillard, el cual abarcaba Corte Culebra; la del Pacífico se confió a ingenieros civiles. Cabe señalar que en el sector central se perdieron muchas vidas por las numerosas explosiones, los derrumbes fueron frecuentes y también contribuyeron a la mortandad.

Finalmente, el canal se terminó en 1914. Fue inaugurado el 15 de agosto del mismo año.<sup>45</sup> El primer barco que lo atravesó fue el Cristóbal, pero la llegada de la Primera Guerra Mundial hizo que se utilizara hasta 1918. La tarifa implementada fue de 90 centavos por tonelada de carga. Su costo total fue de 937 millones de dólares aproximadamente, aunque la Comisión del Canal de Panamá ha informado que la inversión hecha ha sido de 3 mil millones.

### 1.3 FUERZA OBRERA EN EL CANAL DE PANAMÁ

La intervención del hombre fue definitiva en el estrecho de Centroamérica, refiérase la época colonial, la etapa francesa o estadounidense. Debido a la actividad de masas pudo inaugurarse el Canal a

---

<sup>43</sup> Len Rios, Janet. "Theodore Roosevelt visita Panamá en 1906 para inspeccionar la construcción del Canal transistmico", en Suplemento del Spillway del Canal de Panamá, Panamá, diciembre de 1996.

<sup>44</sup> Bishop, J.B. The Panama Gateway, 1915, p.176.

<sup>45</sup> "La Comisión del Canal de Panamá", por la Comisión del Canal de Panamá, Panamá, 1996.

principios de siglo, cierto es que los dirigentes y organizadores proyectaron su rumbo, pero el camino no pudo haber sido concretado sin la fuerza obrera.

En este apartado no sólo se describirá la situación de la mano de obra, sino de sus antecedentes y consecuencias en el Istmo, para ello será necesario sustraer nuevamente varios trozos de la historia de la antigua Panamá.

### 1.3.1 ÉPOCA COLONIAL Y ESCLAVISMO

La época colonial presenció la mezcla de razas en la recién fundada ciudad de Panamá y otras regiones como Portobelo, Perico o puertos en los que habitaban españoles, nativos y negros. El resultado de mezclas se denominó, lo que en México u otras partes de América Latina se conoció como castas. Criollos, mestizos, mulatos, cuarterones y zambos, deambulaban por las calles y selvas. También, al igual que en otros lugares, los españoles y criollos obtuvieron mayores privilegios sin importar su preparación o condición moral en puestos públicos, políticos y sociales.<sup>46</sup> Pero en Panamá se dio un fenómeno que tal vez no podría clasificarse de este modo por su etiqueta de no exclusividad: el esclavismo. Es sabido que Panamá no ha sido la única cuna del esclavismo, sin embargo, surgió pronunciadamente y en gran medida por la fuente de trabajo incapaz de saciarse: el comercio.<sup>47</sup>

Camino de Cruces fue producto del trabajo de esclavos negros que con cuchillo y machete apartaron la maleza para el paso de las mulas; los animales de carga fueron guiados por muchos de ellos; las mercancías transportadas a Nombre de Dios soportadas por sus hombros; al igual que los trabajos serviles, la agricultura y la navegación, pero siempre bajo el yugo opresor.

Es requisito citar aspectos del comercio que Inglaterra estableció con Panamá y Portobelo, en su mayoría fueron tratos clandestinos basados ilimitadamente en el esclavismo.<sup>48</sup> La toma de Jamaica en el año de 1655, fomentó el comercio ilegal y el tráfico de esclavos por la Compañía del Mar

---

<sup>46</sup> Véase Fortune Armando, "El esclavo negro en el desenvolvimiento económico del Istmo de Panamá durante el descubrimiento y la conquista", Revista Lotería, febrero 1975. num.228. p.1-16.

<sup>47</sup> Espino, Rodrigo y Martínez, Raúl. Panamá 1, Instituto de Investigaciones Dr. José Mora. México, 1988. p.23, señala que la "esclavitud en el Istmo no fue muy importante, debido a que no existían actividades suficientemente remunerativas para emplear esclavos en ellas, lo relevante era el tráfico de éstos que pasaba por Panamá. Poveda Oscar en "Balance de la experiencia colonial en Panamá", Revista Lotería. Panamá, septiembre 1975, num. 235, p. 44-46, señala que "El negro... fue víctima de todas las calamidades que supone ocupar tal lugar en un sistema que fue lo extremo de la injusticia y el trato inhumano".

<sup>48</sup> Espino Rodrigo. Panamá 1, p.23.

del Sur, la cual era financiada por banqueros y hombres muy fuertes en el sector económico.<sup>49</sup> De hecho, algunos centros de distribución de esclavos se cimentaron en Portobelo, Panamá, Buenos Aires y Cartagena, todos ellos ofrecían hombres negros capaces de laborar por 25 años como mínimo.<sup>50</sup>

Las reglamentaciones reales pretendieron contrarrestar tales actividades, pero los europeos ingeniaron métodos para continuar, no obstante el barco que no portara un permiso especial de comercio era capturado y declarado contrabandista. Sin embargo la actividad continuó, probablemente los productos clandestinos disminuyeron, pero no la esclavitud.

África era el mercado inicial donde robaban, saqueaban, compraban e intercambiaban a los futuros servidores por baratijas. La mayoría eran transportados por los poderosos barcos ingleses que evadían impuestos portuarios y acrecentaban sus rendimientos. Cabe señalar que algunos de los que pudieron escapar en el trayecto posteriormente se les nombró cimarrones, refugiados en el Darién produjeron mucho temor a la población de Panamá y a todos los que por ahí pasaban, ya que unidos a los indios mosquito causaron grandes revueltas y atracos para subsistir, aunque en numerosas ocasiones los viajeros exageraron sus relatos y experiencias.

Cada esclavo que llegaba a la costa era subastado y forzado a trabajar en los cultivos de arroz, maíz y caña. Incluso existen registros de la llegada de 6 mil 853 esclavos en los años de 1702 y 1703 por la intervención de los franceses; 15 mil 999 por los ingleses; para el siglo XVIII casi 5 mil transitaban por las calles y 40 mil entraron de contrabando.<sup>51</sup> Todos los esclavos eran examinados, los que tenían dientes eran más valiosos al igual que los más jóvenes y fuertes físicamente. Los adolescentes fueron llamados "mulecones" y los niños "mulequillos". Se vendían más hombres que mujeres, aunque estas últimas eran más costosas porque podían procrear.

En el año de 1821 hubo revueltas revolucionarias, los criollos promulgaron la separación de España originando la independencia de Panamá. Para estas fechas los negros podían pagar cierta cantidad económica y formar parte de los "libertos".<sup>52</sup> Durante las épocas decembrinas se sortearon esclavos que también pasaron al núcleo ya señalado. Un año

---

<sup>49</sup> Liss, Peggy. *Los imperios trasatlánticos*, Fondo de Cultura Económica, México, p. 27.

<sup>50</sup> *Ibidem*, 57-58.

<sup>51</sup> Jaen Suárez, Omar. *La población del Istmo de Panamá*, Panamá, 1979, 603pp. y *El hombre en la tierra de Natá de 1700 a 1850*, Editorial Universitaria, Panamá, 1971, p?

<sup>52</sup> Véase Carles Rubén. *220 años del período colonial en Panamá*, pp.62-67.

después se prohibió la esclavitud, pero fue hasta 1852 que culminó, por ello pudieron ocupar puestos públicos, crear el Partido Liberal Negro y discutir la forma de gobierno de los blancos.

Efectuando un resumen de las clases sociales en una escala que va de la clase privilegiada a la desposeída hasta este acontecimiento, podría afirmarse que la cúspide la ocupaban los españoles, después mestizos, comerciantes, libertos blancos, indios, y en el estrato inferior los esclavos.

### **1.3.2 LA MIGRACIÓN EXTRANJERA DURANTE LA ETAPA FRANCESA**

La primera migración al Golfo de Panamá fue para crear el ferry, único medio de transporte en el istmo por largo tiempo.<sup>53</sup> Aunque este período no corresponde a los franceses, si constituye el preámbulo para la llegada de más obreros y el definitivo establecimiento de la mano de obra.

Las viviendas de la mayoría de los trabajadores eran lúgubres, generalmente los blancos vivían mejor que los negros. Es preciso señalar que Colón siempre tuvo fama de ciudad inmunda en cualquier lapso histórico.

Por otra parte, el ferrocarril fue terminado en 1855. El paso en este transporte fue una fuente de auge para hoteles, restaurantes y almacenes después del éxtasis de la búsqueda de oro en California y la inauguración del ferrocarril en Estados Unidos que trajo consigo el desempleo por doquier; algunos inmigrantes regresaron a su país de origen, otros habitaron en laderas de las vías del tren dedicándose al transporte y los restantes murieron.

Durante la edificación de los europeos se reclutó mano de obra totalmente extranjera, en gran medida porque el panameño cobraba un salario más alto y no se interesaba en trabajar, a diferencia de los extranjeros que laboraban por cualquier precio. En los inicios se contrataron indígenas y negros que cortaban la maleza a mano. Los primeros trabajadores fueron jamaicanos, chinos, europeos y estadounidenses que llegaron en masas pero las diferencias de color de piel resaltaron porque las viviendas de los negros fueron levantadas sobre plataformas protectoras de insectos y reptiles y las de los blancos eran cabañas sobre las costas.

La moral y la ética de los trabajadores fueron muy importantes aunque no pudo mantenerse estrictamente. Además, muchos empleados desertaron en

---

<sup>53</sup> Jaén Suárez, Omar. La población del istmo de Panamá.

los primeros días después de su llegada debido a las lluvias abundantes, las condiciones climáticas y el trabajo excesivo.

Poco menos de 1,000 hombres que manejaron el equipo y la planta técnica eran franceses.

Para junio de 1881 murió el primer empleado de la compañía, de pronto el gran número de obreros se vio afectado por un peligroso enemigo: la fiebre amarilla.<sup>54</sup> La compañía examinó algunos casos pero no todos fueron registrados, gran parte fueron desconocidos y en otros el nombre del trabajador no figuró; la enfermedad no respetó edad, sexo o rango social. Los boletines de la época no informaron nada al respecto para no alarmar a la población; las causas se adjudicaban a la falta de higiene y al clima, en realidad eran especulaciones. Otro de los grandes dolores de cabeza fue la malaria, caracterizada por escalofríos, temblores y fiebre, se creía que su transmisión se efectuaba por el aire o se creaba en los pantanos, pero también se achacaba al desenfreno moral de la vida en el puerto, por asesinatos y escándalos por alcohol y prostitución. Es muy famoso un apartado que cita el suicidio masivo de chinos, algunos creen que fue por la nostalgia de la patria extrañada, sin embargo, el padecimiento fue síntoma forzoso de la enfermedad. No existía ninguna cura que saciara su apetito mortal, el cambio de población o *modus vivendi* no alteraba el riesgo de sufrirla nuevamente. Contrariamente, la fiebre amarilla sólo atacaba una vez. Los trabajadores fueron sometidos a numerosas pruebas que no concluyeron específicamente; en los hospitales, por cierto insuficientes para todos los enfermos, los pacientes se acomodaban por nacionalidad y no por los diagnósticos presentados.<sup>55</sup>

Hacia finales de 1881 la planta laboral se había multiplicado, había más personal latino y proveniente de puertos estadounidenses. La mayoría de los mecánicos eran estadounidenses que llegaron con la maquinaria; los ingenieros eran suizos, italianos o ingleses con gran experiencia en la construcción de ferrocarriles y canales. Para 1883 se logró conjuntar más de 13 mil trabajadores. Los salarios se consideraban suficientes, ocasionalmente se pagaba a destajo aunque algunas empresas contratadas por la Compañía Universal retribuían directamente a sus subordinados, pero no siempre cumplían con sus responsabilidades, evadiendo su compromiso.

---

<sup>54</sup> Mc Cullough. *El cruce entre dos mares*, p. 149.

<sup>55</sup> Para el tema de hospiteles en el istmo durante esta etapa puede consultarse Peris Francisco en *Panamá 2*, pp. 408-410.

Fue así que llegó el tiempo en que no pudieron ocultarse más las muertes causadas por epidemias; en París explotó la bomba, funcionarios y trabajadores tuvieron miedo a la región exótica. 1885 fue la peor fecha ya que el beri-beri hizo su aparición, también la disentería y por si fuera poco, la insolación. En consecuencia, los que tenían menos tiempo en la región eran más débiles. Tuvo que solicitarse la intervención de médicos y enfermeras franceses. Por más recomendaciones efectuadas nada cambió, los cuerpos eran trasladados al cementerio y cubiertos sólo con lodo; la fruta no podía comerse; había que protegerse del sol pero era absurdo por el tiempo que había que permanecer bajo su luz; tampoco había baños ni basureros. A la causa de penurias se sumó un incendio en la ciudad de Colón provocando la muerte de negros. Fueron mayores las deserciones de empleados y no hubo quien sustituyera las plazas vacías rápidamente.

En 1889 declinó el trabajo en el istmo; se creía que De Lesseps había muerto. Los trabajadores jamaicanos regresaron a su país gracias a su embajada; los chinos establecieron comercios; otros se quedaron en el trópico viviendo precariamente.

### **1.3.3 LA FUERZA OBRERA DURANTE LA INTERVENCIÓN DE ESTADOS UNIDOS**

Después del caos francés en Europa y Centroamérica, tuvieron que tomarse medidas eficaces para atraer personal laboral y mantener al existente. Muchos estadounidenses pasaron a formar filas para la construcción del ferrocarril de Panamá, la mayoría eran desempleados de su país de origen y latinos que no tenían una imagen pulcra o responsable.

Las condiciones de vida permanecieron en las mismas circunstancias y para fines de 1904 había más de 3 mil hombres laborando, durmiendo en catre y habitaciones compartidas porque los servicios que la nueva empresa prestaba no eran tan eficientes, fue así que tuvieron que buscar alojamiento en Panamá y Colón, persistiendo en la costumbre de montar campamentos al lado del ferrocarril. La comida era deprimente, además de cara, por lo que se preferían los enlatados.

En lo que se refiere a enfermedades, Gorgas<sup>56</sup> realizó infatigables investigaciones en niños atacados por la malaria, requiriendo a Estados

---

<sup>56</sup> Mc Cullough. *El cruce entre dos mares*, pp. 404, 498.

Unidos un presupuesto mayor para tratar de menguarla, pero no se le prestaba la atención suficiente, ni por el presidente ni por los funcionarios de la Zona<sup>57</sup>. Después de los ataques de epidemias surgió el interés del personal y la lucha por combatirlas

Wallace renunció a pesar de que soportó más que todos los que pisaron el istmo con él. Como se ha mencionado, John Stevens tomó su lugar en 1905; consecuentemente, las filas de trabajadores tuvieron cambios en todos los aspectos.

Estados Unidos persistió en la idea de continuar el canal pero no fue un plan fácil, a decir verdad nació un sentimiento de miedo, la sombra de la etapa francesa se apareció y Stevens fue la luz para apoyar totalmente a Gorgas, el objetivo de ambos se entrelazó para limpiar Panamá. Solicitaron todo tipo de materiales, antisépticos e insecticidas; se surtió agua en las poblaciones pretendiendo eliminar la costumbre de guardar el agua en recipientes y cambiar hábitos higiénicos. Fueron mil los trabajadores que se encargaron del drenaje y fumigar, entre otros menesteres.

Stevens reclutó personal nuevamente y reforzó al ferrocarril convirtiéndolo en una parte vital, todo tipo de cosas pudieron transportarse. Los rieles se modificaron y también el sistema de señalamientos. Por lo que respecta al personal, una parte se reclutó en Nueva York, los agentes viajaron a muchos lugares para conseguir gente. Esta decisión se tomó básicamente porque muchas compañías se negaron a mandar a sus hombres por la inseguridad del istmo, además, no se confiaba en los nativos de la región por su irresponsabilidad e ignorancia. Igualmente, se pretendió atraer a un grupo de chinos y jamaicanos, pero sus respectivos gobiernos no respaldaron la iniciativa por la experiencia pasada. Por ello, un destacamento de españoles y gente de Barbados conformaron grandes grupos para la misión. Obviamente se escogieron a los más fuertes y de edad madura para la faena. Al contratarlos se les daba un brazalete con número de identificación, cubiertos, etc. Con el tiempo se observó que el rendimiento de los indígenas se debía a su alimentación, posteriormente se les destinó una dieta especial que los benefició. La preocupación por el personal aumentó creándose centros recreativos para los estadounidenses.

---

<sup>57</sup> La Zona del Canal de Panamá fue determinada como área cercana al Canal donde se concentraban las oficinas y todo lo relacionado a la vía. Actualmente es la Comisión del Canal de Panamá que será dirigida totalmente por los panameños en el año 2000, como se acordó en el Tratado Torrijos-Carter. Hasta la fecha quien toma las decisiones sobre esta área son los estadounidenses.

Hubo uno que otro intento de huelga, pero el temperamento del Jefe de Ingenieros lo dispipó. Cuando Goethals llegó al istmo mucho personal<sup>58</sup> renunció y se reclutó nuevamente gente de todo el mundo, reuniéndose 90 nacionalidades, después de 500 días podían regresar a su país si lo querían trabajando 6 días a la semana. La división de color no se hizo esperar, pues los blancos viajaban en primera clase. La nómina se dividió en planilla gold (oro) y silver (plata); a los gold se les pagaba en dólares, a los silver en balboas, la mayoría de los silver eran de otras nacionalidades. Los obituarios eran para blancos y los negros ni siquiera aparecían ahí. Había filas para blancos y negros. Parte de los negros eran analfabetos y hacían el trabajo de pico y pala.

El período de Goethals fue característico por las audiencias que daba todos los domingos para escuchar a aquellos que tenían alguna inquietud o queja. 3 mil 200 personas trabajaban para el istmo. Las entrevistas previas fueron realizadas por un estadounidense que escuchaba los casos de habla inglesa, y un italiano para los europeos y latinos. Con esta táctica comenzó a ganarse el favor del personal.<sup>59</sup>

Se laboraba de día y de noche, cavando, limpiando, reparando y dinamitando, especialmente por esta última actividad muchos murieron.

En los últimos años de trabajo se reclutaron 50 mil, la mayoría de la nómina dorada tenían muchas prestaciones gozando de privilegios. Se fomentó la unión matrimonial tratando de estabilizar a los empleados. Asimismo, se crearon varias asociaciones, fraternidades, clubes y organizaciones. Las clases privilegiadas eran los comisionados, jefes de división, operadores y por último, marinos y militares.

### 1.3.4 POBLACIÓN ASENTADA EN PANAMÁ DESPUÉS DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL

A raíz de la construcción del Canal hubo una mezcla de razas<sup>60</sup> y nuevos asentamientos humanos en la capital de Panamá, forjándose un sistema de clases también en el interior del país.

---

<sup>58</sup> Mc Cullough. El cruce entre dos mares, p. 558.

<sup>59</sup> Ibidem, p. 561.

<sup>60</sup> Espino, Rodrigo y Martínez, Raúl. Panamá, México, Instituto José María Luis Mora, 1988. p.109. También puede consultarse Jaen Suárez Omar. La población del istmo, p. 451.



En provincia, las clases privilegiadas eran familias pudientes<sup>61</sup> que no se mezclaban, dominando las regiones entre 3 ó 4 familias. Otra clase alta, aunque menos poderosa, era conformada por los terratenientes y comerciantes que llegaron después de la Primera Guerra Mundial. La clase media la ocupaban pequeños propietarios dedicados a la agricultura, algunos emigraron a la ciudad. Consecuentemente estaban los campesinos, la mayoría del pueblo se encontraba en este sector pero las tierras no eran de su propiedad. La clase más baja se integró por campesinos iletrados.<sup>62</sup>

La llegada de extranjeros trajo consigo la división de actividades, cultos y creencias en la ciudad. A raíz de la edificación del Canal, las familias aristocráticas trataron de conservar su linaje, sus principales ocupaciones eran la abogacía y la medicina. Después, los extranjeros con mayor poder adquisitivo se dedicaron a la importación, la mayoría eran judíos y europeos. La clase media se formaba de las mezclas de origen panameño que se mantenían de negocios; la clase baja de trabajadores de la Zona, negros, mestizos, mulatos y una minoría de blancos que habitaban en viviendas de madera.

Los inmigrantes provenientes de Barbados y otras regiones se nacionalizaron; algunos regresaron a su patria; otros buscaron identidad ya que no volvieron a sus países de origen, pero tampoco eran panameños a pesar del tiempo vivido en el istmo. Por lo que respecta a los empleados de la Zona, a pesar de la discriminación fueron contratados para seguir laborando en el canal, pero tuvieron que buscar otra vivienda. Ello trajo consigo la división de escuelas para blancos y negros. Existen referencias sobre la creación de una pirámide social en la que los estadounidenses ocuparon la posición principal;<sup>63</sup> los empleados de habla inglesa el segundo, fuera cualquier nacionalidad; y la tercera, los panameños que lucharon por el nacionalismo. Cabe señalar que actualmente la mayoría de los pobladores panameños son producto de las mezclas. La diversidad de culturas está presente hasta nuestros días. Actualmente, el cumplimiento próximo de los Tratados Torrijos-Carter motivó grandes cambios; los panameños han tomado la rienda del canal, pero no puede descartarse que la franja canalera es producto del trabajo de diferentes naciones.

<sup>61</sup> Biezans. Panamá y su pueblo, pp. 111, 160-177.

<sup>62</sup> Véase Castellero, Alfredo. "Fundamentos económicos y sociales de la independencia de 1821", Revista Tareas, Panamá, octubre 1960, num. 1.

<sup>63</sup> Biezans. Panamá y su pueblo, p.62.

## 1.4 TRATADOS Y CONFLICTOS MULTINACIONALES

La firma de tratados entre naciones constituye las bases para las relaciones entre sus representantes y la determinación para regular, en este caso, el Canal de Panamá. Algunos se firmaron y fueron cambiados inmediatamente, pero otros fueron decisivos para su futuro. "Los tratados, excluyendo el Torrijos-Carter, legitimaron el enclave colonial de la Zona del Canal y la presencia de las bases militares en la región interoceánica".<sup>64</sup>

A continuación se presentan los tratados relacionados a la vía marítima, algunos nacieron como consecuencia de la necesidad de respetar la soberanía de los países involucrados, otros como acuerdos para obtener ganancias económicas, algunos se ratificaron, otros no, lo cierto es que todos ellos tuvieron resonancia en el momento en que fueron pensados.

### TRATADO MALLARINO-BIDLACK (TRATADO GENERAL DE PAZ, AMISTAD, NAVEGACIÓN Y COMERCIO)<sup>65</sup>

- Firmado en 1846 por Nueva Granada.
- Nació por la negociación de medidas discriminatorias a productos estadounidenses.
- Cedió a Estados Unidos privilegios en impuestos a cambio de protección a la vía oceánica.
- Brindó facilidades para el traslado de oro.
- Trató de obtener plena soberanía para Panamá.
- Organizó las bases para tratados posteriores.
- Durante su creación se realizó la empresa del ferrocarril de Panamá.
- Continuó a pesar de la venta del ferrocarril.

### TRATADO CLAYTON-BULWER<sup>66</sup>

- Firmado por Estados Unidos y Gran Bretaña en 1850.
  - Propició que las potencias no se asentaran en América Central.
- Promovió el final de la búsqueda para dominar un canal interoceánico.

<sup>64</sup> Quintero Russo. "Opiniones y Expectativas acerca del Canal de Panamá", Imprenta Universitaria, Panamá, 1994, p. 46.

<sup>65</sup> Soler, Ricaurte. *Panamá historia de una crisis*, Siglo XXI Editores, México, 1989, p.25.

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 29.

### **TRATADO HAY-POUNCEFOTE<sup>67</sup>**

- Ideado para eliminar el Tratado Clayton-Bulwer.
- Firmado entre Estados Unidos y Gran Bretaña.
- Garantizó la no intervención de Gran Bretaña en el Canal, la potencia ya no está autorizada en la región y cede ante Estados Unidos.
- Concedió privilegios a Estados Unidos ante la construcción de un canal interoceánico.
- Tuvo dos etapas. La primera eliminó las fuerzas de Estados Unidos en la región canalera.
- El Senado de Estados Unidos no lo autorizó ya que no conocía su contenido.
- En la segunda etapa se autorizó el establecimiento de la fuerza militar estadounidense.

### **TRATADO HAY-HERRÁN<sup>68</sup>**

- Firmado en 1902 entre Estados Unidos y Colombia.
- Existía crisis económica y política en Colombia.
- Estados Unidos obtuvo autorización del Senado para negociar una vía marítima por Panamá o Nicaragua.
- Colombia no lo ratificó ya que no estaba de acuerdo con la tarifa a pagar por Estados Unidos.
- Concesión para usar las islas Naos, Perico, Culebra y Flamenco por Estados Unidos.
- Permitted la creación de una comisión y tribunales mixtos de ambas naciones.
- Otorgó la concesión de aguas dentro de los límites del Canal.

### **TRATADO HAY-BUNAU VARILLA.**

- Firmado en 1903, entre Estados Unidos y Panamá.
- Concedió la independencia a la nueva nación de Panamá que anteriormente se sometía a la jurisdicción de Colombia (Nueva Granada).

---

<sup>67</sup> Véase Arias. Harmodio. *El Canal de Panamá, un estudio de derecho internacional y diplomacia*, Imprenta Edilito, Panamá, 1975, pp. 178-180. Ryan, Paul. *El Canal de Panamá*, Editores Asociados Mexicanos. México, 1979, p. 25.

<sup>68</sup> Informe Borrador Final, Componente de estudio impactos sobre Panamá, Booz-Allenahd, Hamilton Indesa, Panamá 1993. p.V-4.

- Cedió ilimitadamente tierras y aguas panameñas.
- Estados Unidos obtuvo por 100 años el control de la Zona del Canal y la vía interoceánica.
- Fue así que la potencia del Norte pudo establecer sus propios tribunales, tiendas y escuelas.
- También facilitó el uso de las islas Perico, Naos, Culebra y Flamenco.

#### **TRATADO KELLOGH-ALFARO<sup>69</sup>**

- Fue rechazado por la Asamblea Nacional de Panamá en 1926.
- Surgieron organizaciones de trabajadores.
- Caracterizado por las intervenciones estadounidenses en Centroamérica y el Caribe.

#### **TRATADO ARIAS-ROOSEVELT O HULL-ALFARO (TRATADO GENERAL DE AMISTAD Y COOPERACIÓN)<sup>70</sup>**

- Firmado en 1936
- Las concesiones hacia Estados Unidos se limitaron al igual que la utilización de recursos naturales.
- Promovió el nacionalismo panameño y la estabilidad económica.
- Se creó la policía Nacional
- Puso fin a las intervenciones estadounidenses
- Mientras tanto, en Europa predominaba la inestabilidad política y social.
- Se suspendió un año a causa de la negativa para establecer sitios de defensa.
- Los dos gobiernos podían consultar sobre las medidas de defensa para el territorio.
- Promovió el comercio para los panameños.
- Estados Unidos pudo proteger mercancías de importación para la Zona.

#### **TRATADO FILOS-HINES<sup>71</sup>**

- Generó la cooperación entre Estados Unidos y Panamá.
- Se creó la Constitución de 1946.
- Existía una situación económica inestable.

---

<sup>69</sup> Soler, Ricaurte. p. 57.

<sup>70</sup> Soler, Ricaurte, en *Una explosión en América*, (compilado por Enrique Jaramillo), Edit. Siglo XXI, México, 1981, 339-347.

<sup>71</sup> Soler, Ricaurte. *Panamá historia de una crisis*, p.64.

- Caracterizado por la inestabilidad social de movimientos estudiantiles, tanto en Panamá como en la Zona del Canal.

### **TRATADO REMÓN-EINSENHOWER (TRATADO DE MUTUO ENTENDIMIENTO Y COOPERACIÓN)<sup>72</sup>**

- Firmado en 1955 por la República de Panamá y Estados Unidos.
- Se puso en vigor 3 años después.
- Promovió el control de la corrupción.
- Creación de la Guardia Nacional.
- Había inestabilidad en la región centroamericana.
- Se devolvieron tierras a Panamá y Colón.
- Eliminó diferencias de salario entre Panamá y Colón.
- Contenía una cláusula sobre el uso del idioma español e izamiento de la bandera de Panamá, pero fue rechazada por Estados Unidos. .
- Señaló que un tercer país no podía intervenir en proyectos de construcción a menos que Estados Unidos y Panamá lo decidieran.

### **TRATADO ROBLES-JOHNSON<sup>73</sup>**

- Creado en 1967.
- Existió gran inestabilidad política y social por el descontento sobre la Zona del Canal de Panamá.
- Pretendió sanear las instituciones en busca de la democracia.
- El borrador del Tratado se retiró ante las condiciones del país.
- Estados Unidos tuvo que afrontar las consecuencias de la guerra con Vietnam.
- Se dividió en tres partes: control y beneficios económicos para Panamá, defensa conjunta de la vía interoceánica y un posible canal a nivel del mar.
- Fue rechazado ya que Estados Unidos construía muchas obras sin informar a Panamá y su función se limitaba a mantener el Canal.

### **TRATADO TORRIJOS-CARTER<sup>74</sup>**

- Entró en vigencia a partir del 10 de octubre de 1979.
- Estados Unidos se rehusaba a su realización.

---

<sup>72</sup> Ibidem, pp. 348, 349.

<sup>73</sup> Yau, Julio. *Una explosión en América*, p. 294.

<sup>74</sup> Ibid.

- A partir de la fecha señalada, Panamá tiene la facultad de prepararse para recibir el canal el 31 de diciembre de 1999.
- Incluyó dos apartados. El primero se refiere al Canal de Panamá; el segundo a la neutralidad.
- Originó el cambio de bases militares
- Panamá tiene la facultad para aprovechar sus recursos naturales e instalaciones del canal.
- Desarrolló un cambio de Constitución.
- Fomentó la reestructuración de las instituciones estatales.
- Sustituyó a todos los tratados realizados sobre Panamá y su canal.

El cumplimiento de los Tratados Torrijos-Carter cerrará un capítulo de la soberanía panameña, asimismo, ha determinado el período de transición de su jurisdicción, el uso absoluto de Panamá sobre el Canal y el aprovechamiento de las diferentes áreas. Por ello, al medio día del 31 de diciembre del año 2000, las bases militares estadounidenses serán parte del pasado y el Canal una realidad latina. El Artículo 1, Apartado 3, señala que “La República de Panamá tendrá una participación creciente en la administración, protección y defensa del Canal, según dispone este tratado”. Asimismo, el Apartado 4 señala: “En vista de la relación especial que se crea por razón del presente tratado, la República de Panamá y los Estados Unidos de América cooperarán para asegurar el funcionamiento ininterrumpido y eficiente del Canal de Panamá”.<sup>75</sup>

Es necesario determinar los hechos significativos que acontecieron con cada tratado para comprender la conformación actual de la franja canalera, las autoridades que la regulan y el futuro de una arteria del comercio del mundo.

---

<sup>75</sup> Tratados Torrijos-Carter, Panamá, 7 de septiembre de 1977, 234p.

## CAPÍTULO 2 INFRAESTRUCTURA Y AUTORIDADES DEL PUENTE ENTRE OCÉANOS.

### 2.1 DATOS GEOGRÁFICOS DEL CANAL ÍSTMICO

Los límites geográficos del Istmo colindan al norte con el mar Caribe, al este con Colombia, al sur con el océano Pacífico y oeste con Costa Rica. Actualmente, se considera un Estado soberano e independiente, con un gobierno unitario, republicano, democrático y con poderes Ejecutivo, Legislativo y Judicial.<sup>76</sup>

Comprende superficie terrestre, mar territorial, plataforma continental submarina, subsuelo y espacio aéreo entre Colombia y Costa Rica.

Por lo que respecta al mar territorial hay que citar que se constituye por 200 millas náuticas de ancho, con una superficie de 319 mil 823 kilómetros cuadrados que superan a su territorio continental e insular. Sus costas tienen 2 mil 988 kilómetros en total entre el litoral Pacífico y del Caribe.<sup>77</sup>

El Canal se forma por las esclusas del río Chagres que desemboca en el océano Atlántico y río Grande en el Pacífico; su ancho es de 35 a 90 metros aproximadamente. Se sitúa entre los 8 y 9 grados de latitud norte y 79 grados de longitud oeste, 93 metros sobre el nivel del mar. Es una línea central de 143 mil 258 kilómetros cuadrados, terrestres y de agua. La soberanía titular está en manos panameñas y la legal de Estados Unidos.<sup>78</sup>

La ruta oceánica tiene 80 kilómetros de aguas profundas del mar Caribe al océano Pacífico. Fue cavado en la parte montañosa y estrecha del istmo que une a América del Sur y Centroamérica. Corre de noroeste a sureste, la entrada del Atlántico se encuentra a 54 kilómetros al norte y a 43 kilómetros al este de la entrada del Pacífico.<sup>79</sup>

---

<sup>76</sup> Panamá en cifras 1989-1993, Contraloría General de la República, Edit. Dirección de Estadística y Censo, Panamá, 1994, 267p. Para un análisis extenso consultar Rubio, Angel. El país natural, Junta Nacional del cincuentenario. Panamá, 1953, pp. 7-9.

<sup>77</sup> Ibid.

<sup>78</sup> Castillero, Ernesto. El Canal de Panamá, Editorial Humanidad, Panamá, 199p.

<sup>79</sup> El Canal de Panamá, publicado por la Oficina de Información del Canal de Panamá, mimeo. Panamá 1992. Véase II y a cents ans, une epepé française, Edit. Delroise, Paris, 1979, p.36.

## 2.2 ELEMENTOS DEL CANAL

Cada uno de los componentes del Canal de Panamá efectúa una función para el paso de los barcos, por ello es importante conocerlos e identificarlos.

El tránsito por el Canal de Panamá se planea cuidadosamente, todo movimiento depende de botones y mensajes por radio del personal que labora en cualquiera de los puertos. Los centros de tráfico marino se preparan; sin embargo, en múltiples ocasiones no puede atenderse rápidamente la demanda existente ya que los barcos demasiado largos tienen que conducirse con un cuidado mayor, como los que transportan cierta carga. El Código de Reglamentos Federales señala las medidas establecidas y requisitos para transitar y navegar por aguas del Canal Istmico, incluyendo los barcos con carga peligrosa; de este modo, los barcos de gran peso son remolcados lentamente realizando su ruta sin otro barco en el Canal.<sup>80</sup>

La luz del día alumbra el paso habitual, pero en la noche los señalamientos fluorescentes son parte vital de la vía oceánica. De esta forma, cualquier barco que penetra por el estrecho es guiado por las locomotoras hacia las esclusas que miden 330 metros de largo por 36.5 de ancho, donde sus enormes compuertas, similares a grandes hojas de metal, se cierran para que el sistema de alcantariillado ponga al barco en el nivel de la siguiente esclusa. Cabe señalar que para cada tránsito de las embarcaciones se utilizan 52 millones de galones de agua que se purifican en la planta de Miraflores, y que las esclusas permiten que un barco pase del nivel de un océano al nivel del océano de destino.<sup>81</sup>

En el trayecto desde el Atlántico, el barco entra por el puerto de Cristóbal y el rompeolas desde la bahía de Limón. Las locomotoras guían al barco al primer juego de esclusas, Gatún, en donde se cierran las compuertas y el agua penetra a las cámaras, el largo de estas esclusas es de 2 kilómetros. Posteriormente, el barco atraviesa el lago Gatún recorriendo 37.8 kilómetros hasta Corte Culebra, el cual se forma por la represa de Gatún a través del río Chagres para introducirse en las Esclusas de Pedro Miguel pasando por el cerro del Oro y en la ribera contraria el cerro del Contratista. Pedro Miguel es el extremo sur de Corte Gaillard, donde las naves descienden 9 metros al

<sup>80</sup> Wainio, Richard. "Sinópsis de tráfico de ingresos por peaje del Canal de Panamá", Panamá, 1o. de marzo de 1996, p. 7.

<sup>81</sup> Los barcos que atraviesan el Canal suben o bajan 28 metros entre el Pacífico y el Atlántico con relación al nivel del mar.



nivel del lago Miraflores que separa los dos juegos de esclusas en el sector Pacífico. Así, la embarcación baja al nivel del mar por las Esclusas de Miraflores que tienen mil 609 metros de largo.

Es necesario aclarar que cada barco tarda de 8 a 10 horas en su travesía por el Canal, aproximadamente se realizan 38 tránsitos diarios.

El personal de prácticos que hace posible la travesía es de 240, según la nave se emplean de 1 a 4, a su vez, se cuenta con 17 remolcadores y 82 locomotoras.<sup>82</sup>

Como se ha mencionado el conocimiento de la infraestructura es parte vital para tener una noción de la conformación del Canal, a continuación se describen algunos de sus elementos.

### PUERTO DE BALBOA

En Balboa se ubica lo que antiguamente se conocía como Zona del Canal y ahora es la Comisión del Canal de Panamá que alberga los edificios administrativos y de mantenimiento para el estrecho. Aquí también se encuentra un puerto que puede ser principal o terminal, según la ruta seleccionada, al igual que los talleres, bodegas y centros de combustible que pertenecen a la República por ser una región que pasó a manos de los panameños.

Fue construido en el extremo Pacífico en el que hay un dique para atender a cualquier embarcación, ha sido ensanchado y se ha aumentado la profundidad de la desembocadura del río para su máximo aprovechamiento.

### ESCLUSAS

En una simple acepción se definen como grandes escalones para el traslado de barcos permitiendo que suban y bajen en su recorrido por el Canal para colocarlos en el nivel exacto entre los océanos. Cada esclusa mide 330 metros de largo por 36.5 metros de ancho. Todas las esclusas tienen dos juegos de cámaras paralelas para que los barcos transiten en ambos sentidos. El agua corre por túneles subterráneos y por el sistema de alcantarillado, conformado por veinte juegos que se extienden debajo de las cámaras (en las paredes laterales y en la central), llenando o vaciando las cámaras en 10 minutos por gravedad; cabe señalar que cada una de las alcantarillas tiene

---

<sup>82</sup> "La Comisión del Canal de Panamá" por Panama Canal Office of Public Affairs, mimeo. Balboa Heights, Republic of Panamá, diciembre de 1996. p. 3.

cinco agujeros, cuando el agua penetra se desvía a las laterales y se extiende por los agujeros del piso de la cámara.<sup>83</sup>

El primer juego de esclusas es el de Gatún en el sector Atlántico, en el cual las naves descienden 26 metros hasta el lago del mismo nombre por medio de tres niveles para continuar su trayecto. En el sector Pacífico se construyeron dos juegos separados, ya que no había los recursos suficientes para una construcción parecida a Gatún, por ello, Miraflores permite que las naves se eleven o bajen al Lago Miraflores; hay que especificar que estas esclusas son las más grandes por la variación de la marea en el Pacífico. Posteriormente, en el siguiente juego de esclusas, Pedro Miguel, las naves atraviesan el paso más largo de todos los juegos.<sup>84</sup>

### ROMPEOLAS

Existen dos de 3 millas de largo en el Atlántico, sirven para disminuir la fuerza de los vientos del mar Caribe, del mismo modo indican a los barcos su entrada al Canal.<sup>85</sup>

### PUERTO DE CRISTÓBAL

Se fundó como terminal adjunta a Colón, bajo la Administración de la Autoridad Portuaria Nacional de Panamá, facilitando el comercio de la Zona Libre de Colón y su distribución hacia Norteamérica y el Caribe.

### LOCOMOTORAS

Las llamadas locomotoras eléctricas o "mulas", como se les denomina comúnmente, funcionan a lo largo de las esclusas sujetándose a los barcos por cables para auxiliarlos por su travesía en estos sectores. Fue hasta los años sesenta que la antigua maquinaria se reemplazó por otra más potente para contrarrestar el efecto de las grandes naves. Actualmente existen 82, cada una pesa 55 toneladas y poseen engranaje especial para rieles cuando se necesita mayor tracción. Cuando una embarcación es pequeña requiere de cuatro, si es grande seis, ocho o doce.<sup>86</sup>

<sup>83</sup> "La Comisión el Canal de Panamá", Comisión del Canal de Panamá, mimeo. Panamá, 1996, p.2.

<sup>84</sup> "Panama Canal Commission", mimeo. Panamá, 1997, p.13.

<sup>85</sup> Ibidem. p.1.

<sup>86</sup> Ibidem, p.5.

## REPRESA MADDEN Y GATÚN

La represa Madden fue construida en 1930, para controlar al río Chagres ya que anteriormente las lluvias ocasionaban el desperdicio de agua en el mar inundando las esclusas y por si fuera poco obstruyendo el recorrido de los barcos.<sup>87</sup>

El objetivo principal para la creación de la represa fue mantener los niveles del Lago Gatún. Como es sabido, el agua fresca es un elemento necesario para las operaciones del canal, los 52 millones de galones utilizados para cada tránsito provienen de las lluvias tropicales de 8 meses del año que escurren por las montañas hacia las riberas, particularmente al Chagres y fluyendo en tres lagos: Gatún, Madden y Miraflores, para proveer al canal. Los lagos con sus respectivas represas, suministran el agua para las esclusas de Pedro Miguel.

Entre otras funciones, las represas de Gatún y Madden generan energía eléctrica utilizada por las locomotoras, motores, alumbrado, bases militares, partes de Colón y Panamá, y otras operaciones eléctricas del Canal. En el caso de la Represa de Gatún, el lago se controla por medio de 14 compuertas, tiene 800 metros en su parte más ancha y 30.48 en la parte más angosta con una altura de 32 metros sobre el nivel del mar y 6 sobre el Lago Gatún.

## CORTE GAILLARD (CORTE CULEBRA)

Es una excavación de 13 kilómetros de largo a través de la División Continental, ha sido una de las partes a las que se les ha dedicado mayor tiempo y esfuerzo por ser una zona estrecha y peligrosa al momento de cavarla y transitarla.

Corte Culebra une el lago Gatún con el lago Miraflores, cuando los barcos penetran en él se tiene la precaución para que naveguen en un sólo sentido, los programas para el ensanche del mismo permitirá que se convierta en una vía doble.<sup>88</sup>

## FERROCARRIL

Siempre ha sido una de las partes importantes del Canal, en un tiempo fue el único transporte de la región para los trabajadores y materiales pesados

---

<sup>87</sup> Ibidem, p.9.

<sup>88</sup> "El Corte Gaillard y su programa de ensanche", Oficina de Relaciones Públicas del Canal de Panamá, mimeo. Panamá, 1997, p.9

de costa a costa. En el pasado si el ferry no funcionaba se paralizaba el istmo totalmente. Actualmente sigue trabajando, pero no entre océanos.

## 2.3 MANTENIMIENTO

Aproximadamente se gastan 450 millones de dólares cada año para el Canal de Panamá, de los cuales 100 son destinados al mantenimiento del mismo. El dragado regular asegura una duración de un año durante varios tratamientos.<sup>89</sup> La Comisión reconoce la importancia de los requerimientos para las revisiones esporádicas de las cámaras, válvulas, esclusas, control de los niveles de lagos, precipitación de lluvias, boyas y vertederos. La función de dragado reúne los exámenes para proyectos ejecutados en 1996 y mantenimiento de succión y dragado en el ancladero de Cristóbal y poner a flote la grúa Hércules. Para cumplir con la labor requerida, la Comisión cuenta con oficinas auxiliares y personal capacitado, como:

### DIVISIÓN DE DRAGADO

Se encarga de llevar a cabo inspecciones en los rompeolas del Atlántico, operación y mantenimiento de señales marítimas; de forma general supervisa el dragado en el Canal, al igual que la detección de derrumbes; detección y contención de la contaminación por petróleo y flora acuática con químicos. Cuenta con una draga de cabeza cortante hidráulica, tres dragas de cucharón y la grúa Hércules capaz de levantar las 700 toneladas de la compuerta de alguna esclusa, entre otras.<sup>90</sup>

### DIVISIÓN DE BOMBEROS

Brinda protección al Canal por medio del control de incendios en bases militares, en toda la franja del canal y embarcaciones que lo cruzan.<sup>91</sup>

### DIVISIÓN DE PROTECCIÓN DEL CANAL

Absolutamente todas las medidas de protección para el Canal y sus áreas adyacentes provienen de la División de Protección del Canal.<sup>92</sup>

<sup>89</sup> Datos proporcionados por la Comisión del Canal de Panamá, vía internet.

<sup>90</sup> "La Comisión del Canal de Panamá" por Panama Canal Office of Public Affairs, mimeo. Balboa Heights, Republic of Panamá, diciembre de 1996. p. 3.

<sup>91</sup> *Ibid.*

<sup>92</sup> *Ibid.*

## SERVICIOS PÚBLICOS

Como se ha mencionado anteriormente, el Canal desde hace mucho tiempo mantiene sus propios servicios públicos, para ello cuenta con el área correspondiente que vigila el funcionamiento de teléfonos, sistemas de comunicación y plantas hidroeléctricas.<sup>93</sup>

## UNIDAD DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Por la diversidad de la carga de los barcos, en las ocasiones que se transporta un producto de alta peligrosidad, esta unidad controla los posibles riesgos y accidentes producidos. La actualización del Plan de Emergencias de naves y simulacros de emergencia son planeados por el personal correspondiente. Se conforma por dos ingenieros marítimos y dos químicos con adiestramiento especializado que dependen de un miembro del Servicio de Guardacostas de Estados Unidos, que a su vez es asistente del Director de Marina.<sup>94</sup>

## CONTROL Y SERVICIO DE NAVEGACIÓN

Incluye las actividades relacionadas al tránsito de los barcos, como pilotaje, arrastre, lanchas, servicios, control de tráfico y reparación de naves.

## MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN DE ESCLUSAS

Oficina encargada de reparar y mantener los juegos de esclusas del Canal por medio de exámenes periódicos y la capacitación previa del personal del área.

## 2.4 PEAJES

La Comisión puede recuperar por peajes y otros ingresos los costos de operación y mantenimiento del Canal, considerando todos los gastos que en él se han efectuado y la renovación de instalaciones, así como los pagos a la República y pagos anuales conforme al Tratado del Canal de Panamá de 1977.<sup>95</sup>

---

<sup>93</sup> Ibid.

<sup>94</sup> Ibidem, p.3

<sup>95</sup> Ibidem, p.4.

Todos los ingresos son depositados en la Tesorería de los Estados Unidos en el Fondo de la Comisión del Canal de Panamá, los cuales están disponibles para financiar programas de operación y mejoras. Cabe señalar que la cuenta del Fondo es supervisada por el Congreso de Estados Unidos.

<sup>96</sup> HISTORIA DE LAS TARIFAS DE PEAJES DEL CANAL DE PANAMÁ  
POR TONELADA NETA<sup>97</sup> Y DE DESPLAZAMIENTO<sup>98</sup>

	CARGADO	LASTRE	DESPLAZAMIENTO	PROMEDIO DE AUMENTO
ANTES DE JULIO 1974	0.90	0.72	0.50	
08 DE JULIO DE 1974	1.08	0.86	0.60	19.7%
18 DE NOVIEMBRE DE 1976	1.29	1.03	0.72	19.5%
01 DE OCTUBRE DE 1979	1.67	1.33	0.93	29.3%
12 DE MARZO DE 1983	1.83	1.46	1.02	9.8%
01 DE OCTUBRE DE 1989	2.01	1.60	1.12	9.8%
01 DE OCTUBRE DE 1992	2.21	1.76	1.23	9.9%
01 DE ENERO DE 1997	2.39	1.90	1.33	8.2%
01 DE ENERO DE 1998	2.57	2.04	1.43	7.5%

Los cambios en peajes fueron creados con el fin de conservar un equilibrio para cubrir los gastos y pagar intereses de la inversión de Estados Unidos en el Canal. La primera vez que se aumentaron fue el 8 de julio de 1974. A partir de 1997 se aplicaron reglas a la capacidad de contenedores sobre la cubierta.

Los peajes son regulados por la Comisión del Canal según la capacidad del contenedor. Las tarifas comunes de peaje no producen las ganancias

<sup>96</sup> "La Comisión del Canal de Panamá" por Panama Canal Office of Public Affairs, mimeo. Balboa Heights, Republic of Panamá, diciembre de 1996. p. 6.

<sup>97</sup> Tonelada neta es la medida de volumen de espacio total cerrado de un barco, excepto el asignado a máquinas y tanques, entre otras áreas. Lewis, Edward. Barcos, Time Life, México, 1981, p.193.

<sup>98</sup> Tonelada de desplazamiento es el peso del barco cargado a su capacidad normal, según Edward Lewis.

necesarias para cubrir los gastos de operación y mantenimiento, según citan la Comisión y otras fuentes informativas.

En 1994 se cambió el sistema de peajes para que funcionara de forma similar al resto del mundo, según la Convención Internacional de Arqueo de Tonelaje de Naves de 1969, como informó la Comisión.<sup>99</sup>

El sistema de tonelaje se conoce con el nombre de Sistema Universal de Arqueo del Canal de Panamá (SUA/CP) o de medición.<sup>100</sup> El sistema aplica una función matemática al arqueo del volumen total de la nave para establecer el Tonelaje neto del SUA/CP. La medición del volumen total será el mismo al que se señale en el documento que obtienen las naves para registrarse: Certificado Internacional de Arqueo de Tonelaje.

“La tarifa de peaje apropiada, ya sea que la nave esté cargada o en lastre se aplica a cada buque. Cabe aclarar que se aplica la tarifa de “cargado” a los buques que llevan carga o pasajeros. Para que un buque reciba la tarifa reducida en lastre (sin pasajeros o carga)<sup>101</sup> debe verificar que el volumen de lubricante a bordo para el uso del buque no exceda de cierto porcentaje en su cuarto de máquinas, según se haya medido y según se indica en el certificado de tonelaje del Canal de Panamá.

El peaje pagado por otras embarcaciones flotantes, incluidos los barcos de guerra, aparte de los de transporte militar y naval, carboneros, barcos de abastecimiento y buques hospitales, se basa en su tonelaje de desplazamiento real (una tonelada de desplazamiento es equivalente a una tonelada larga o treinta y cinco pies cúbicos de agua salada)”, como indica la Comisión.

Estados Unidos paga a Panamá anualmente 10 millones de dólares por la prestación de servicios públicos y una cantidad por cada tonelada neta del SUA/CP por cada nave que transita (\$0.37).

Cada barco tiene que mostrar la documentación pertinente, como se ha señalado anteriormente, al igual que certificados de clasificación con la información suficiente para determinar el volumen de capacidad máxima de los contenedores que pueden ser trasladados en la cubierta alta. La determinación del volumen total y volumen de máxima capacidad de los contenedores que pueden ser trasladados es usado para calcular el SUA/CP en toneladas netas que son transportadas por la Comisión del Canal de Panamá.

---

<sup>99</sup> La mayoría de la información sobre peajes fue tomada de la “La Comisión del Canal de Panamá” por Panama Canal Office of Public Affairs, mimeo. Balboa Heights, Republic of Panamá, diciembre de 1996. p.5.

<sup>100</sup> El sistema en el idioma inglés se denomina Panama Canal Universal Measurement System (PC/UMS).

<sup>101</sup> Lastre. Peso que va en la parte inferior del barco para darle estabilidad. Lewis, Edward. Barcos. p. 193.

Sin embargo, la Comisión puede contar con el volumen total y el VMC <sup>102</sup> de información de los oficiales que son autorizados por los gobiernos nacionales para examinar las emisiones del certificado de tonelaje ó certificar el tonelaje de las emisiones nacionales. El volumen total y la información del VMC presentada por la Comisión puede someterse a verificación y si es necesario a corrección para asegurarla con precisión.

Si el VMC de un barco es modificado debidamente en el año fiscal después de que el SUA/CP del barco ha sido determinado, el SUA/CP de tonelaje neto puede ser revisado por la Comisión del Canal.

Por otra parte, las dimensiones de un contenedor son de 8 por 20 pies, estos parámetros pueden ser utilizados para determinar la capacidad máxima de un contenedor.

Cuando la embarcación no presenta la documentación requerida para el cálculo del VMC o no es aceptable por la Comisión, los barcos pueden ser medidos de modo que se incluya el volumen cúbico total del VMC.

Las bases que se estudian, en caso de efectuar un cambio en las tarifas y peajes, indicarán la conformidad existente de acuerdo al Acta del Canal de Panamá de 1979, ya que la Comisión tendrá que tomar en cuenta:<sup>103</sup>

El costo de operación y mantenimiento del Canal.

La competitividad existente del uso del Canal en relación a otros medios de transportación.

El interés de los Estados Unidos y la República de Panamá en mantener sus flotas internas.

El impacto de un cambio de las tarifas en varias áreas geográficas de los dos países y de los usuarios.

---

<sup>102</sup> Es importante especificar que el VMC es el volumen en metros cúbicos de máxima capacidad de los contenedores que pueden ser acarreados sobre la cubierta alta de un barco. Puede ser calculado multiplicando el número máximo de contenedores por 29.3m, o por una combinación de fórmulas geométricas, método generalmente aceptado por la Comisión.

<sup>103</sup> Manfredo, Fernando en Centro Financiero, Asociación Bancaria de Panamá; Foro sobre perspectivas del Canal de Panamá y la Región Interoceánica, 1993, p. 26.



## 2.5 AUTORIDADES DEL CANAL DE PANAMÁ

### 2.5.1 LA ANTIGUA COMPAÑÍA DEL CANAL Y EL GOBIERNO DE LA ZONA

Antes de fundarse la Comisión del Canal de Panamá se legalizó la Compañía del Canal que funcionó como una empresa que tenía la libertad de administrarse a sí misma. La Compañía era una "combinación de entidad gubernamental, empresa de utilidad pública y comercial".<sup>104</sup> El Canal operaba con la participación del gobierno enfocado a las actividades económicas, algunos autores afirman que el manejo del Ferrocarril de Panamá fue el origen de la Compañía ya que se adquirió experiencia e iniciativa para una organización de este tipo. Su creación fue la consecuencia de la Ley Spooner que permitió la fundación de un canal como empresa supervisada por una comisión de 7 miembros, 4 ingenieros, un oficial del ejército y otro de la marina, aprobados por el Senado de Estados Unidos de Norteamérica.<sup>105</sup>

Para el año de 1904 se organizó el Gobierno de la Zona del Canal, por ello fue necesario reglamentarla promoviendo la administración civil y militar. Así fue que el gobierno citado ejerció un poder ejecutivo, legislativo y judicial.<sup>106</sup>

Inicialmente la máxima autoridad en el Istmo era el Jefe de Ingenieros, después de las renunciias repentinas de dos encargados se decidió que el puesto lo ocuparía alguien que no pudiera desertar y finalizara la labor a pesar de todas las variantes presentadas, el único cargo que cumplía los requisitos era para alguien perteneciente a la milicia. El puesto se desempeñó como poder ejecutivo, posteriormente sólo había un presidente que ejercía su autoridad sin límites, después el mismo cargo tenía que rendir cuentas al jefe de Estado del país del norte por medio del secretario de Guerra.

Para 1912 se aprobó la Ley del Canal de Panamá que ventilaba asuntos de operación y manutención del Canal y del Gobierno de la Zona, en este caso el presidente de Estados Unidos responsabilizaba a un gobernador. Tuvo que pasar algún tiempo para que la Zona se conformara como una institución independiente ya que tenía su propio gobierno civil y gubernamental. Sus

---

<sup>104</sup> Carles, Rubén. Panamá y los Estados Unidos de América ante el problema del Canal, Universidad de Panamá, Panamá, 1966, p. 252, reproducida en Una explosión en América., p. 105.

<sup>105</sup> Ibid.

<sup>106</sup> Véase Castillero Pimentel, Ernesto. Panamá y los Estados Unidos, Litho Impresora, Panamá, 1974, p?

actividades comerciales fueron dirigidas por el Ferrocarril de Panamá. Todo cuanto aconteció fue decidido por el Presidente de Estados Unidos, el Congreso y el Gobierno de la Zona.

En resumen, se formaron tres instituciones: la Zona del Canal, de índole político-administrativa; el Canal, organización que manejaba la vía acuática; y el Ferrocarril, dirigido por el gobierno estadounidense para todo movimiento comercial.<sup>107</sup>

En 1952 cambió la estructura del gobierno de Estados Unidos sobre la Zona con la Ley 841 debido a que la Compañía del Ferrocarril se hizo pública y el gobierno civil pasó a ser lo que se conoció como el Gobierno de la Zona del Canal.<sup>108</sup> Fue así que la Compañía y el Gobierno pretendieron manejar la empresa con la dirección de una sola persona. El Gobierno de Estados Unidos se representó por el secretario del Ejército, también accionista. Por otra parte, el gobernador de la Zona era aprobado por el Senado y el secretario del Ejército, generalmente, se seleccionaba una persona de gran jerarquía. Trabajaba con fondos especialmente para él, aunque tenía que reembolsarlo a Estados Unidos por medio de la Compañía.

Al igual que la Comisión, la Compañía centró sus objetivos en la construcción, el mantenimiento, la operación y protección del canal interoceánico, cumpliendo con actividades relacionadas a la vía interoceánica, servicios de navegación, tránsitos, esclusas y meteorología entre otras instalaciones. Por otra parte, el Gobierno vigilaba la policía y protección contra incendios, escuelas, hospitales, correos, aduanas, tribunales, policía, servicios, escuelas, correos, iglesias, etc. Así, la Compañía tuvo que recuperar todos sus gastos pagando intereses al Tesoro de Estados Unidos por la inversión de su gobierno en la empresa, reembolsar una anualidad a Panamá por 430 mil dólares, todo ello proveniente de un estudio para la inversión de capital. La recuperación de gastos se obtenía, como ahora, de los peajes de barcos que cruzan el Canal y el gobernador informaba sobre toda decisión en el campo financiero.

A continuación se describen las principales oficinas y cargos correspondientes,<sup>109</sup> sin embargo, se mencionan las más importantes o se

---

<sup>107</sup> Carles Rubén. *Una explosión en América*, p.109.

<sup>108</sup> "Generalidades, operaciones y planificación del Canal de Panamá", en *El Ejecutivo* edición extraordinaria, Panamá, p.48.

<sup>109</sup> Véase *El Canal de Panamá 50 aniversario, la historia de una gran conquista*, Oficina de Información del Canal de Panamá, Panamá 1964, p. 119.

exenta de ello, ya que por su similitud con la actual Comisión del Canal se explicarán en el apartado indicado.<sup>110</sup>

SECRETARIO EJECUTIVO

SEGURIDAD INTERNA

CENTRO DE ACTIVIDADES MILITARES

CORTE DE MAGISTRADOS

PLANEAMIENTO EJECUTIVO

OFICINA DE PERSONAL

CONSEJO GENERAL

OFICINA DE INFORMACIÓN

SEGURIDAD

ASISTENTE ADMINISTRATIVO

OFICINA DE SALUD

OFICINA DE RELACIONES CIVILES

OFICINA DE MARINA

OFICINA DE CONSTRUCCIÓN E INGENIERÍA

OFICINA DE SERVICIOS

OFICINA DE TRANSPORTACIÓN Y TERMINALES

---

<sup>110</sup> Véase esquema organizacional del Gobierno de la Zona del Canal de Panamá en los anexos de esta investigación.

“Seis meses después del intercambio de los instrumentos de ratificación, Panamá asumió la jurisdicción general sobre el territorio de la antigua Zona del Canal y pudo utilizar parte del área que no se necesitaba para la operación y defensa del Canal. Se comenzaron a aplicar los códigos civil y penal de Panamá. Al mismo tiempo, Panamá asumió la responsabilidad de las reparaciones y avituallamiento de las naves comerciales, las operaciones de ferrocarril y los muelles, los pasajeros, la policía y los tribunales, todos los cuales habían sido administrados anteriormente por la Compañía del Canal de Panamá y el Gobierno de la Zona del Canal”.<sup>111</sup>

## 2.5.2 COMISIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

La Comisión es una agencia del Poder Ejecutivo del Gobierno de los Estados Unidos que sustituyó a la Antigua Compañía del Canal de Panamá. Fue creada en 1977 con la firma del Tratado Torrijos-Carter, estableciéndose por la Ley del Canal de Panamá de 1979 para sustituir a la Compañía en la operación del Canal durante un período de veinte años, denominado de “transición”.<sup>112</sup>

Integrada por ciudadanos de los dos países, es un organismo de los más complejos por la extensión de sus funciones y las repercusiones que produce el ejercicio de su autoridad. Sus integrantes ejercen la responsabilidad y derechos de Estados Unidos respecto al manejo y funcionamiento del Canal.

Los representantes del Ejecutivo son el secretario de Defensa y el secretario del Ejército. Sin embargo existe una Junta Directiva que se integra por nueve miembros de los cuales cuatro son panameños y cinco estadounidenses, estos últimos son nombrados por el Senado y el presidente de su país.<sup>113</sup>

La Comisión tiene múltiples responsabilidades ante Panamá respecto al canal, pero también ante Estados Unidos. El tráfico de los barcos a través del istmo es regulado por la Comisión, también lo administra, opera y proporciona mantenimiento a las instalaciones, entre otras funciones, pero su objetivo no es lucrar ni negociar.

El 10 de agosto de 1977 se acordaron dos nuevos tratados; uno contempla la operación y la defensa del Canal, el otro la neutralidad

<sup>111</sup> Datos proporcionados por el Departamento de Relaciones Públicas de la Comisión del Canal de Panamá.

<sup>112</sup> “La Comisión del Canal de Panamá” por la Comisión del Canal de Panamá, mimeo. Panamá, 1996. p. 1

<sup>113</sup> Ibid.

permanente. Lo cierto es que hasta el 31 de diciembre del 2000, al medio día, los panameños manejarán toda la franja canalera y sus áreas adyacentes.

La conformación actual de la dirección del Canal consta de varios elementos humanos y técnicos,<sup>114</sup> entre las principales divisiones y cargos se encuentran:<sup>115</sup>

#### JUNTA DE DIRECTORES

La oficina de la Junta Directiva está supervisada por el secretario del Ejército que se encuentra en Washington. Por medio de la Junta se controlan actividades de servicios administrativos, incluyendo manejo de registros, mensajes y servicios de correos, servicios de documentación de personal, transportación y relaciones públicas. Las funciones de la Comisión son supervisadas por la Junta Directiva de los nueve miembros.

#### PRESIDENTE DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA COMISIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

A su vez, la Junta Directiva cuenta con un presidente, que es el subsecretario del Ejército de Estados Unidos, representante del secretario del Ejército y uno de los representantes ejecutivos de la empresa. La administración y vigilancia del desarrollo del ejército son supervisadas por él; también la instrucción brindada a los soldados estadounidenses así como su movilización a otras áreas, requisitos, materiales, apoyo a agencias locales y estatales, para el cumplimiento de leyes, orden público, accidentes y urgencias.

#### ADMINISTRADOR DEL CANAL DE PANAMÁ

Delega responsabilidades para construcción e ingeniería, entre otras áreas, a los directores correspondientes. Supervisa las responsabilidades para adquisiciones de provisiones y todos los servicios del Canal. Por otra parte, cada uno de los directores asignados tiene la autoridad para elegir funcionarios, administrar y determinar contratos.

Hasta 1990 un estadounidense desempeñaba el cargo, después de ese año el Administrador ha sido de nacionalidad panameña.

---

<sup>114</sup> Véase *Annual Report Fiscal Year Ended*, Panama Canal Commission, Balboa Panamá, 1995. En los anexos del presente trabajo puede consultarse el esquema organizacional de la Comisión.

<sup>115</sup> La información sobre los integrantes de La Comisión del Canal de Panamá se obtuvo vía internet.

## **INSPECTOR GENERAL**

Responsable de revisar el manejo de investigaciones de contabilidad de la Comisión, operaciones y programas, recomienda políticas para promoción económica y eficiencia, previniendo y detectando fraudes o derroches.

## **MANEJO FINANCIERO**

Incluye la contabilidad de costos de operación, servicios de manejo de información, departamento de Tesoreros, planeamiento financiero, staff de sistemas y ejecución de planeamiento de presupuestos. Esta oficina es responsable de la contabilidad general, se encarga de los libros de cuentas reportando todos los registros y preparando nóminas, opera las funciones de cómputo de la Comisión, desarrolla sistemas de información estableciendo redes de control interno, ahorrando, desembolsando fondos y controlando recursos humanos.

## **ADMINISTRACIÓN EJECUTIVA Y COORDINACIÓN DE TRANSICIÓN**

Comprende la Dirección de Operaciones y todo lo que tiene que ver con la administración del Canal. La Administración Ejecutiva incluye la oficina del Administrador, Staff de Planeamiento Ejecutivo, Staff de Oficio Legal, Unidad de Relaciones Industriales y la Oficina de Igualdades de Empleo. La Dirección de Operaciones contempla costos de actividades de la Junta Directiva para la Oficina de Marina, Oficina de Ingeniería y Construcción y el Departamento de Servicios Generales. Es responsable de todos los proyectos y planes para la transición del Canal.

## **ADMINISTRACIÓN DE PERSONAL**

El Departamento de recursos humanos de la Comisión maneja las políticas y funciones del personal involucrado al Programa de Agencias Federales de Participación en el Área del Canal.

## **RELACIONES PÚBLICAS**

El departamento de Relaciones Públicas se encarga de informar todo lo relacionado a la franja Canalera y sus áreas, en íntima unión con los medios de comunicación y los funcionarios del Canal. Por otra parte, supervisa la distribución de folletos y mapas, entre otros datos, para los visitantes e interesados en la materia.

## RELACIONES INDUSTRIALES

Área encargada de las relaciones entre diversos departamentos y empresas externas. Revisa elementos de ingeniería, construcción y manejo de materiales.

## OPORTUNIDADES IGUALES

Supervisa y planea la futura situación del personal del Canal. Crea programas de capacitación para los próximos trabajadores de las instalaciones, como anteriormente lo hizo con los que ahora laboran en la empresa. Como se ha mencionado, el objetivo primordial se centra en la creciente participación de los panameños.

## OFICINA DE INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN

Comprende todos los planes de construcción y de ingeniería, así como la relación de todos los responsables del área. También contempla el mantenimiento, dragado y electricidad, entre otras funciones.

## OFICINA DE MARINA

Se encarga de las operaciones del Canal, juegos de esclusas, manejo de tráfico, servicios que brinda el Canal, pilotos, inspectores locales seguridad y transporte marino.

## OFICINA DE SERVICIOS GENERALES

Provee servicios, manejo de inventarios, almacenamiento, distribución, administración de contratos y disposición de propiedades para las operaciones del Canal. Incluye las oficinas de soporte logístico para la distribución de materiales, transportación de motores, servicios de emergencia y fuego, protección al Canal, facilidades de manejo al igual que servicios de soporte, los cuales implican las construcciones de la Comisión, servicios de previsión requeridos día a día, cuartos de mantenimiento, plantas de operación y programas de aptitudes de empleo para trabajadores de la Comisión.

## 2.6 ENTIDADES DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ PARA LA PREPARACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LOS TRATADOS TORRIJOS-CARTER.

En la Dirección de la Comisión del Canal de Panamá hay cuatro miembros panameños en la Junta Directiva. Hasta 1990 el sub-Administrador de la Comisión era un ciudadano panameño, a partir del mismo año el Administrador fue panameño y no estadounidense.

La creación de entidades binacionales para la resolución de los asuntos organizacionales y de carácter técnico fueron resultado del Tratado, dependen administrativamente de la Autoridad del Canal de Panamá.<sup>116</sup> A continuación se citan algunas de las comisiones señaladas para la comprensión de su funcionamiento:

### AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ

Para asumir la responsabilidad en el traslado del Canal de estadounidenses a panameños, el Gobierno de la República de Panamá constituyó la Autoridad del Canal de Panamá que da asesoría y apoyo a nivel operativo a las instituciones estatales y privadas que formaban la Zona del Canal de Panamá y coordinó su acción. Igualmente, la Autoridad brinda apoyo técnico a los cuatro ciudadanos panameños de la Junta Directiva de la Comisión y al sub-Administrador de la misma hasta 1999. Cabe señalar que los cuatro miembros de la Junta Directiva representan al Gobierno del Canal de Panamá. El Administrador es empleado de la Comisión aunque es seleccionado por el Gobierno de Panamá y nombrado por Estados Unidos. Su interés principal se concentra en defender un canal que funcione de manera continua y eficiente en su desarrollo económico y social para el aprovechamiento de las nuevas oportunidades en relación a su posición geográfica. Por ello, el asegurar la participación creciente de Panamá en la Comisión es una de las tantas tareas que ejecuta la Autoridad para que la nación esté preparada al recibir la responsabilidad exclusiva de su manejo en el 2000, mediante la acción directa del administrador o sub-administrador en los asuntos cotidianos de la Comisión; mediante los miembros panameños en

---

<sup>116</sup> "Conferencia Anual de Ejecutivos", en El ejecutivo, edición extraordinaria, Panamá, 1980, p. 18-20.



el Comité Consultivo y en la Junta Combinada para la planificación de la participación creciente de Panamá en el manejo durante la vigencia del tratado. De igual forma, asegura la transferencia a Panamá de todo lo que no constituye una actividad que se apegue a lo ya mencionado. Las instituciones estatales y las empresas privadas son las indicadas para el cumplimiento de esta responsabilidad ya que administran áreas, instalaciones y toda actividad que se ha integrado al país. La organización del paso de funciones son: la Comisión Coordinadora, para asuntos referentes al funcionamiento actual del Canal; el Comité Conjunto, para lo que se refiere a las actividades de apoyo a las fuerzas armadas y la Comisión Mixta sobre el Medio Ambiente.<sup>117</sup>

### COMISIÓN COORDINADORA

Su principal función es asegurar la continuidad, la transferencia, el desarrollo de actividades en áreas de uso de los Estados Unidos de Norteamérica. Entre los principales problemas a resolver se encuentra la prestación de los servicios de energía eléctrica, alcantarillado, agua, administración de vivienda para los empleados de la Comisión, relación entre los puertos de Balboa, Cristóbal y el Ferrocarril, uso de tierra y agua, contratistas, medios de comunicación, tierras revertidas, jurisdicción civil y penal, topografía, hidrografía, así como el funcionamiento del Canal, reglamentos y regulaciones. El número de sus integrantes es paritario. Sirve de enlace entre ambas naciones para resolver los problemas relacionados a los tratados.<sup>118</sup>

### COMITÉ PORTUARIO Y FERROVIARIO

Depende de la Comisión Coordinadora. Sirve de enlace entre las actividades de la Autoridad Portuaria Nacional con las que se relaciona la Comisión. Su función es vital para la actual situación de las áreas e instalaciones de los puertos y del ferrocarril que los une. "El Tratado le impone a este comité la obligación de guiarse por el principio de funcionamiento de los puertos y el ferrocarril debe ser compatible con el

---

<sup>117</sup> "Conferencia Anual de Ejecutivos", en El Ejecutivo, edición extraordinaria, Panamá, 1980, pp. 19,46.

<sup>118</sup> "Conferencia Anual de Ejecutivos", en El Ejecutivo, edición extraordinaria, Panamá, 1980, pp.19,46.

continuo y eficiente manejo, funcionamiento, mantenimiento, protección y defensa del Canal".<sup>119</sup>

### COMITÉ CONSULTIVO

Su objetivo primordial es recomendar a los gobiernos de Estados Unidos y Panamá, políticas de administración y empleo para asegurar la participación del país latino en el manejo del Canal para el año 2000.<sup>120</sup>

### COMISIÓN MIXTA SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

Cualquier decisión tomada por los países involucrados con el Canal tendrá que contemplar medidas de protección para el medio ambiente y los efectos ambientales de la ejecución del Tratado, para dicho propósito fue creada la Comisión Mixta.<sup>121</sup>

### LA JUNTA COMBINADA

Planifica la defensa conjunta del Canal de Panamá, todo lo relativo a la protección y militar del área respetando la soberanía de ambos países. Las fuerzas militares de Panamá responderán directamente al Estado Mayor de la Guardia Nacional y las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de América a su Estado Mayor.<sup>122</sup>

### COMITÉ CONJUNTO

Organismo binacional, integrado de forma paritaria. Sirve como enlace para coordinar los asuntos militares de ambos gobiernos. Su responsabilidad contempla todo aspecto civil de apoyo a las autoridades y la presencia de Fuerzas Armadas de Estados Unidos en Panamá, como inmigración, visas, asuntos judiciales, importaciones, estudios topográficos e hidrográficos, entre otros asuntos.

Las responsabilidades fundamentales de la Autoridad del Canal se desarrollan desde un enfoque administrativo bajo la dirección de un Comité Ejecutivo y una Dirección General que guía a todos los miembros panameños en la comisiones binacionales y apoya técnicamente, desde el principio, a los cuatro miembros panameños de la Junta Directiva y al sub-administrador.

---

<sup>119</sup> Ibidem, p.46.

<sup>120</sup> Ibidem, pp. 19, 46.

<sup>121</sup> Ibidem, p.46.

<sup>122</sup> Ibid.

También existen otros sectores que regulan condiciones sobre estudios, administración y operaciones<sup>123</sup> como:

#### SECTOR DE ESTUDIOS, PLANIFICACIÓN Y SERVICIOS ESPECIALES

Estudia y coordina la prestación de servicios públicos y gubernamentales, asuntos de administración, defensa del Canal y problemas laborales.

#### SECTOR DE OPERACIONES Y LICENCIAS

Promueve y administra el régimen de licencias, uso de tierras, concesión de actividades y empresas.

#### SECTOR DE ADMINISTRACIÓN DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL CANAL

Administra áreas especiales, estudia y coordina asuntos de protección ambiental y conservación ecológica.

#### CALENDARIO DE PREPARACIÓN Y PARTICIPACIÓN DEL GOBIERNO PANAMEÑO PARA LA EJECUCIÓN DEL TRATADO DEL CANAL DE PANAMÁ

Para el cumplimiento de los Tratados Torrijos-Carter los gobiernos de Estados Unidos y Panamá tuvieron que seguir fases de preparación y ejecución. La fase de preparación comprendió 16 meses y las autoridades involucradas fueron la Autoridad del Canal de Panamá y otras instituciones del Estado. Por otra parte la fase de ejecución comprendió dos periodos, el primero fue durante la transición en un tiempo de 30 meses; el segundo abarcó la ejecución del tratado por 17 años; las autoridades responsables de ello fueron la Autoridad del Canal de Panamá, Comisiones Binacionales, Junta Directiva de la Comisión del Canal y otras instituciones creadas por el Tratado.

La Administración del Canal y sus diferentes organismos han desarrollado una labor interesante en el curso histórico y operativo del mismo. Sin embargo, son numerosos todos los aspectos a cubrir, especialmente por el paso del tiempo y el presupuesto destinado a su eficiencia. Esta última característica se ha convertido en un tema de análisis y

---

<sup>123</sup> Ibid.

preocupación actual y futura, ante el panorama descrito son numerosos los factores que pueden sustentar la eficiencia en el Canal o hacerla desaparecer.<sup>124</sup>

---

<sup>124</sup> Ibidem, p. 18.

## **CAPÍTULO 3**

# **PERSPECTIVAS DE REMODELACIÓN PARA LA EFICIENCIA DEL CANAL DE PANAMÁ**

Anteriormente se hizo referencia a la dificultad para la construcción del Canal de Panamá. Los deslizamientos, clima, población, fuerza de trabajo y lentitud para diseñar planos adecuados para su creación, se conjuntaron como una fuerza que impedía la edificación. A ello se suma el presupuesto invertido y el que se invertirá. En este renglón no hay contradicción alguna, la franja necesita mejoras para su desempeño efectivo como vía vital para el comercio del mundo. Con el paso del tiempo y la producción de barcos más grandes, Panamax o post-Panamax, se requiere que el Canal se modernice, ya que otras rutas en el mundo están sustituyendo la importante labor de la vía interoceánica.

Las autoridades del Canal y el Gobierno de la República de Panamá han conjuntado sus esfuerzos para realizar numerosos estudios en el área en pro del desarrollo. La problemática actual no puede resolverse sólo con investigaciones, las cuales son extensas, sino que deben traducirse en realidades, el tiempo apremia. En el presente capítulo se analizarán algunas características sobre la eficiencia de la ruta marítima y las opciones contempladas por los responsables de ella.

### **3.1 DIFICULTADES Y DEBILIDADES DEL CANAL**

En el buen funcionamiento del Canal intervienen factores que hacen que la travesía sea tardía e ineficaz para las naves de todo el mundo.<sup>125</sup> En este sentido se mencionarán algunos de los principales problemas de la ruta entre océanos.

#### **TRÁNSITO DE LAS NAVES**

Cuando éstas hacen su recorrido se toman en cuenta muchos factores, como las condiciones del clima, tipo de carga, tamaño de la embarcación, elementos que intervienen directamente en el progreso del Canal. Por lo que respecta al tipo de nave, se requieren medidas de seguridad para evitar

---

<sup>125</sup> Douglas, Farah. "The Canal is 80 years old and needs a lot of repair all time", Washington Post, 4 de febrero de 1995, p. A 14.

accidentes en la Comisión. Un apartado especial se considera en la transportación de petróleo, explosivos, sustancias peligrosas y barcos pertenecientes a países en guerra. Por estas razones, cuando una embarcación del tipo señalado penetra en el Canal, partes de la vía se cierran para que no peligren otras naves y el paso sea una misión exitosa; aunque en otras ocasiones al producirse accidentes se cierran algunos sectores que conllevan al tráfico del camino marítimo.

El número de naves que atraviesan el Canal es variable, aunque la capacidad máxima es para 42 naves, pero generalmente lo cruzan 38 diariamente.<sup>126</sup> El recorrido de cada barco se programa en 8 horas; sin embargo por el incremento de tráfico se mantienen en espera por varias horas más.

### PASO POR LAS ESCLUSAS

Todo funcionamiento en el Canal se pretende que sea eficaz, pero ocasionalmente hay demoras en el paso por los grandes escalones de la vía.

Para que el tránsito se lleve a cabo es necesario que cada barco se amarre con un cable proveniente de las locomotoras de remolque o "mulas", a veces el cable se suelta y la acción tiene que volverse a repetir.

Asimismo, el llenar y vaciar las cámaras de las esclusas es vital para que un barco cambie de nivel, de este modo, el mal estado de las válvulas de las cámaras y el sistema de alcantarillado contribuyen a la tardanza. El tiempo normal para la labor es de 20 minutos.

De igual forma, los dispositivos para accionar las compuertas se encuentran deteriorados contribuyendo también al tráfico con el poco tiempo que atrasa a la nave.<sup>127</sup>

En este apartado hay que incluir los trabajos de remodelación que obligan a que los trayectos sean más lentos, al igual que algunas inspecciones y el dragado en sectores del Canal.

A ello se unen las fallas de energía eléctrica y las mecánicas, no son causas comunes, pero han llegado a sucitarse produciendo un gran desequilibrio por ser fundamentales para todas las instalaciones canaleras.

---

<sup>126</sup> El Ing. Alberto Alemán Zubieta afirma que el Canal "ha alcanzado 87% de su capacidad máxima", Encuentro Panamá 2000, mimeo. Panamá, mayo 1996.

<sup>127</sup> Noriega, Julio. Aspectos históricos ingenieriles, Servicios Gráficos profesionales, Panamá, 1982, pp. 146-149.

## MANTENIMIENTO

Se constituye por la inspección, dragado, reparación, cambio de piezas que no funcionan, inhabilitando algunos de los elementos principales:

Sistemas para facilitar la navegación en el canal: luces fluorescentes, boyas, señales y faros

Sistema de comunicación y control marítimo

Esclusas, sistema electromecánico, alcantarillado, compuertas, fondo de las cámaras

Cuenca hidrográfica del Canal

Muelles y Puertos

Ferrocarril transístmico

Remolcadores, lanchas, locomotoras, grúas, dragas, automóviles, camiones

Cabe señalar que en algunos casos se requiere el cierre de un carril de esclusas para dar el mantenimiento adecuado al área hasta por 6, 9 ó 18 días, dependiendo del sector atendido. Cuando la demanda sea mayor a 19 mil se empezarán a formar filas en las entradas del canal de naves esperando turno” según datos proporcionados por Fernando Manfredo, ex-administrador del Canal, “entre 1980 y 1981 muchas naves esperaron un período de 25 y 144 horas para realizar su tránsito, incluso, para muchas de ellas la espera tuvo un costo de 80 y 100 mil dólares”.<sup>128</sup>

## ELEMENTOS NATURALES

El clima panameño es extremoso por el calor y la humedad, la erosión en la franja canalera, las lluvias y mareas originan un retraso. A ello hay que añadir la neblina que causa ligeras dificultades existentes casi a diario y en caso de ser muy abundante, causa grandes catástrofes. Corte Culebra, en especial, es una de las partes donde más neblina hay. Se ha colocado un sistema de luces a lo largo de la vía, pero no es lo suficientemente potente para condicionar un recorrido óptimo.

---

<sup>128</sup> Manfredo, Fernando. “Consulta sobre el Canal a nivel y otras alternativas al Canal actual”, mimeo. Panamá, 1995, p. 21.

## DESLIZAMIENTOS

Entre los sectores más afectados por derrumbes está Corte Culebra. En épocas de su construcción se registraron numerosos accidentes por las explosiones ocasionadas, hoy en día no son tan comunes, casi son inexistentes, lo cierto es que son un factor a analizarse por su trascendencia, impacto y consecuencias en la zona.

## TAMAÑO DE LOS BARCOS

Las dimensiones de ciertas partes del Canal no permiten el traslado rápido de las naves de gran tamaño, limitándose a 65 mil DWT<sup>129</sup> (toneladas en peso muerto) en barcos con carga y 85 mil DWT en lastre. Afirmando que las naves denominadas Panamax, que son las más grandes que cruzan el Canal, y la Post-Panamax, que cada día aumentan, navegarían por otras rutas.

## ÁREAS REVERTIDAS

Desde la década de los setenta se diseñaron planes para las áreas revertidas, incluyendo aspectos geográficos naturales, condiciones productivas del área y los aspectos socio-demográficos para establecer servicios relacionados al campo y la ciudad. La ley del 25 de febrero de 1993 creó la Autoridad de La Región Interoceánica, modificada 2 años después para promover el desarrollo económico de la región y obtener un beneficio de todos los sectores por medio de inversiones y la creación de reglamentos para la concesión o venta de las áreas señaladas. Para ello se sugiere la inversión de grupos privados, públicos o mixtos, contemplando proyectos, infraestructuras, actividades económicas como centros industriales, turísticos, comerciales y de servicios. Entre las principales regiones se encuentra Amador, con viviendas, correos, teatro; la escuela secundaria de Cristóbal, que será destinada a fines de la industria portuaria; Albrook en la que hay clubes, tiendas y capilla; Fuerte Espinar, donde se pretende construir viviendas para habitantes de Colón y una planta de tratamiento para aguas negras; a su vez, Fuerte Davis podría ser convertido en centro de acopio y en la Isla Telfers establecerse una terminal de contenedores.<sup>130</sup>

---

<sup>129</sup> DWT. Abreviaturas que significan Toneladas en Peso Muerto. Número de toneladas que un barco puede llevar en carga, almacén, agua, pasajeros. Lewis, Edward. Barcos, p. 193.

<sup>130</sup> "Autoridad de la Región Interoceánica", Dirección de Medios, Reined Speed Publishing, Balboa, Panamá, 1996.



Las zonas hoteleras también se han sugerido pero el presupuesto no ha sido acumulado, un titular de la prensa mencionaba que las áreas revertidas se habían convertido en un dolor de cabeza para las autoridades correspondientes ¿cuál es la respuesta acertada?<sup>131</sup>

### CORTE GAILLARD

Se afirma que las naves de gran volumen no se encuentran seguras en el Corte por la estrechez del mismo. A principios de los ochenta se hizo una representación hidrodinámica en escala, por medio de asistencia por computadora en el Centro de Investigaciones de Operaciones del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de King's Point, Nueva York; concluyendo que el ensanche del Corte tendría que efectuarse en un promedio de 20 años.

Los trabajos se iniciaron en 1992 excavando con una perforadora de roca y una draga de cucharón. El incremento del comercio mundial trajo consigo la reestructuración del calendario establecido, ahora urge finalizar los planes convenidos y brindar un servicio en un tiempo futuro no prolongado, 10 años antes de lo establecido, aproximadamente para el 2002. Planes nuevos y anteriores seguirán utilizando contratistas independientes para trabajos de dragado y excavación, de igual modo, seguirán considerándose a las compañías locales. La Junta Directiva de la Comisión permitió un desembolso de 92.8 millones pero el costo total será de 200, aumentando los tránsitos reales de 38 a 43 diarios.<sup>132</sup>

### CARGAS IMPORTANTES

Los principales productos que cruzan la región de Panamá son granos, madera, hierro, acero, metales, azúcar, caucho, lana, fosfato, refrigerados, trigo, petróleo, carbón, enlatados, bananas, minerales, papel, abonos, minerales y automóviles.<sup>133</sup>

En un tiempo, la Asociación Panameña de Oficiales de Marina solicitó a las autoridades correspondientes la inspección a buques tanques que suministran combustible a las naves que transitan por el Canal, debido a que no satisfacían las normas de seguridad para posibles derrames de

<sup>131</sup> Lara Jenkins. "Que se queden los gringos", La Prensa, Panamá, 28 de febrero de 1995, p. 20A.

<sup>132</sup> La capacidad del Canal sería mayor pero se calcula que 43 barcos pasarían diariamente. "El Corte Gaillard y su programa de ensanche", Comisión del Canal de Panamá, mimeo. Panamá, p. 9.

<sup>133</sup> Datos proporcionados por la Oficina de Relaciones Públicas de la Comisión del Canal de Panamá.

combustible, al igual que a los barcos que no cumplían con la reglamentación de seguridad requerida y desechando desperdicios nocivos a la flora y fauna.<sup>134</sup>

En 1993 un derrame de químicos obligó a suspender el suministro de agua durante algunas horas en partes de la ciudad. Un buque griego chocó contra la orilla del Canal teniendo serios daños, fue así que se suspendió el servicio ante un posible derrame, además, el Panamax obstruyó parcialmente la circulación.<sup>135</sup>

Asimismo un supercarguero holandés con carga peligrosa encalló, por ello, las autoridades se reunieron para decidir cómo remolcar la nave. El Panamax no sufrió daños, ni fue obstáculo para los tránsitos.<sup>136</sup>

Tres accidentes en el Canal en menos de 15 días. Dos buques chocaron en la recta de Corte Culebra, por la densa neblina de esa noche, la carga de uno de los buques se vio afectada. Por otra parte, un barco de pasajeros chocó con un borde de la Esclusa de Gatún que sufrió desperfectos. Otra nave padeció un incendio en su cuarto de maquinas que fue apagado por bomberos y tripulantes.<sup>137</sup>

## PRONÓSTICO

“El riesgo financiero de una empresa es total cuando sus ingresos los genera una comunidad internacional que solamente prefiere la vía acuática si ésta le resulta más económica y más segura”.<sup>138</sup>

En demasiadas ocasiones se ha demostrado la eficiencia del Canal en la navegación del mundo. A pesar que los peajes no generan la ganancia suficiente, logran acumular una reserva destinada a las mejoras, pero para lograr la meta es necesario contar con varios requisitos.

La futura entrega del Canal al fin de la década conlleva a planear políticas de operación y capacitación de todos los elementos humanos.

Cierto es que Panamá legitimará su soberanía, al igual que se ha planteado la perspectiva económica del Canal como proyecto privatizado en las que el gobierno diseñe medidas funcionales para continuar abriendo sus puertas a todo el mundo. Especialistas en la materia citan su apreciación hacia

<sup>134</sup> La Prensa, 21 de junio de 1992.

<sup>135</sup> El Panamá América, Panamá, 14 de abril de 1993, p. 16A.

<sup>136</sup> La Prensa, Panamá, 27 de marzo de 1995, p.2A.

<sup>137</sup> El Panamá América, Panamá, 21 de octubre de 1995, p. E 10.

<sup>138</sup> Exposición del Lic. Fernando Manfredo Jr. en el “Encuentro Panamá 2000”, mimeo. Panamá, 3 de agosto de 1996.

asuntos marítimos en Panamá, pero las decisiones establecidas hasta la fecha se han limitado, en algunas ocasiones, sin reglas explícitas. La capacidad del Canal aún no se ha explotado suficientemente para hacer de él una vía plenamente confiable, y al nombrar confiabilidad se advierten todas las características de calidad que confiere una empresa a sus usuarios; ya que el ferrocarril, los puertos, entre otros servicios de navegación, han fracasado algunas veces en el transcurso de su desempeño.

Si el Canal cesara actividades y los barcos de múltiples naciones no pudieran utilizarlo, 40% del comercio se dirigiría a otros mercados, se emprenderían viajes más largos por mar o se diseñarían rutas que incluyeran varios transportes, aunque tendría que tomarse en cuenta que las naves de más de 70 mil toneladas serían seriamente afectadas, ni que hablar de las embarcaciones más grandes o los llamados Panamax.

Se pronostica que para el año 2060 el comercio, especialmente el de contenedores, aumentará notoriamente, lo que implica retomar investigaciones para renovar el Canal, y no sólo eso, sino promover planes de inversión para realizarlas.

“Debemos tener muy claro que el Canal es un servicio público internacional y que en su seguro y eficiente funcionamiento están interesadas todas las naciones del mundo, por lo que en su adecuada operación y administración está en juego la imagen de nuestro país y por consiguiente gran parte de nuestro futuro”. Las palabras del Ing. Alberto Alemán,<sup>139</sup> actual Administrador del Canal son un llamado de emergencia, pero las preguntas que surgen al respecto son numerosas: ¿de dónde podrá provenir el capital de inversión para la remodelación? ¿cuáles son los planes que se contemplan para las áreas revertidas? ¿quiénes se encuentran interesados en invertir? ¿qué ventajas aportará el Canal en un futuro?

La verdad es que Panamá compite con alternativas nuevas, viables, económicas y por si fuera poco, eficaces, no pueden olvidarse sus grandes ventajas, pero de no renovarse podría morir.

Los principales problemas de la cuenca, como de otras tantas, se centran en aspectos técnicos fiscales, informativos y de investigación por la menguante actividad de instituciones, planes inadecuados y falta de personal capacitado. Los ingresos del Canal generan solamente gastos y costos de operación y el programa de inversiones como se ha citado.

---

<sup>139</sup> “Encuentro Panamá 2000”, mimeo. Panamá, 1996.

## 3.2 PROPUESTAS Y ESTUDIOS MULTINACIONALES

### 3.2.1 COMISIÓN TRIPARTITA DE ESTUDIOS PARA ALTERNATIVAS DEL CANAL DE PANAMÁ

Ante la creciente demanda por el canal, en 1985 los gobiernos de Estados Unidos, Japón y Panamá unieron intereses e ideas para crear la Comisión de Estudios de las Alternativas del Canal de Panamá.<sup>140</sup> El objetivo primordial del organismo fue determinar cuales eran las mejoras aplicables a la vía para que responda óptimamente en el siglo XXI. La corporación se creó como un compromiso contraído en el Tratado del Canal de Panamá de 1977, en el cual se exalta la posibilidad de construir un canal a nivel y efectuar cualquier estudio a la vía.

La comisión de estudio funcionó bajo una Junta de Comisionados y una Secretaría Ejecutiva. Los tres países se representaron en la junta señalada, por medio de comisionados y delegados. Había dos vicepresidentes y un Presidente.<sup>141</sup>

El trabajo de la Comisión fue constante y duró algunos años; durante los primeros cinco se plantearon las reglas de procedimiento y reglamentación para seleccionar contratistas. En septiembre de 1990 se completaron los informes que a su vez se dividieron en fases.<sup>142</sup> Cabe señalar que los gobiernos llevaron a cabo un contrato con Sinbol, consorcio de contratistas panameños para ejecutar los estudios.<sup>143</sup>

FASE 1. Diseñada para investigar las alternativas apegadas a la factibilidad. Para ello se pensaron dos perspectivas:

#### 1. Mejoras al canal existente

- A) Por medio de la creación de esclusas de nivel alto en Gatún con un nivel por medio de agua en el lago Gatún de 85 a 90 pies.
- B) Creación de esclusas de nivel bajo con un nivel promedio del agua en el lago Gatún de 35 a 55 pies.

<sup>140</sup> Véase Jaén Suárez, Omar. "El estudio de las alternativas del Canal de Panamá", en revista Lotería, Panamá, septiembre-octubre 1982, No. 362, p. 169-188.

<sup>141</sup> "Los panameños hacen cosas grandes", El Panamá América, Panamá, 26 de mayo de 1995, p. 5 B.

<sup>142</sup> Datos obtenidos de los informes de la Comisión para el Estudio de las Alternativas al Canal de Panamá.

<sup>143</sup> Informe final de la Comisión para el estudio de las alternativas del Canal de Panamá, Declaración Conjunta, Panamá, 1993.

## 2. Alternativas de un canal a nivel

Un canal a nivel que reemplazara al existente (ruta 14S).

Un canal a nivel aproximadamente a 16 kilómetros al oeste del canal actual (ruta 10).

La fase se caracterizó por ser un análisis previo, así como de beneficios y costos de cada alternativa. Los elementos a investigar fueron nivel de agua, barcos, manejo de vías, etc. Las investigaciones se dividieron en áreas específicas a las que se les nombraron componentes. En esta fase hubo tres:

1. Características de operación y evaluación de la capacidad
2. Estudios de ingeniería y estimado de costos
3. Proyecciones de tráfico y mercaderías

Para las investigaciones se consultaron fuentes de información. Asimismo, se analizaron alternativas no relacionadas con agua como el ferrocarril, oleoducto transístmico, carreteras, etc. De igual forma, se hizo un inventario biológico para conocer los impactos ambientales en el área a trabajar.

Fue así que la Comisión determinó en julio de 1992 dos alternativas a contemplar (incluyendo la ampliación de Corte Culebra y eliminando las propuestas menos favorables):

1. Esclusas de nivel alto de una o dos vías para barcos de 150,000 DWT y 200,000 DWT.<sup>144</sup>
2. Canal nivel de una sola vía para barcos de 250,000 DWT.

FASE II. Proyecciones de tráfico y mercaderías, determinación de costos y capacidad de alternativas seleccionadas.

En esta fase se utilizaron los tres componentes expuestos anteriormente en la Fase I, para hacer predicciones de tráfico, volúmenes de carga, costos de transporte, tamaño de naves, una sola vía en Corte Culebra, manejo de

---

<sup>144</sup> DWT. Abreviaturas que significan Toneladas en Peso Muerto. Número de toneladas que un barco puede llevar en carga, almacén, agua, pasajeros. Lewis, Edward. Barcos, p. 193.

aguas y mareas, dragado, equipo mecánico, cronograma de construcción y costos.

### FASE III. Análisis de factibilidad de las alternativas.

Por la información obtenida de los componentes de estudio se determinaron los restantes:

Esquemas y análisis financieros

Antecedentes e inventario biológicos

Análisis económico e impacto sobre los usuarios

Análisis ambiental

Análisis del impacto sobre Panamá

Ante el tipo de investigaciones se examinó la política de peajes para las alternativas seleccionadas, arreglos financieros e impactos a nivel mundial.

### FASE IV. Preparación del informe final.

Todo el análisis fue efectuado por informes de los contratistas y se terminó el 15 de septiembre de 1993, comprendiendo todos los informes iniciales y finales. Asimismo, se decidió que se creara un centro de información libre al público y para un estudio futuro.

Los resultados obtenidos definieron que para el año 2020 habrá 17,000 tránsitos con la ampliación de Corte Gaillard y 17,796 con el canal de 150,000, y para el año 2060, 23 mil 934, con un costo de 5.4 billones de dólares.<sup>145</sup>

El análisis de comercio mundial consideró las transacciones efectuadas entre 60 países con un comercio marítimo de 2.6 toneladas, en relación al Canal, haciendo una diferencia entre las rutas comerciales para las que el Canal las hace más cortas y aquellas en las que el Canal no es primordial. Las causas establecidas para que se escojan rutas que no contemplan el Canal se debe a la efectividad de otras alternativas.

El análisis de flota mundial dedujo que el tráfico esperado en las alternativas canaleras dependerá del tamaño más grande de los barcos.

---

<sup>145</sup> Informe final de la Comisión para el estudio de las alternativas del Canal de Panamá, Declaración Conjunta, Panamá, 1993, vol. 1, p. 11.

El análisis de tráfico determinó que las naves y sus cargas, que cruzan el Canal actualmente, no serán afectadas por el tamaño del Canal, excepto carga seca, tanqueros de crudo y de contenedores. Especificando las rutas siguientes para cada carga:<sup>146</sup>

- Carga seca:
  - Carbón
  - Costa este de Estados Unidos hacia Lejano Oriente
  - Golfo de Estados Unidos al Lejano Oriente
  - Costa este de Colombia al Lejano Oriente
  - Costa oeste de Canadá a Europa
  - Costa oeste de Canadá a Brasil
  
- Mineral de hierro
  - Norte de Brasil al Lejano Oriente
  - Venezuela al Lejano Oriente
  - Costa este de Canadá al Lejano Oriente
  - Chile a Europa
  
- Tanqueros de crudo
  - Crudo de Venezuela al Lejano Oriente
  
- Contenedores
  - Costa este de Estados Unidos al Lejano Oriente (viceversa)
  - Costa oeste de Estados Unidos a Europa (viceversa)

Se espera que las fuentes de financiamiento puedan provenir de una reserva de peajes, a continuación se muestra una tabla proporcionada por la Comisión Tripartita.

---

<sup>146</sup> Impacto de las alternativas del Canal de Panamá, (Coordinador: Villalaz Janzel), Universidad de Panamá. Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Programa de Maestrías y Desarrollo del Sector Marítimo, Panamá, 1994, p. 19-20.

FUENTE DE FINANCIAMIENTO	TASA DE INTERÉS	PERIODO DE GRACIA	TERMINO EN AÑOS
Japón	6.20%	2.3	16.7
Estados Unidos	7.60	4	13.5
Proveedores de equipo	6.75	3	5
Banca comercial	6.75	5	10
Bancos de desarrollo	7.50	5	20

Por último, el informe final recomienda:

“(1) El actual Canal de Panamá, con la ampliación de Corte Gaillard, parece estar en condiciones de responder a la demanda del comercio marítimo internacional hasta el final de la segunda década del Siglo XXI. Sin embargo antes del 2020 deben tomarse algunas medidas para prepararse para el tiempo en el que el tráfico proyectado no pueda ser atendido por el actual Canal de Panamá.

(2) Deben realizarse futuros estudios para establecer con firmeza, cuándo la mejora será necesaria, a fin de comenzar a planificar los estudios ambientales requeridos para los trabajos finales de diseño de ingeniería y el inicio de la construcción.

(3) Durante el período que sea necesario introducir mejoras al Canal de Panamá con la ampliación de Corte Gaillard, se debe dar consideración al tercer juego de esclusas, de nivel alto, con capacidad para buques de 150,000 DWT.

(4) Además de los resultados antes indicados, y las conclusiones siguientes, cada Comisionado podrá someter sus recomendaciones a su respectivo gobierno.

(5) La República de Panamá debe mantener el Centro de Información en un local apropiado dirigido por una agencia adecuada”.<sup>147</sup>

Fue así que la Comisión concluyó que un canal de nivel alto con capacidad de 250,000 DWT sería medianamente efectivo. La opción recomendable fue el canal de alto nivel de 150,000 DWT. La alternativa toma en cuenta el actual canal y un nuevo canal que desviaría el tráfico por las esclusas de Gatún y Miraflores. Así, en cada esclusa las cámaras elevaría los

<sup>147</sup> Informe final de la Comisión para el estudio de las alternativas del Canal de Panamá, Declaración Conjunta, Panamá, 1993, vol. I, p. 8-9.



buques al nivel del lago y descenderlo al nivel del mar. Las nuevas esclusas localizadas en el Pacífico y el canal alterno se localizarían a 2 kilómetros al oeste de la excavación realizada en 1942.

Por otra parte, se definió que el Canal sería funcional con la ampliación dada en Corte Gaillard, pero antes de cualquier mejora deben realizarse o actualizar estudios para la efectividad de los mismos para considerar el comercio.

El juego de esclusas utilizará al máximo el Canal, una nueva esclusa en Miraflores y otra en Gatún, se contempla que sean más grandes; del lado Atlántico estarían localizadas a un kilómetro al este de las existentes, con nuevas represas, compuertas, etc.

Guillermo Quijano; Presidente de la Comisión Tripartita, señaló que se afectarían algunas estructuras como el puente de las Américas que tendría que ser removido, rehabilitar la vía férrea y eliminar las instalaciones portuarias, consiguiendo fuentes de agua para las ciudades terminales.<sup>148</sup>

### 3.2.2 EL CONGRESO UNIVERSAL

El 25 de enero de 1995, el Dr. Ernesto Pérez Balladares, Presidente de Panamá, convocó a la realización del Congreso Universal del Canal de Panamá, mediante el Decreto Ejecutivo No. 96, para informar a todos los interesados en la franja canalera sobre su transición y los preparativos para su incorporación como organización nacional.<sup>149</sup>

De igual forma se nombró al Lic. Fernando Manfredo, quien fue sub-administrador por diez años y por un año administrador de la Comisión del Canal, como Presidente de la Comisión Organizadora del Congreso Universal del Canal de Panamá. Fue así que el organismo comenzó su labor creando un reglamento sobre su trabajo y la Fundación para el Congreso Universal de Panamá, para recibir donaciones de todos los países que quisieran cooperar.

El Congreso Universal nació como una respuesta para todos los usuarios y personal relacionado al Canal, ya que con la transición del mismo, para 1999 han surgido dudas y preguntas sobre su porvenir. Por otra parte, se explicó la trascendencia de los estudios realizados y los avances en obras y programas de capacitación para quienes lo manejan. Sin embargo las

<sup>148</sup> Quijano, Guillermo. "Alternativas al Canal", La Prensa, Panamá, 22 de abril de 1995, p. 40A.

<sup>149</sup> Datos proporcionados por el Lic. Fernando Manfredo, Presidente de la Comisión Organizadora del Congreso Universal del Canal de Panamá.

soluciones sobre el destino canalero no se han resuelto, es lógico que un foro de este tipo tratara de conjuntar opiniones, experiencias, y sobre todo, invitar y asegurar la participación de los panameños para ratificar la modernización del Canal. A su vez, con la reversión de bases militares, entre otras instalaciones, se busca la forma de utilizar las tierras para actividades que sirvan de apoyo a las empresas náuticas. Ante todo, el Congreso Universal se dirigió a usuarios y a la comunidad internacional para prepararse ante la llegada del siglo XXI.

La importancia del Congreso para Panamá y el mundo, se expresó con el reconocimiento de Las Naciones Unidas el 7 de noviembre de 1995, los Estados Miembros apoyaron al país centroamericano para la creación de dicha organización.<sup>150</sup>

Entre los principios fundamentales se buscó el diálogo abierto para que todos los miembros opinaran sobre lo acontecido y propusieran ideas que contribuyeran a la renovación del recurso marítimo. No obstante, el hecho de que un miembro se interesara en las condiciones de la franja canalera no implicaba un compromiso de inversión o de apoyo para las acciones futuras, sino que era necesario conocer la visión que los asistentes tenían sobre la vía.

Para la realización del mismo se planeó una agenda a seguir, la cual se ejecutó por medio de debates y reuniones plenarias. Todos los participantes pudieron plantear propuestas y expresar sus ideas en las reuniones.

The Seatrade Organization, empresa británica, fue la encargada de dirigir las exposiciones, por contar con casi 30 años de experiencia en organización de simposios, congresos, talleres y exhibiciones sobre temas marítimos en todo el mundo. La empresa fue contratada para promover la asistencia y seleccionar a los expositores internacionales. Por otra parte CONGREXPO, empresa panameña, brindó apoyo a la Seatrade.

A pesar de que se llevaron a cabo las invitaciones pertinentes para la asistencia de la comunidad internacional se acordó que cada miembro pagaría una cuota de inscripción de 700 dólares y cubrirían sus gastos de transporte y permanencia en el país, a excepción de los expositores e invitados especiales.

Por lo que respecta a los participantes del Congreso, se citan detalladamente algunos miembros, para presentar un contexto de quienes son

---

<sup>150</sup> "Programa de la Conferencia Primer Congreso Universal del Canal de Panamá". mimeo. Panamá. 1997. p.2.

los responsables de la actividad náutica según informes de las oficinas del Congreso Universal.<sup>151</sup>

- Usuarios del Canal
  - Propietarios de barcos
  - Propietarios de la carga
  
- Industria Marítima General
  - Constructores de barcos
  - Operadores de astilleros
  - Empresas dedicadas a servicios de la industria marítima
  
- Banca y Seguros
  - Puertos de origen y destino de la carga que pasa por el Canal
  
- Asociaciones
  - Asociaciones de armadores y cámaras marítimas
  - Asociación de importadores y exportadores
  - Cámaras de comercio
  - Asociaciones de industriales
  - Asociaciones turísticas
  - Asociaciones de abogados
  
- Organismos gubernamentales
  - Ministerios o secretarías de transporte
  - Ministerios o secretarías de comercio exterior
  - Autoridades portuarias
  
- Organismos internacionales
  - Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo
  - Organización de Estados Americanos
  - Organización Marítima Internacional
  - Parlamento Latinoamericano
  - Parlamento Europeo

---

<sup>151</sup> *Ibidem*, p. 7.

- Organismos Educativos y de Investigación

Asimismo, es esencial describir la agenda planeada para el Congreso, la cual fue decidida después de consultar entidades internacionales, gubernamentales y privadas.<sup>152</sup>

- La transición de un canal estadounidense a un canal panameño
  - Nueva Legislación y nuevas estructuras organizativas
  - Asuntos organizativos
  - Peajes
  - Reclamos
- Retención de la fuerza laboral existente y de la capacidad de seguir reclutando el personal más calificado disponible en el mercado
  - El sistema de empleo
  - Reclutamiento fuera del istmo y retención
  - Continuidad del sistema de mérito
- Mantenimiento de altas normas de calidad en el mantenimiento de los equipos e instalaciones y en el entrenamiento de personal
- El Canal del siglo XXI
  - Proyecciones de tránsito
  - Resultado de los estudios de alternativas de 1993
  - Inversiones para adecuar la capacidad a la demanda pronosticada
- Los puertos y otros servicios de apoyo a la navegación
  - Planes y programas
  - Esfuerzos de privatización
- La estrategia marítima de Panamá
  - El registro de naves
  - Servicios adicionales a la industria
  - Fortalecimiento institucional

---

<sup>152</sup> Ibidem, p. 10, 11.

- Las áreas revertidas y por revertir en las riberas del Canal  
El Plan General del Uso del Suelo y el Plan Regional para la  
Conservación de la Cuenca Hidrográfica  
Las opciones para el uso y desarrollo de esas áreas  
Régimen aplicable
- Gobernabilidad  
Garantía a los usuarios del Canal y a la comunidad internacional de  
estabilidad política y jurídica

La invitación del Congreso afirmaba en uno de sus apartados las ventajas de asistir:<sup>153</sup>

“El Congreso ofrece la oportunidad de conocer de primera mano las metas y objetivos que se propone alcanzar el nuevo país que administrará el Canal a partir del medio día del 31 de diciembre de 1999 y de participar en la discusión sobre sus planes y programas las políticas que guiarán la acción.

Hacerle conocer a la futura administración cuáles son sus preocupaciones y temores, y obtener las respuestas apropiadas para los problemas específicos que enfrentan los diferentes clientes del Canal: barcos de pasajeros, barcos portacontenedores, barcos graneleros, barcos tanqueros, barcos con carga perecedera, etc.

Conocer los resultados de los estudios que se han realizado sobre demanda futura del Canal y las alternativas para adecuar la capacidad del Canal, así como el impacto en los usuarios de las alternativas estudiadas.

Por otra parte, la oportunidad a los dueños de barcos y de carga de saber cuáles serán las reglas aplicables a los barcos que transitan el Canal, las reglas de arqueo, las políticas de peajes, el manejo de accidentes, los reclamos por pérdidas y daños a los barcos, a la carga o los pasajero, etc., en un Canal que funcionará bajo la legislación panameña.

Explorar con la nueva administración del Canal los mecanismos que se pueden establecer para que sus usuarios desarrollen planes presentes y futuros de la Autoridad Portuaria Nacional con relación a los puertos de Cristóbal y Balboa; los planes que tiene Panamá para adecuar a las instituciones marítimas a las demandas de eficiencia que exige el hecho de que Panamá se esté convirtiendo en una potencia marítima.

---

<sup>153</sup> Ibidem, pp. 23, 24.

Saber sobre el terreno las oportunidades de inversiones en las áreas revertidas y por revertir para el desarrollo del transporte marítimo y del comercio mundial.

Finalmente, y lo más importante, el Congreso ofrece a los participantes la oportunidad única de formar parte de la historia futura del Canal”.

### 3.2.3 OTRAS PROPUESTAS

El desarrollo comercial se ha incrementado y se apoya profundamente en la navegación para acortar distancias; sin embargo el aumento de contenedores ha hecho que numerosas rutas compitan con el Canal de Panamá. Ante el panorama, es necesario citar cuales son las posibilidades en otras naciones para continuar la actividad comercial, pero también es importante mencionar las alternativas históricas que han sido consideradas y podrían ser retomadas en cualquier momento para la reestructura:

#### Mejoras que no incluyen a las esclusas

Tercer juego de esclusas de alto nivel con un costo de 5 mil 400 millones de dólares, tardaría 10 años su construcción generando aproximadamente 95 mil empleos directos e indirectos y aumentando a 30 mil las naves que pasaran en un año.

Lago terminal. Permitiría el tránsito de barcos más grandes, aprovechando instalaciones existentes, creándose nuevos suministros de agua.

Plan López-Moreno. Creado en 1981 propone un nuevo lago de almacenaje para eliminar los problemas de administración de agua, contemplando que un canal de esclusas generaría 96 mil nuevos puestos de trabajo durante los años de su construcción, necesitando 12,853 empleados más.<sup>154</sup>

---

<sup>154</sup> Elton, Charliote. *Rivales o aliados, Japón, Estados Unidos en Panamá*, Centro de Estudios de Acción Civil Panameña, Panamá, 1990, p.54.

Canal a nivel. Comprende dos rutas esenciales la 14, ruta actual del Canal y un área paralela a la misma, que es la ruta 10 (la Chorrera), con esclusas, compuertas, para barcos de 250 mil toneladas de peso muerto, generando más de 140 mil empleos en sus 13 años de construcción. Ubicado a 18 km. del actual. Su costo no podría recuperarse por peajes.

Estudios del Canal Interoceánico de 1970, conocido como Ruta 10. Ubicado a 16 kilómetros al oeste del Canal actual con esclusas y compuertas de mareas igual que la 14.<sup>155</sup>

Estudios del Canal Interoceánico de 1970. Conocido como Ruta 14S propone un canal a nivel por la ruta del canal actual.

Plan Vergara. Canal a nivel por la ruta 10 con ensenadas, sin esclusas ni compuertas de mareas para barcos de 250 mil toneladas, convirtiéndolo en el mayor centro portuario. Contempla, incluso, la tranquilidad del personal que lo dirige.<sup>156</sup>

#### Oleoducto

Puente terrestre de ferrocarril y carretera

Centropuerto pretende modernizar el ferrocarril que va de Panamá a Colón y la carretera transistmica, construyendo un puente terrestre para favorecer flujos de exportación-importación con carga de contenedores en América Latina y el Caribe especialmente.<sup>157</sup>

Alternativa Lakas. Canal mecánico, diseñado en 1983, sistema que levantaría y transportaría los barcos de 200 mil DWT en vez de esclusas.

Plan Montenegro. Propone que Panamá podría acudir a otro país, en caso de agresión, miembro de la Organización de las Naciones unidas

---

<sup>155</sup> Quijano Guillermo, "Alternativa en el estudio para el Canal", en Centro Financiero; Foro sobre perspectivas del Canal de Panamá y la Región Interoceánica, 1993, p.5.

<sup>156</sup> Información tomada de artículos de Demóstenes Vergara.

<sup>157</sup> Elton, Charlotte. *Desafío para los panameños*, Centro de estudios de acción panameña, 1987, p. 59.

para su defensa, que la administración se constituya de una dirección y con sus propios órganos legislativos y bancos.<sup>158</sup>

Esclusas de contrabalance. Permitirían reciclar el agua usada en los esclusajes, dos pares de esclusas paralelas a las actuales con el doble de capacidad, fomentando el ahorro de agua que corre hacia el mar.<sup>159</sup>

La valoración de la Comisión Tripartita y el Congreso Universal son esenciales, pues constituyen los estudios más recientes, que a su vez han retomado investigaciones anteriores; asimismo han conjuntado la opinión de expertos en la materia con el trabajo de naciones que han concluido sugerencias que cambiarían la problemática del Canal y han invitado a los interesados para analizar propuestas. Quien mejor que los afectados o beneficiarios de un servicio tan importante para aportar sus puntos de vista y experiencias. A ello hay que sumar un factor decisivo, un elemento preocupante que forcejea con el progreso: el tiempo.

Ante la gama de perspectivas, que en determinado momento pueden ser viables para la remodelación del canal, compiten numerosos proyectos reales que han capturado la atención de todos los involucrados en la industria naviera para el ahorro de tiempo, esfuerzo y dinero.

El sistema mini-bridge, que se inició en 1972, desvió la carga de contenedores que se transportaba por vía marítima hacia el ferrocarril; vía que se hizo más efectiva por la reglamentación de permisos: un documento de embarque puede utilizarse para el transporte de carga en ferry y barco. Es así que unos cuantos papeles permiten que el traslado de la mercancía por E.U sea más rápido; al igual que los trenes de doble plataforma que transportan un contenedor sobre otro; los modernos sistemas de cómputo también lo hacen más atractivo, además hay que agregar que es más rápido. En una etapa pasada fue más costos, sin embargo, los peajes disminuyeron y se diseñaron políticas que ganaron más clientes. El sistema intermodal o tierra-agua, entre Estados Unidos y Asia, ha envuelto gran parte de la transportación de contenedores y de la carga a granel, dato aún más interesante porque la mayor carga del Canal es de este tipo. Es decir, las causas señaladas generan la preferencia de puertos como Long Beach y Los Angeles. Un ejemplo son las

---

<sup>158</sup> La Prensa, Panamá, 13 de enero de 1992, p. A 14.

<sup>159</sup> El boletín, Panamá, 25 de septiembre de 1995, p. 2.



compañías Sea Land y America President Lines que abandonaron la ruta del Canal,<sup>160</sup> ya que al parecer es más lenta aunque más barata.

Los aviones y contenedores han modificado el comercio internacional en la marina mercante y las áreas geográficas, a ello se suma la fabricación de grandes buques que se han denominado post-Panamax, Panamax, y tuberías de transporte de petróleo impulsado por aire y agua en otros países, como el oleoducto transistmico.<sup>161</sup>

Los yacimientos petrolíferos de Alaska<sup>162</sup> trajeron consigo un boom que hizo pensar en la creación de oleoductos para su transportación porque los barcos de gran tamaño no podían pasar con su carga. En 1982 los embarques de Alaska por el Canal generaron 1600 tránsitos y cerca de 51 millones de dólares por ingresos de peajes. Después que el oleoducto abriera el tráfico de Alaska disminuyó en esa misma década a pesar de ser tan criticado por su impacto en la ecología. El oleoducto de Panamá, que va de Charco Azul hasta Chiriquí, en el Atlántico, bombea el petróleo extraído desde Alaska. Anteriormente los tanqueros de gran tamaño que no podían pasar por las esclusas de Panamá pasaban su contenido de petróleo a otros buques de menor tamaño para continuar con el trayecto, sin embargo, fue más fácil la culminación del oleoducto.

Por otra parte, Akira Inove, director de la Sección de Puertos y Logística de la Asociación de Armadores de Barcos de Japón, mencionó que existen rutas alternas para el traspaso de las mercancías de los países asiáticos a EU., ya que otras opciones son utilizadas por los contenedores que se embarcan hacia Los Angeles en la Costa Occidental hasta Nueva York. Según los registros, desde 1988 es menor la cantidad de barcos que cruza el Canal, en este año 1630 barcos lo cruzaban, seis años después 1280. "Japón buscará la ruta más eficaz, rápida y económica", afirmó Inove.<sup>163</sup> Igualmente, se destacó la necesidad de que Panamá realizara la construcción del juego de esclusas a partir del año 2010. Moisés Castillo, principal delegado de la Comisión Tripartita, sustentó que era imposible un canal a nivel: "no puede ser, porque donde hay un océano que tiene una diferencia con el otro de tres metros de altura no puede haber un canal a nivel que permita transitar los

---

<sup>160</sup> Elton, Charlotte. *Rivales o aliados*, p. 58.

<sup>161</sup> "Documento preparado para uso del servicio diplomático y consular en relación al Congreso Universal del Canal de Panamá". mimeo. Panamá, 1997.

<sup>162</sup> Elton, Charlotte. *Rivales o aliados*, p. 61.

<sup>163</sup> La Prensa Supplement, Panamá, 21 de noviembre de 1995, p. 10-11.

barcos con seguridad y confianza y muchos menos los barcos con cargas tóxicas".<sup>164</sup> Sin embargo, las objeciones no se hicieron esperar y se apoyó a fondo la idea de un canal a nivel en contra del juego de esclusas. Lo cierto es que cualquier construcción afectaría la flora y fauna marina, al igual que corrientes de agua, creando sedimentaciones.

La presencia de la potencia asiática se hizo real con un otorgamiento de 470 mil yenes a la Universidad de Panamá para los laboratorios de idiomas, como informó la prensa.<sup>165</sup> Asimismo, han sido continuas las reuniones entre el Presidente Pérez Balladares y representantes de la Cámara de Comercio, y de empresas portentosas como Toyota.

De igual modo, existen productos que causan mella en el comercio de todo el mundo, por ello se transportan en cargueros de gran tamaño permitiendo que las materias primas sean procesadas cerca del lugar de su extracción. Así como el sistema intermodal, el Canal de Suez ha reducido recorridos de los barcos de Europa a Oriente.

Todas las opciones antes señaladas conforman la competencia comercial, pero a ellas se unen los proyectos que pretenden culminarse. El desarrollo de los grupos navieros puede traer consigo una batalla por abrir nuevas rutas y plantear nuevas tarifas.

APL Ltd, segunda empresa naviera más grande de EU, quiere lanzar un nuevo servicio entre Houston y puertos de América Latina, incluyendo México, Panamá y Colombia.<sup>166</sup>

Se ha pensado en la creación de un puente terrestre entre el golfo de México con el océano Pacífico por ferrocarril. Asimismo, el proceso de privatización del Ferrocarril del Sureste contempla sus 303 kilómetros de vía que enlazan a Veracruz, por el golfo de México, como un paso complementario para el Canal. Cabe señalar que empresas estadounidenses y japonesas se han interesado en el paquete.<sup>167</sup>

El Canal ahorra hasta poco más de 6,000 millas, gran parte del comercio de América Latina con países asiáticos, principalmente el de Japón, depende de él desde la Segunda Guerra Mundial.

<sup>164</sup> La Prensa, Panamá, 23 de marzo de 1995, p. 6 A.

<sup>165</sup> La Prensa, 12 de septiembre 1995, 1A. plana y 3A.

<sup>166</sup> Fuente: Asociación de autoridades portuarias de Estados Unidos, Oficina del Censo. Vía internet, periódico Reforma: <http://www.infosel.com.mx>

<sup>167</sup> Fuente: Vía internet, periódico Reforma: <http://www.infosel.com.mx>

Dos terceras partes del comercio de Ecuador pasa por él,<sup>168</sup> manteniendo una relación con Estados Unidos, Europa y Lejano Oriente. Si la ruta suspendiera su servicio, el comercio latino se desvanecería, ya que los principales usuarios son Ecuador, Perú, Chile y países centroamericanos.<sup>169</sup> Más de la mitad de las exportaciones de maíz de Estados Unidos a Asia lo utilizan y la carga de contenedores se expresa en una cuarta parte.

Por otro lado, muchos articulistas han afirmado al paso de los años que los puertos de Balboa y Cristóbal tienen que ser reestructurados porque son insuficientes y caros, según informes de La Prensa, fue lo que manifestó Hugo Torrijos, director de la Autoridad Portuaria Nacional, quien hizo hincapié en el ahorro de tiempo para carga y descarga.<sup>170</sup>

Entre otras opiniones se han presentado comparaciones como la del Aeropuerto de Kansai en la Bahía de Osaka, es una isla artificial de 311 hectáreas<sup>171</sup> y un puente que conecta a tierra firme que se aprovecharía con puertos y un aeropuerto, de este proyecto podrían basarse los ingenieros para Panamá, lo cierto es que se pretende destacar el interés del país asiático para invertir en vías modernas.

Algunos otros puntos como la seguridad no se han pasado por alto, incluso el terrorismo ha sido contemplado y abiertamente se pregunta cuál es el tipo de Canal que ofrece mayor seguridad.<sup>172</sup> Se afirma que en años pasados Panamá se interesó en tres puntos específicos: actualización de las investigaciones de las esclusas, incremento de exportaciones de productos panameños a Japón y apoyo del Gobierno de Tokio. De igual modo, se piensa que la inversión en contenedores es importante.

La prensa ha dado importancia a los países que de algún modo han intervenido en el Canal, por ello se llegó a mencionar que Japón recibía muchos privilegios.

Los columnistas y articulistas consideran que la influencia de Estados Unidos ha sido negativa en el Istmo ya que ha afectado la soberanía de su

---

<sup>168</sup> Fernando Manfredo, Documento diplomático y consular referente al Congreso Universal de Panamá de 1977, mimeo. Panamá, 1997.

<sup>169</sup> Patterson, Anne, *Strategic in interest in Panama*, for Interamerican Affairs, 20 de marzo de 1995, vol. 6, No. 12, p. 228-231. Consultar Documento Consular para uso de servicio diplomático y consular en relación al Congreso Universal del Canal de Panamá, mimeo. Panamá, 1997.

<sup>170</sup> La Prensa, Panamá, 15 de agosto de 1994, p. 13.

<sup>171</sup> Vergara, Demóstenes, "El Canal para el siglo XXI", La Prensa, Panamá, 01 de octubre de 1994, p. 20 A.

<sup>172</sup> Vergara, Demóstenes. "¿Qué tipo de Canal ofrece seguridad?", La Prensa, Panamá, 16 de agosto de 1992, p. 10 B.

nación y los intereses panameños en contra de una minoría que podría ejemplificarse con un artículo que señalaba que el retiro de Estados Unidos traería consigo el declive panameño por el dólar y otros beneficios, así las familias panameñas se verán afectadas ante la situación futura". Abramos los ojos y veamos la realidad. Ningún panameño alimenta a sus hijos con soberanía (...) que se queden los gringos, dice Doña Fefa y sus vecinos, que construyan más puentes, más carreteras, más centros de salud y escuelas".<sup>173</sup>

Algunos más opinan que se anula el Artículo XII del Tratados Torrijos-Carter donde se indica que sólo Panamá y Estados Unidos podrían negociar términos para acordar construcción del canal o mejoras del actual.<sup>174</sup> Recomiendan que un tercer juego de esclusas es la propuesta más viable para enfrentar el futuro, tal como lo recomendó la Comisión Tripartita en contraposición del Ing. Demóstenes Vergara, creador del plan, apoya su idea en escritos que aparecieron en diarios,<sup>175</sup> sustentando que un juego de esclusas no es conveniente y agrega que el canal a nivel convertiría a Panamá en un centro de operaciones portuarias magnífico y de alta seguridad. Antonio Sucre, en El Panamá América, defiende la misma posición: el canal a nivel supuestamente no afectaría el sistema hidráulico del actual canal.

Asimismo, las fuentes refieren que las áreas revertidas son sensibles y ARI tiene la obligación de velar por su mejor uso incrementando el valor de los recursos naturales.<sup>176</sup>

Es necesario reflexionar que si una empresa sigue en función es porque sus clientes, en este caso usuarios, han utilizado el servicio. Sin embargo el aumento de peajes tiene como consecuencia que cada empresa naviera efectúe un examen de su economía, de lo que va a pagar y la retribución que esto trae consigo, los que pueden pagar lo seguirán haciendo, aunque si la ruta no es efectiva busquen otra que los beneficie, pero algunos países no corren con la misma suerte y oportunidad para hacerlo, por ello dependen del Canal en cierta medida.

"El Canal es una tecnología vieja y fija que no puede ser cambiada sino con una muy costosa inversión; está localizado en una economía pequeña como lo es Panamá, que limita las posibilidades de privatización de algunas

<sup>173</sup> Jenkins Lara, Antonio. "Que se queden los gringos", La Prensa, Panamá, 28 de febrero de 1955, p. 20 A.

<sup>174</sup> El Panamá América, 01 de abril de 1992.

<sup>175</sup> Vergara, Demóstenes. "Objeciones y recomendaciones hechas por Comisión Tripartita", La Estrella de Panamá, Panamá, 7 de mayo de 1995.

<sup>176</sup> Gómez, Carlos. "A reforestar las áreas revertidas", El Universal, Panamá, 9 de marzo de 1996.

de sus funciones por la dificultad de conseguir quien lo reemplace en caso de que falle; los salarios son altos y los clientes han estado acostumbrados a un servicio de excelencia. Los gastos de mantenimiento se incrementarán por el envejecimiento de las instalaciones del Canal”.<sup>177</sup>

Si una ruta es más rápida atrae más usuarios, desvía más tráfico y contribuye en el crecimiento y modernización de la misma; pero si una vía marítima no es eficaz pasa a la historia y por lo tanto, al olvido.

---

<sup>177</sup> “Documento preparado para uso de servicio diplomático y consular en relación al Congreso Universal del Canal de Panamá, mimeo. Panamá, 1997, p. 8.

## CAPITULO 4

# PROPUESTA ECONÓMICA Y COMERCIAL, UN RETO PARA EL PAÍS CENTROAMERICANO

### 4.1 LA ECONOMÍA PANAMEÑA Y EL COMERCIO INTERNACIONAL

El sector económico conforma un apartado esencial del país centroamericano. Un cambio en la economía mundial afecta el número de tránsitos por el Canal así como el funcionamiento del mismo.<sup>178</sup> Panamá es un país que “no ha resuelto establecer las raíces de una economía autóctona” como señala Richard Behrendt en la Revista Lotería,<sup>179</sup> a pesar de que cuenta con una flota mercante de 25 mil 186 barcos petroleros, 52 mil 769 cargueros, 4 mil 100 contenedores y 5 mil 445 de otro tipo.<sup>180</sup>

El país ístmico tiene convenios o acuerdos comerciales, tratados de libre comercio e intercambio preferencial con Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y República Dominicana; acuerdos de alcance parcial con México y Colombia; tratados suscritos con países centroamericanos; rebajas porcentuales para algunos productos; participación en bloques; entre otras gestiones.<sup>181</sup> También se ha creado un programa para promover el desarrollo económico a través de la iniciativa privada de Centroamérica y las islas del Caribe, tratando de acrecentar la inversión interna, ampliar exportaciones y promover la Ley de Restablecimiento del Caribe de 1983 que proporciona o prevé la franquicia aduanera para productos importados desde países de la cuenca a los Estados Unidos de Norteamérica.<sup>182</sup>

Los propósitos del gobierno de Pérez Balladares se han centrado en la incorporación del país al Tratado de Libre Comercio, TLC o NAFTA,<sup>183</sup> su importancia radica en que “seguirá siendo útil para el comercio marítimo dentro de la nueva modalidad económica internacional de bloques

<sup>178</sup> El futuro del Canal de Panamá, Fundación Omar Torrijos, 1988, p. 22.

<sup>179</sup> Behrendt, Richard F. “Aspectos sociales y económicos del Istmo de Panamá durante la época de tráfico interoceánico primitivo (1519-1848)”, Revista Lotería, Panamá, 1961, p. 21.

<sup>180</sup> Directorio de exportadores 1996, Instituto Panameño de Comercio Exterior, Panamá, 1996.

<sup>181</sup> “Panamá eleva imagen internacional”, Ministerio de Relaciones Exteriores, Panamá, 1996, p. 5.

<sup>182</sup> Directorio de exportadores 1996, Instituto Panameño de Comercio Exterior, Panamá, 1996.

<sup>183</sup> Canal de Panamá hoy, Panamá, junio de 1994, apartado 2.

comerciales”, señaló Eduardo Vega,<sup>184</sup> argumentando que en los ochenta el comercio estuvo dominado por Asia, Europa Occidental y América del Norte. Vega considera que el Canal concentrará un comercio dinámico a principios del siglo XXI. El TLC podrá incrementar las relaciones entre Asia y Estados Unidos. Cabe señalar el comercio marítimo establecido entre los lugares señalados, se movilizaría por el canal, concentrando una población consumidora mayor y un auge económico para los países de América que pudieran incorporarse.

El objetivo es que Panamá se convierta en socio del desarrollo económico mundial ya que la globalización,<sup>185</sup> los bloques económicos, la competencia entre países por calidad y poder, y la integración de mercados, aumentan con el paso de los días pretendiendo eliminar las barreras fronterizas de bienes, servicios y tecnología, entre otros elementos. La concepción se ha arraigado a medida que ha aumentado el éxito de los países asiáticos que se han interesado ávidamente en países latinoamericanos para el traslado de fábricas e industrias beneficiándose con bajos costos de producción; afirmación que puede comprobarse con su actuación en la Zona Libre de Colón ya que los mayores proveedores son: Japón, Hong Kong, Corea del Sur, Taiwan, Tailandia, entre otros, comercio realizado a través del Canal de Panamá.

A lo anterior hay que sumar la abundancia de recursos naturales que aún existen en los países latinos y lo que representan para Asia. Por ello el Canal se convierte en un punto medular para el crecimiento del comercio, haciendo efectivo el objetivo de los distintos proveedores de los que Japón podría encabezar la lista.

De otro modo hay que exaltar que la economía panameña depende de la generación de divisas, la exportación de bienes y servicios (que generalmente surge en las economías pequeñas donde las divisas representan una cuota muy grande del Producto Interno Bruto) y la producción nacional. “Casi tres cuartas partes de las divisas provienen de servicios que están relacionados al Canal. Para Panamá no es tan importante la viabilidad económica del Canal, es esencial, motivo de supervivencia. Tendríamos que rehacer la economía si el Canal desaparece (...) los principales usuarios del Canal son Estados Unidos y Japón pero ambos países pueden vivir sin el Canal, mientras que

---

<sup>184</sup> “El Canal de Panamá en la economía mundial”, Canal de Panamá hoy, Panamá, junio de 1994.

<sup>185</sup> Acosta, José. “El Canal de Panamá y la economía del mundial después del año 2000”, Canal de Panamá hoy, Panamá, junio de 1994.

Panamá también puede vivir sin el Canal pero muy mal (...) Los países están participando en agrupaciones económicas, en bloques económicos, y los que no participan en esos bloques y que no tienen una producción competitiva como es el caso de Panamá, tienen muy poco que ofrecer como un centro para el procesamiento industrial".<sup>186</sup> Economía que es consecuencia de una crisis e intervención armada.

Los principales productos de la exportación panameña a otros países son: plátano, camarón, café, textiles, azúcar y pescado, para países como Estados Unidos, Alemania, Suecia y Costa Rica, entre otros.<sup>187</sup>

El mundo pide a Panamá posición geográfica con servicios de transporte, comunicación, personal capacitado, recursos financieros y comerciales y administración eficiente. Panamá puede ofrecer políticas adecuadas y equipo moderno propiciando el crecimiento de ingresos por la ampliación de economía a escala (que transporta mercancías en barcos más grandes) y mayor difusión del país y sus beneficios; hechos que dan como resultado la obtención de ingresos adicionales y generación de empleos.

Por otra parte, la actividad de los puertos es un indicador de las tendencias que toma el comercio del mundo, algunos prosperan de acuerdo al aumento de importaciones o exportaciones. Las empresas navieras afirman que los puertos de América Latina han mejorado gracias a la privatización. Ernesto Pérez Balladares informó que los índices de inflación de su país han sido mayores al 2% en los últimos 40 años, y que las inversiones en turismo, reforestación y marítima han florecido.

"El Canal de Panamá ha sido la columna vertebral y el eje más importante para el desarrollo socioeconómico de nuestra República. De no tomarse una pronta decisión sobre la construcción del tercer juego de esclusas, la posición de Panamá como ruta principal para el comercio internacional irá decreciendo a través del tiempo, que implicará un efecto negativo en nuestra economía y decididamente afectará nuestra situación social y política".<sup>188</sup>

En reuniones pasadas se ha analizado la economía del mundo para evaluar si las materias primas serán sustituidas por sintéticos, si el carbón se

---

<sup>186</sup> Guillermo Chapman en "Centro Financiero", Foro sobre Perspectivas del Canal de Panamá y la Región Interoceánica, 1994, pp. 17-18.

<sup>187</sup> Datos proporcionados por el Instituto Panameño de Comercio Exterior, Zona Libre de Colón.

<sup>188</sup> Quijano, Guillermo. "Una obra para el siglo XXI", La Prensa, Panamá, 12 de abril de 1995, p. 6 A.



utilizará como combustible, si se explotarán recursos del mar y los barcos tanqueros y graneleros tipo Panamax, serían beneficiarios.

La proyecciones de crecimiento de la carga por el Canal de Panamá de 1995 al 2015 consideran que la carga en contenedores aumentará 1.5%; banano 2.5; químicos 3.0; pulpa en madera 2.8; papel 2.5; carbón, petróleo y granos 0.9 y azúcar 0.8.<sup>189</sup>

Lo cierto es que cualquier cambio debe analizarse antes de la toma de decisiones, sin dejar de pensar que el Canal juega un papel fundamental en la economía panameña y en el resto del mundo.

## **4.2 RETOS Y DESAFÍOS PARA LA ADECUADA OPERACIÓN DEL CANAL**

### **4.2.1 LA NECESIDAD DE LA PARTICIPACIÓN MULTINACIONAL PARA EL PRESENTE Y EL FUTURO**

Anteriormente se ha mencionado la destacada labor efectuada en los foros internacionales y la trascendencia de la participación de las naciones del mundo para el desarrollo naval del Istmo. Por otra parte, se han señalado puntos importantes de la economía panameña y el futuro manejo del Canal. Varias preguntas se perfilan ante el panorama descrito: ¿Panamá tiene los recursos para manejar su canal? ¿el país centroamericano puede reestructurar rápidamente las demandas existentes por los usuarios del mundo? ¿existen países interesados en participar conjuntamente en los proyectos en pro de la franja?

Por principio de cuentas se han citado los productos que Panamá exporta, no es necesario que su economía se ligue completamente a la manutención del Canal, sin embargo, de ella derivan varios factores que pueden contribuir a su desarrollo o hacerlo permanecer como elemento estático que no genere ingresos y ni siquiera el servicio propicio para todos los interesados en él. Por otra parte, como se ha destacado, las autoridades han pensado cómo se manejará, quiénes serán los dirigentes, pero... qué habrá que dirigir si no hay modernidad. De igual forma, se han diseñado programas de preparación para la transición, pero el paso definitivo cuestiona de dónde podrán proceder los fondos para la remodelación si se sabe que los peajes

---

<sup>189</sup> Canal de Panamá hoy, Panamá, agosto de 1995, año 4, No. 19.

apenas cubren lo esencial del Canal, es cierto que pueden costear una parte, pero el gran cambio tiene que afrontarse rápidamente. Si a ello se suman los cambios tecnológicos, habrá que afirmar que forzosamente la tecnología, y los estudios a realizarse, tendrán que provenir de los países potenciales en la materia y todos aquellos que se interesen en su evolución. De poder efectuar la renovación se tendrán que considerar fechas exactas debido a que las ideas se retoman constantemente pero hay que actuar porque las nuevas rutas son una opción válida para todos los países.

Las potencias que utilizan constantemente el Canal se interesan por él, al igual que otros países que no son los principales usuarios. Algunas naciones han tenido una creciente participación en las investigaciones, otras han invertido, lo cierto es que la comunidad internacional de una u otra forma ha apoyado a las autoridades, claro está que se ha tenido que buscar dicha participación. Tal declaración puede ser aventurada pero se comprueba con el comercio en la Cuenca del Pacífico, basado fundamentalmente en el papel de Japón, así Panamá podría seguir siendo enlace entre el Atlántico y la Cuenca. Un conglomerado de Hong Kong obtuvo contratos para modernizar puertos en el Pacífico y en el Atlántico. China es el tercer cliente más importante gracias a la carga que transporta por el canal.

Por otra parte, hay un notorio interés por Panamá últimamente, ya que se ha fomentado el asentamiento de oficinas para la promoción del comercio de países orientales y la creación de un centropuerto. Japón podría ser uno de los países más interesados "en la medida en que el Istmo seguirá siendo una encrucijada importante, el Japón debe garantizar su participación en la toma de decisiones en el futuro sobre las modalidades de transporte a través del mismo, por ser una economía dependiente del comercio internacional y con rutas marítimas extremadamente largas".<sup>190</sup>

Desde 1970 el país citado ha demostrado su interés por Panamá, Shigeo Nagano, representante de la Federación de la Cámara de Comercio, manifestó que contaban con la maquinaria necesaria para la edificación de un canal a nivel, aunque en años posteriores el país reconoció la necesidad de que la responsabilidad fuera compartida por otra nación, el resultado fue la Comisión Tripartita.<sup>191</sup> Japón ha estudiado profundamente Panamá, haciendo estudios como el de la Comisión y en forma conjunta con el Instituto del

---

<sup>190</sup> Elton, Charlotte. *Rivales o aliados*, p. 23

<sup>191</sup> Elton, Charlotte. *Rivales o aliados*, p. 23

Canal, organismo de la universidad interesado en el recurso marítimo.<sup>192</sup> Es necesario aclarar que para el comercio japonés el Canal es primordial, sobre todo el que mantiene con Estados Unidos, y que muchas rutas comerciales que pasan por el Canal son vitales para la potencia norteamericana. Los empresarios japoneses ven al Canal como una oportunidad para vender equipo tecnológico y servicios para su construcción, a pesar de que aún no sabe si pagaría la construcción de una remodelación de tal magnitud, pero necesitaría el apoyo de otros países para hacerlo, por lo tanto los representantes de la potencia han afirmado que Panamá debe buscar financiamiento y que el Canal no es un monopolio.

Hay que recordar que en diversas ocasiones han existido numerosos desacuerdos entre Japón y Estados Unidos, la potencia asiática requería un Canal a nivel, incluso algunas figuras públicas llegaron a opinar que si Japón lo quería, que él lo pagara.<sup>193</sup> La participación llegaría a reforzarse por el desarrollo de comercio chino que utilizaría la Zona Libre de Colón.<sup>194</sup>

Pero el interés de los japoneses por crear nuevas vías no tiene límites al igual que su imaginación en numerosos proyectos, pues han pensado en la construcción de carreteras desde China hasta Europa o un segundo Canal de Panamá.<sup>195</sup> Pero antes de la conclusión de cualquier idea, la estabilidad política en toda Centroamérica es prioritaria para la realización de los planes. Por ahora, los proyectos conjuntos ejecutados son los realizados en el Centro de Capacitación de Telecomunicaciones, fortalecimiento de la Escuela Náutica de Panamá y el Centro de Capacitación para Recursos Naturales Renovables.

Algunos informes describen que Panamá es el segundo país receptor de inversión japonesa en el mundo, el 50% de sus buques tienen bandera panameña, según datos proporcionados por funcionarios políticos, el 20%, en promedio, de las exportaciones de Japón atravesaban el Canal.<sup>196</sup>

Igualmente, un consorcio japonés mostró interés en proponer un paquete de inversiones por 300 millones de dólares, 50 para la planta

---

<sup>192</sup> El Instituto del Canal de Panamá tiene por objetivo primordial investigar todo lo referente a la vía acuática y sus áreas adyacentes, "pero de manera sostenida y sistemática" como explico su director, el Dr. Víctor Vega.

<sup>193</sup> La Prensa, Panamá, 01 de marzo de 1994, p. 5 A.

<sup>194</sup> La Prensa, Panamá, 22 de febrero de 1994, p. 11 A.

<sup>195</sup> Laroi, V. "Megaproyectos encienden imaginación en Japón" El Panamá América, Panamá. 18 de agosto de 1992, p. 22 B.

<sup>196</sup> La Prensa, Panamá, 17 de septiembre de 1995, p. 40 A.

potabilizadora. Desde el año de 1995 había sido invitado al Congreso Universal y a la Comisión Tripartita pero no se fijaron fechas. De igual forma, Pérez Balladares ha visitado Japón para promover la participación del país en el Canal y su intervención en la Comisión Tripartita; asimismo, el país asiático reitero su interés por actualizar los estudios.<sup>197</sup>

En lo que refiere al punto comercial, los barcos que salen de EU, cruzan el Canal y se dirigen hacia Sudamérica con productos químicos. Partiendo de Alaska, ruta Costa Occidental, que abarca el paso por Canadá, Estados Unidos, México y finalmente puertos del Atlántico, transportando frutas, madera y minerales. De EU a Lejano Oriente se transportan pasajeros. Cabe señalar que Japón utiliza la ruta plenamente para la obtención de materias primas, sobre todo las transpacíficas que se inician en Canadá, Estados Unidos, México, América Central y del Sur, incluyendo rutas que zarpan en puertos Atlánticos que cruzan Panamá para llegar a Hawaii, Filipinas, Japón, China, Taiwan, Indonesia y Australia. Haciendo mención de otras rutas hay que describir los barcos de Australia que se cargan de productos manufacturados de Europa, a su regreso transportan productos agrícolas y ganaderos. Sudamérica transporta petróleo.<sup>198</sup>

Las rutas son el resultado del comercio mundial,<sup>199</sup> los países más adelantados son los que dirigen y establecen las políticas propias. Las rutas transpacíficas son muy importantes para los barcos Panamax, por que se transporta el petróleo y en las naves pequeñas granos que proceden de países más adelantados. En el Canal convergen muchas rutas del comercio mundial, las principales son: Costa Este de EU a Asia, Europa-Costa Oeste de Estados Unidos a Canadá; Europa-Costa Oeste de Sudamérica; Costa Este de Estados Unidos a Oceanía; Indias Occidentales a Costa Oeste de Sudamérica; tráfico intercostero de Centroamérica; tráfico intercostero de Sudamérica; Costa Este de Estados Unidos a Costa Oeste de Centroamérica e Indias Occidentales a Asia.

Entre los usuarios destacados se encuentran Estados Unidos, Japón, Canadá, Chile, Perú, Ecuador y Colombia.<sup>200</sup> Por lo que respecta a los barcos que atravesaron el Canal, por su bandera, en el año fiscal 1996, fueron: 2,560

<sup>197</sup> La Prensa, Panamá, 17 de septiembre de 1995, p. 40 A.

<sup>198</sup> En algún tiempo Suez fue utilizado pero Panamá se convirtió en un camino más eficaz.

<sup>199</sup> Fuentes Delgado, Rubén. Economía de transporte marítimo, Instituto Politécnico Nacional, México, p. 205.

<sup>200</sup> Información proporcionada por Fernando Manfredo en las oficinas del Congreso Universal.

panameños, 1,663 de Liberia, 1,242 de Bahamas, 999 griegos, 996 de Chipre, 491 de Noruega, 393 de Estados Unidos, 291 de Filipinas, 428 de Malta, 304 de Dinamarca, 273 de Alemania, 237 chinas.<sup>201</sup>

Cierto es que Panamá tiene que buscar vías de financiamiento: negociar con países usuarios o instituciones financieras internacionales. “Panamá no podría solventarlas a menos que aumentara peajes” como señaló Quijano.<sup>202</sup>

El mismo Ernesto Pérez Balladares ha afirmado que la vía interoceánica no será víctima de peleas políticas.<sup>203</sup> A partir de 1970 la relación entre Estados Unidos y Panamá tomó un nuevo rumbo. Asimismo Quijano agregó que el país norteamericano tuvo gran interés por el Canal como valor militar, ya que planeaba una remodelación que se suspendió por la vulnerabilidad del Canal. A pesar de que es uno de los mayores usuarios “poco probable es que Estados Unidos esté dispuesto a invertir 20 mil millones de dólares en un canal a nivel (...) cualquier futuro canal a nivel, si se construye, se construirá como una empresa comercial multinacional en vez de un proyecto unilateral nacional de los Estados Unidos con el doble propósito de defensa y comercio, como lo fuera el Canal de Panamá.” Más adelante explica que Panamá debiera comprender la posibilidad de incorporar a varios países usuarios del Canal.<sup>204</sup> No sólo las potencias o principales usuarios podrían participar, sino todos aquellos que tengan interés en la vía, pretendiendo hacer un tratado de protección a inversiones extranjeras para evitar las expropiaciones.

#### 4.2.2 LAS SOLUCIONES

Para la posible reestructuración del Canal habría que tomar en consideración:<sup>205</sup>

- La intervención extranjera
- Identidad nacional
- Diferencias socio-culturales
- Demandas de servicios públicos

<sup>201</sup> La Comisión del Canal de Panamá, p.7.

<sup>202</sup> “El tiempo está en contra de los panameños”, El Panamá América, Panamá, 10 de enero de 1994, p. 8 C.

<sup>203</sup> La Prensa 26 de octubre 1995, p. 1a plana.

<sup>204</sup> Ibid.

<sup>205</sup> Informa Borrador Final, Componente de Estudios e Impactos sobre Panamá, Booz-Allenahd, Hamilton, Inc. Indesa, Panamá, 1993.

Capacidad financiera de los organismos que se dedican al canal  
Aspectos políticos, democracia, soberanía  
Inversión extranjera y nacional  
Bienestar económico de la nación

Panamá puede seguir siendo una vía primordial si prevé su posición ante las alternativas existentes y sobre las futuras, efectuando un breve análisis de todas las perspectivas y factores viables, las autoridades del Canal y sus posibles inversionistas deben vigilar que se establecieran entre otras medidas, facilidades de pago e inversión para empresas náuticas, cuotas por servicios, carga, descarga, combustibles (planeando el desarrollo de servicios financieros y de transporte); promoción de astilleros, reparación de buques, técnicas de capacitación para el personal marítimo, construcción y conservación de puertos, crédito marítimo, subsidios y exención de impuestos.

Cabe aclarar que algunos puertos han desaparecido en diversas partes del mundo porque se tiende a la disminución, especialmente a la competencia nacional y privatizada entre medios de transporte como tendencia internacional; existe la concentración portuaria, por ello el gobierno tiene que hacer una mayor inversión, se reducen puertos pero no se desarrollan los existentes para un mejor funcionamiento, un centro portuario puede ofrecer oportunidades en todos los sectores de la economía nacional.

Los puertos deben localizarse en bahías adecuadas con la profundidad necesaria, por seguridad y para efectuar dragados constantes, ya que sino se presta atención a este apartado sólo llegarán pequeñas embarcaciones como sucedió en siglos pasados. Asimismo, deberá conservar ejes de circulación adecuada, mulles y diques. No hay que olvidar que el comercio mantiene al país y a los puertos,<sup>206</sup> por lo que son necesarias las zonas complementarias, el establecimiento de fábricas aprovecharía la localización portuaria y todos los productos que por él pasan, al igual que equipo especializado que cuente con amplios conocimientos en su campo, tener facilidades efectivas de comunicación con las agencias estatales y de otras naciones para explicar y solucionar problemáticas.

---

<sup>206</sup> Véase Fuentes Delgado Rubén. Economía del transporte marítimo, Instituto Politécnico Nacional, México, 1977, p. 80.

Para el equipo técnico, los sistemas de control de la maquinaria de esclusas tienen que renovarse. Se pretende que las válvulas de vástago ascendente, cilíndricas y equipo móvil de compuertas, de los sistemas mecánicos existentes cambien a un sistema hidráulico.<sup>207</sup> Los controles que se habían basado en diseños del siglo pasado serán modernizados, el sistema de tráfico de naves podría desempeñarse plenamente por medio de instituciones como el Centro Volpe del Departamento de Transporte de los EU recomendando mejoras con un diseño de sistema computarizado.<sup>208</sup>

Asimismo, se tendría que aumentar la flota de remolcadores, ya que la flota actual es de 17 remolcadores que apoyan a 37 barcos. Por contrato, se había decidido que la Halter Marine construyera 7, adquiriendo dos remolcadores de remplazo y nuevas locomotoras de esclusas, aumentándose de 18 a 110 unidades tratando de diseñar un nuevo tipo de locomotoras.<sup>209</sup>

La Comisión ha anunciado las mejoras a las esclusas para añadir brazos mecánicos que abran las compuertas, sistemas computarizados y el aumento de equipo de soporte. La Junta aprobó un plan para ampliar el presupuesto de inversiones hasta el año 2005 para incrementar la capacidad del Canal considerando las recomendaciones de ingenieros de Estados Unidos y Panamá.<sup>210</sup> El plan se dirige:

Corte Culebra. "No podrán alcanzarse niveles de uso mayores por las inevitables demoras ocasionadas por daños en naves y otros eventos que no se pueden anticipar". El plan incluye operaciones de dragado, capacidad de perforación, permitiendo el tránsito rápido y seguro de barcos de 100' de ancho que actualmente no pueden pasar por el Corte.<sup>211</sup>

El mantenimiento de la cuenca hidrográfica depende en gran medida de la reserva y calidad de agua así como de otros detalles básicos en su conservación. El exceso de tránsitos, más de 22 mil anuales conllevaría a un déficit de agua que sólo podría compensarse con el bombeo de agua de mar en la porción del lago del Canal.

En otro punto, la explotación de la Zona Libre de Colón y uso de la Zona Bancaria, conformada por 130 bancos de países diferentes, podría

---

<sup>207</sup> "Comisión acelera plan de mejoras y modernización", Comisión del Canal de Panamá, diciembre de 1995.

<sup>208</sup> "El Corte Gaillard y su programa de ensanche", Oficina de Relaciones Públicas de la Comisión del Canal de Panamá, mimeo. Panamá, 1997, p.5.

<sup>209</sup> "Comisión acelera plan de mejoras y modernización", Comisión del Canal de Panamá, diciembre de 1995

<sup>210</sup> Ibid.

<sup>211</sup> "El Corte Gaillard y su programa de ensanche", Oficina de Relaciones Públicas de la Comisión del Canal de Panamá, mimeo. Panamá, 1997, p.5.

establecer créditos contemplando los planes de prevención en crisis económicas, como la de 1988 con el cierre bancario y el declive del funcionamiento de la Zona Libre. El Banco de Desarrollo Industrial inició años atrás un servicio que garantiza el pago de derechos de tránsito a las naves.<sup>212</sup> Como primer banco panameño que ofrece el servicio es un paso adelante, anteriormente sólo los estadounidenses lo habían ejecutado al igual que algunos europeos. Por ello hay que fomentar políticas de participación de países interesados incluyendo planes de financiamiento que tomen en cuenta las necesidades de los mismos.

Panamá debe actualizar sus lazos de política exterior así como la integración regional en torno a economía de servicios tomando en cuenta que el Canal está sujeto a la variación del comercio mundial, cualquier cambio económico, político, social, o de comercio influye en él, considerando que actualmente se construyen más barcos tanqueros, graneleros, de carga general contenedores tipo Panamax de 60 mil DWT y contenedores de 150 mil toneladas a nivel mundial.

También habría que reconsiderar la participación de Estados Unidos y Japón, resultado de los estudios de la Comisión Tripartita (aunque éstos no estipulaban tal afirmación), al igual que la creación y fortalecimiento de alianzas internacionales que aporten ideas respecto a la renovación. A la par habría que determinar cuál de todas las alternativas existentes es la más conveniente para los usuarios internacionales y el país centroamericano, checando claramente las fuentes de financiamiento. Los estudios realizados por la Comisión señalan que un tercer juego de esclusas para barcos de 150 mil DWT podría aumentar la capacidad de tránsitos a 20 mil seiscientos, provocando un impacto ambiental más positivo que otras opciones. Será conveniente tomar en cuenta las consecuencias que traerá consigo cualquier alternativa de remodelación ya que durante ella habrá inmigración extranjera y de otros puntos del país, por ello, habrá que revisar los servicios públicos establecidos y los trabajadores extranjeros, si es que intervienen; compartiendo el proyecto entre las naciones para fortalecerlo y hacer de él un éxito y eficaz y participar en las decisiones de cada parte del canal de Panamá, si es que se hace un proyecto multinacional asegurando el acceso continuo al Canal como enlace entre otras vías marítimas.

---

<sup>212</sup> Canal de Panamá hoy, Panamá, Panamá, abril de 1995.



No sólo pueden interesarse Japón o Estados Unidos, sino también europeos, o sudamericanos, en sí cualquier país usuario si toma en cuenta el desarrollo de su comercio marítimo y la explotación del Canal (la iniciativa privada jugaría un importante papel y se beneficiaría).

Para las tarifas marítimas hay que tomar en cuenta factores de competencia, costos directos e indirectos de operación, tipo de carga, pero guardando un equilibrio ya que no pueden disparatarse. El endeudamiento del Canal funciona sobre un presupuesto balanceado que le permite hacer obras con base a ingresos de peajes, pero el Tratado exige entregar un canal libre de deudas al pasar a los panameños. Un fondo de reserva sería ideal, sin embargo, actualmente no puede ahorrarse demasiado capital. Las tarifas de peajes deben establecerse después de calcular gastos de administración, funcionamiento, mantenimiento y protección, reservas y pagos. Fernando Manfredo<sup>213</sup> señala que es poco el margen para aumentar peajes, pues los barcos se desviarían a otras rutas o alternativas. El Canal tiene que ser administrado como un complejo económico integrado por tierra y agua y de acuerdo a las normas internacionales del comercio de servicios, desarrollo en actividades industriales, comerciales, urbanas, de servicios turístico y científico, basándose en tres elementos: el primero es el ambiente físico; el segundo una estrategia de comunicaciones; el tercero es una estrategia de precios y servicios colaterales. Dándole a los clientes como potencia, servicio personalizado, los empleados serían gestores de esta imagen de una empresa de liderazgo a nivel internacional.

El Canal debe ser prioritario ante cualquier área<sup>214</sup> así como la realización de proyectos de la Autoridad de la Región Interoceánica, como el de la Terminal de Contenedores de Manzanillo, centro de contenedores en la Isla de Telfers, puerto de contenedores en Coco Solo, un parque interoceánico, Jardín Botánico Summit, Parque Natural Metropolitano y La Ciudad del Saber en Albrook, etc. Algunos estudios afirman que existen dos bases militares que no rendirán beneficios a corto plazo, Sherman y Howard,<sup>215</sup> la primera sede, de infantes, la segunda, base aérea. El país deberá buscar su beneficio por medio de tratos económicos preferenciales, como

---

<sup>213</sup> "Encuentro Panamá 2000", mimeo. Panamá, 3 de agosto de 1996.

<sup>214</sup> Min, Daeshik. *El futuro del Canal de Panamá en el contexto internacional*, Universidad de Panamá, Panamá, p.80.

<sup>215</sup> "Bases de Howard y Sherman por trato económico preferencial" en *Canal de Panamá hoy*, Panamá, abril de 1995, año 5, No. 22.

acuerdos comerciales e inversiones, apoyo en turismo y obras de infraestructura. Se requiere buscar recursos para mantener áreas revertidas que se han convertido en dolor de cabeza, como el ferrocarril, Fuerte Espinar, Amador, para alcanzar el máximo potencial de los bienes revertidos, analizando la época de transición. Los beneficios que se obtengan de áreas revertidas dependen de que el Canal conserve su lugar estratégico para la economía del mundo con una política de peajes razonable.<sup>216</sup>

ARI (Autoridad de la Región Interoceánica) lleva a cabo el Proyecto de Reforestación<sup>217</sup> que protege el ecosistema de la cuenca hidrográfica del Canal, generando empleos en comunidades rurales, producción forestal a través de la inversión privada, ya que actualmente las zonas que son contempladas en el proyecto no están generando algún beneficio; asimismo, se pretende recuperar las tierras degradadas, controlar la erosión, proteger bosques naturales, regulación del régimen hidrológico, produciendo materia prima proveniente de los bosques para el mercado nacional e internacional, como madera, plantas medicinales, frutas, miel de abeja, criaderos para animales silvestres y fomentar el ecoturismo, inversión que se calcula a largo plazo. Es necesario exaltar que el bosque tropical es importante para el equilibrio ecológico. Todo el proyecto avalará el nacimiento de microempresas, generando divisas al país. De manera total considerar que las áreas revertidas guardarán un valor en medida que el Canal lo tenga, ya que si lo pierde las áreas se vendrán abajo creando déficit.

Igualmente, es vital la coordinación entre la Comisión del Canal de Panamá, encargada de la vía interoceánica; la Autoridad de la Región Interoceánica administra áreas revertidas; la Autoridad Portuaria, encargada de los puertos de Balboa y Cristóbal; el Ministerio de Obras públicas, responsable de puentes y carreteras y el Ministerio de Relaciones Exteriores, encomendado al desarrollo de las alternativas del Canal.<sup>218</sup>

También hay que supervisar cada plan que se lleva a cabo en áreas revertidas, sobre todo si afectan al Canal, no correr el riesgo de arriesgar las tierras para proyectos que puedan fracasar, como señaló Guillermo Quijano.

El medio marítimo sigue siendo de vital importancia para el mundo y por ello es necesario fomentar su desarrollo por medio de la industria; la

---

<sup>216</sup> Quijano, Guillermo. "El Canal del siglo XXI" Encuentro Panamá 2000, mimeo. Panamá, 27 de marzo de 1996.

<sup>217</sup> "Proyecciones de inversiones", Autoridad de la Región Interoceánica, Reined Speed Publishing. 1996.

<sup>218</sup> Quijano, Guillermo. "Alternativa al Canal", La Prensa, Panamá, 22 de abril de 1995, p. 40.

marina mercante que no depende de empresas extranjeras tiene menos problemas, en el asunto destacan los límites políticos y económicos.

Para que un proyecto sea multinacional se requiere que exista una comunicación entre los participantes para diseñar obras, administración, negociación, contratos de préstamo, protección, aduanas, maquinarias, inversión, servicio y tecnología competitiva, tendencias futuras de la demanda internacional que beneficie el desarrollo del país. Reiterar la gran oportunidad que permite el establecimiento de nuevas inversiones y demandas de usuarios internacionales con planes de desarrollo que deben ser producto de un conjunto de instituciones de índole diversa que contribuyan a la optimización del recurso canalero, considerando que las fuentes de financiamiento pueden provenir de gobiernos de otros países, consorcios asociados a otros países y centros bancarios. Los inversionistas tendrían representantes dentro de la futura administración del Canal, evitando la dependencia económica, puesto que la inversión provendría de otros países o instituciones de crédito.

Los modelos de empresas multinacionales demuestran que la acción de varios países pueden lograr una meta en común, como señala Kaplan.<sup>219</sup> Por lo tanto, el convenio surge entre estados o socios de la empresa y regularán su situación jurídica, claro está que para lograr el objetivo se tiene que pensar en la política oficial y los datos obtenidos por expertos. Obviamente el fin es comercial porque proporciona un servicio que es remunerado.

Para que una región sea considerada como potencia marítima es necesario que su territorio tenga amplias costas, puertos en excelentes condiciones, que a su vez cuente con comercio internacional, transporte marítimo, o por cuenta de terceros.<sup>220</sup> Este último caso es en el que Panamá tendría trascendencia especial, no puede considerarse como potencia marítima ya que su economía no se ha desarrollado completamente, sin embargo, es una parte fundamental del mundo de los barcos. El tener industrias que se relacionen al progreso del mar y proporcione financiamientos a las empresas del ramo lo convertirían y conservarían en la ruta que siempre ha sido, por ser un medio barato, una vía de fácil acceso donde las empresas no tienen que invertir demasiado y los inversionistas pueden recuperarse rápidamente por laborar con un medio de uso prolongado ideal para numerosas mercancías y seguro con la reglamentación requerida para asegurar a las mismas y a sus

---

<sup>219</sup> Kaplan. Marcos. *Corporaciones Públicas Multinacionales*, Fondo de Cultura Económica, México, 1977, p. 185.

<sup>220</sup> Rubén Fuentes. *Economía del Transporte Marítimo*. p.

pasajeros. Podría considerarse un transporte lento por su capacidad puede superarse tal factor.

El Canal debe contemplarse como una empresa y garantizar una dirección que permita el máximo aprovechamiento de todos sus recursos naturales y económicos, por medio de programas de mantenimiento y proyectos que aumenten capacidad de dragado y reforestación. El Canal debe verse como una empresa que genere empleos para los panameños<sup>221</sup> y no paralizar sus actividades, el personal del canal de Panamá son empleados federales del Gobierno de Estados Unidos, que se protegen por la Ley de Servicio Civil. La Autoridad del Canal de Panamá tiene el compromiso de respetar las condiciones actuales bajo un margen laboral parecido al existente (según el Art. 316 Constitucional).<sup>222</sup>

La comunidad marítima mundial debe seguir considerando al Canal como una ruta segura y competitiva que satisfaga las necesidades de la navegación mundial del siglo XXI, obteniendo un grado de confiabilidad, ya que cualquier empresa está obligada a ello si es que quiere conservar a sus usuarios. No hay que esperar a que Panamá cuente con la inversión necesaria, podría ser demasiado tarde. El Canal debe garantizar servicios de eficiencia y liderazgo. La eficiencia está conformada de productividad, de empleados, experiencia, compras, contratación, finanzas, todos estos aspectos tienen que mantenerse y buscar perfeccionarlos.

El Canal de Panamá debe ser una empresa productiva que se identifique con servir a las naciones con efectividad, eficiencia, competitividad y seguridad por medio del reconocimiento del mercadeo a nivel internacional

#### **4.3 LA OPINIÓN DE LOS EXPERTOS ANTE LA ALTERNATIVA DE DESARROLLO ECONÓMICO**

El punto de vista de las autoridades e investigadores en la materia del Canal de Panamá es esencial, porque son ellos quienes representan el mejor papel en la escena de la navegación. Son los testigos principales, los actores que deciden y juzgan cualquier factor que interfiere en el Canal.

A lo largo de esta investigación se dieron a conocer opiniones diferentes, administradores y sub-administradores, periodistas, economistas,

---

<sup>221</sup> Opiniones y expectativas acerca del Canal de Panamá, Imprenta Universitaria, Panamá, 1994, p. 17.

<sup>222</sup> Manfredo, Fernando. "Encuentro Panamá 2000", mimeo. Panamá, 1996.

directores y presidentes. Ahora toca el turno a algunos de estos expertos y su opinión especializada sobre el futuro del Canal y las instituciones que las representan.

Primeramente, el Dr. Víctor Vega, director del Instituto del Canal,<sup>223</sup> organismo dedicado a investigar todo lo relacionado a la vía interoceánica y sus áreas adyacentes por medio de aportes de estudiantes y profesores de la Universidad de Panamá, afirma que “las potencias han reconocido a Panamá como facilitador del comercio y de su comercio”. Ante la intervención de numerosas naciones a lo largo de su historia, Vega citó que la presencia de Estados Unidos “ha implicado una limitación de la concreción de esa inspiración de los panameños de tener un Estado que tenga pleno usufructo de sus atributos soberanos”, aunque se muestra esperanzado ante el cumplimiento de los Tratados Torrijos-Carter, con los que Panamá se responsabilizará de la administración, operación y funcionamiento del Canal.

Los estudios para la remodelación del Canal también fueron considerados; al respecto, Víctor Vega argumentó que el Tratado del Canal de Panamá claramente es un acuerdo que habla del compromiso del país centroamericano y Estados Unidos para realizar conjuntamente estudios sobre alternativas al propio Canal. “No veo incompatible que para lograr el cumplimiento de ese compromiso estos países hubieran optado por asociarse e incorporar al gobierno del Japón. En alguna medida este es un capítulo cerrado, pues la Comisión Tripartita realizó estudios y rindió su informe, lo que se ve repuntando en el horizonte son los primeros párrafos de la ejecución, ya sea de un tercer juego de esclusas o de un canal a nivel, lo que plantea lógicamente interrogantes sobre las circunstancias en que se harían esos grandes trabajos”.

Respecto a la demanda mundial por el Canal, Vega sostuvo que era sostenida y creciente, con algunos movimientos bruscos como lo fue la transportación, por ejemplo, del petróleo de Alaska hacia la costa este de los Estados Unidos, “el petróleo proveniente de Alaska tuvo su época dorada a inicios de la década de los ochenta y representó serios atrasos en las entradas del Canal por la cantidad de tanqueros de mediano tamaño que esperaban transitar. Eso es lo que mantiene presente la idea de identificación y ejecución de mejoras al Canal porque la demanda ha crecido con el paso del tiempo.

---

<sup>223</sup> Víctor Vega, Director del Instituto del Canal. Instituto del Canal de Panamá, entrevista con autora, Universidad de Panamá, 13 de febrero de 1997.

El Corte Culebra es una de las áreas que han recibido mayor atención en cuanto a trabajo de mejoras. Se ha estado ensanchando periódicamente, se está efectuando un proyecto que implica que las naves más grandes pueden pasar por el Canal de Panamá, las llamadas Panamax, porque ocupan prácticamente la capacidad de las esclusas. Esas naves podrían atravesar el Canal en el área de Corte Culebra en la parte montañosa más difícil. Para tal efecto, ese proyecto es importante porque le dará una capacidad adicional al Canal, podría haber unos 10 tránsitos más y probablemente la infraestructura podría servir al comercio internacional sin mayores problemas; hasta el 2020 podríamos tener un canal a la altura de la demanda”.

Haciendo referencia a los resultados obtenidos por la Comisión Tripartita, afirmó que el tercer juego de esclusas es la opción más factible y conveniente, pero no la única. “Los japoneses suscribieron el informe pero presentaron una especie de salvamento de voto. Ellos han visto con simpatía y con interés la opción de construir un canal a nivel. Es importante tener una perspectiva de que la decisión del tercer juego de esclusas, canal a nivel o cualquier otra, le corresponde a la República de Panamá. No hay acuerdos que impliquen que Panamá tiene un compromiso con Estados Unidos o Japón. El lenguaje que quedó en estos acuerdos era de que se rendían informes a la República de Panamá y ella, como soberana territorial, sería la encargada, la responsable de tomar la decisión”.

Ante la posible remodelación que podría realizarse como proyecto multinacional dijo: “creo que tenemos que hacer la diferencia de elementos económicos y operativos. Desde esa perspectiva, Panamá tendría que acudir a capitales y aportes de empresas o gobiernos extranjeros. Desde el punto de vista de la tecnología, es un país que tiene limitaciones financieras y de desarrollo industrial y tecnológico, se analizan proyectos realizables si hay aportes financieros y técnicos de otros países o empresas”.

Sobre el capital que podría provenir para realizar las mejoras señaladas, Vega mencionó que el Instituto del Canal está trabajando en el comportamiento de la demanda por el Canal de Panamá con la colaboración de la Agencia de Cooperación Internacional del Japón. “Hemos discutido los posibles esquemas financieros que pudieran adoptarse, puesto que las sumas que se mencionan son considerables y habría que revisar cómo se conformaran los ingresos una vez que Panamá asuma la responsabilidad de la administración del Canal. El traspaso de la Administración a Panamá va a representar ahorros en los costos de la mano de obra. Sin mano de obra

estadounidense ese dinero podría ahorrarse. Si hay una administración celosa, pudieran hacerse ahorros de millones de dólares; se requiere de un estudio pormenorizado de distintos esquemas para evitar entrar en el escenario de un endeudamiento que rebase la capacidad de pago de la empresa del Canal o de la misma República de Panamá. El gran reto es encontrar esquemas de funcionamiento para que el país no quede en una situación financiera no manejable”.

Al citar la opinión de la prensa que clasifica a las áreas revertidas como un gran dolor de cabeza, Vega añadió que ese tipo de titulares responden a las fuerzas sociales que juegan una partida de ajedrez en Panamá sobre la presencia continua de bases militares.

“Creo que no hay que hacer un gran esfuerzo para entender los recursos que tienen las superpotencias para conseguir un fin, es decir, la llevada y traída libertad de información de prensa, es muy relativa. En el caso de los Estados Unidos hay una especie de pacto secreto entre los grandes consorcios de la información y lo que es la política exterior estadounidense. Cuando el gobierno estadounidense busca una meta en cuestión de relaciones internacionales, la prensa se alinea con él; si hay que hacer una campaña de descrédito contra un gobierno todos apuntan a esa dirección y si hay que crear pánico colectivo en un determinado pueblo lo hacen”. Asimismo, agregó que en Panamá está ocurriendo algo similar, se quiere vender la idea de que al desmantelarse las bases militares la economía panameña va a caer en un colapso. Citó que el gobierno actual pagó a unos consultores para que estudiaran el punto, concluyendo que las bases militares, al ser revertidas a Panamá, implicarán un dineral en su mantenimiento, “esa es una famosa campaña de intoxicación de la opinión, se sigue vendiendo la tesis de que las bases representan para la economía del país una especie de débito. En su momento, a nivel del Instituto del Canal, nos pronunciamos por escrito, la práctica indica que un área que se dedica para hacer prácticas de tiro, entrenamiento de tropas, jamás podrá rendir tanto, desde el punto de vista económico, como si se utilizara para hacer cultivos, levantar industrias, escuelas. El uso civil de un área utilizada para propósitos civiles tendrá que dar mayores beneficios económicos.

La gran oportunidad de ajuste económico, de confección de una política económica que le ayude a Panamá a salir del subdesarrollo, pasa por la plena utilización de las áreas adyacentes al Canal para efecto de tener actividades económicas”.

En cuanto a la atención de los usuarios, el director del Instituto agregó: “nosotros ofrecemos el servicio, pero esa sería una vulgar zanja sin ningún significado si no tenemos los 35 barcos que están pasando por el mismo y que vienen de todos los puntos del planeta. Tenemos que entender cuáles son las aspiraciones y preocupaciones, son dos caras de una misma moneda: oferta y demanda”.

El Dr. Víctor Vega aseguró que en la historia del Canal entran conceptos nuevos como el de globalización de la economía, la conformación de bloques económicos y fenómenos a nivel de la tecnología del transporte. “Este canal también tendrá que adecuarse a nuevas realidades, hasta ahora no ha podido reclamar para sí un porcentaje superior del que se hace por contenedores, los operadores de las naves que hacen el comercio entre oriente y occidente establecieron que les resultaba más cómodo utilizar el sistema intermodal de Estados Unidos, que implica que los contenedores son descargados, se suben a trenes y son distribuidos por el resto del país. Es un área donde debemos profundizar los panameños para analizar como el Canal mejore su oferta para ser un actor más activo”.

De igual modo señaló que la formación de bloques económicos en el Cono Sur debe ser estudiada no solamente en esta región. “México está entrando en un pacto de integración económica con Panamá y Estados Unidos. Hay que desarrollar economistas que tengan profundo manejo de los fenómenos para tratar de anticiparse a un incremento dramático del comercio en nuestra área y que pudiera trastocar las proyecciones que hay hasta ahora en cuanto a grandes mejoras del Canal de Panamá”, concluyó.

Igualmente, Carlos Stagg,<sup>224</sup> encargado de la Dirección de Alternativas del Canal de Panamá, informó que Costa Rica, Nicaragua o cualquier país del Istmo podrían participar en los planes futuros. Señaló que se requiere un proyecto multinacional para las mejoras por medio de alianzas económicas y no de endeudamiento, “abarcando las áreas revertidas que hasta ahora se les dio un alto valor, pero no han sido el boom económico esperado”.

Asimismo, Stagg agregó que los cambios a realizar en el Canal se reflejarían en el aumento de peajes que afectarán a los países usuarios.

---

<sup>224</sup> Lic. Carlos Stagg, Director del Departamento de Alternativas Del Canal de Panamá, entrevista con autora, Oficinas del Ministerio de Relaciones Exteriores, 15 de febrero de 1997.



Por otra parte, el Dr. Fernando Manfredo<sup>225</sup>, ex-administrador del Canal, opina que la máxima posibilidad de remodelación es el tercer juego de esclusas “planeando que el Canal se recupere rápidamente, con altos niveles de eficiencia. Cualquier país puede intervenir, Costa Rica es uno de los mayores usuarios”. Señaló que el objetivo fundamental es conservar los niveles de eficiencia, ya que Panamá tiene clientela “pero de no actuar rápidamente se corre el riesgo de perderla, pues tienen otras alternativas para elegir”.

Las entrevistas presentadas coinciden en que la futura existencia del Canal depende del comercio del mundo, primordialmente de los usuarios que se inclinarán por la ruta si continúa siendo eficaz y se aplican las mejoras de forma oportuna.

---

<sup>225</sup> Datos proporcionados por el Lic. Fernando Manfredo directamente a la autora en oficinas del Congreso Universal el 17 de febrero de 1997.

## CONCLUSIONES

El desarrollo del comercio europeo y su conexión con tierras americanas, fueron características que resaltaron el requerimiento de un camino que disminuyera el tiempo de travesía, debido a que los viajes realizados eran numerosos y duraban varios días o meses, tardando el arribo a su lugar de destino. Naciones como España, Francia, Estados Unidos e Inglaterra, entre otras, lucharon arduamente por construir un canal que permitiera su labor náutica y concediera la gloria y el poder al dominarlo, por ello, cada país pretendió ser el patrocinador de la obra y su creador absoluto.

La destacada posición de Panamá para la realización de un camino que uniera los océanos fue estudiada muchas veces. En un principio, los españoles acapararon la región como objeto de estudio, pero también portugueses, franceses, e incluso mexicanos, analizaron la zona. En el diseño de estos planes, concebidos en distintos años, repuntaron nuevas posibilidades, unas más fuertes que otras, la Patagonia y Nicaragua fueron territorios considerados, sólo que esta última opción fue una incansable rival de Panamá, aún después de que se había iniciado la construcción del Canal. Después del transcurso de los siglos, con la intervención francesa, se consolida el sueño de pueblos y hombres, aunque el proyecto de Ferdinand de Lesseps que llevara a la quiebra a sus compatriotas y escandalizara al mundo por no tomar en cuenta las condiciones climáticas y las enfermedades propias del trópico no fuera terminado por él mismo, nació un sitio central para la navegación.

Ante la derrota, Estados Unidos apareció en el panorama como salvador de una misión difícil de dirigir. Tal vez la curiosidad de Roosevelt por el mar contribuyó notablemente en la intervención de dicha potencia, así como su interés político-económico culminó la obra. La famosa frase de "I took Panamá", se materializó con el empeño presidencial y el de cientos de trabajadores. Al igual que los franceses, tuvieron que luchar contra enfermedades, pero la pasada experiencia europea les permitió mostrar terquedad para combatir las. A su vez, el control militar fue vital; hombres con disciplina y formación en la milicia no podrían abandonar la obra.

El Canal no sólo se finalizó por el brío estadounidense, ya que no puede olvidarse la fuerza emprendida por mano de obra extranjera, jamaicanos, chinos, italianos, ingleses, entre otros, se reunieron para realizar lo que actualmente se conoce como el Canal. Asimismo, la inversión

económica, investigaciones efectuadas e intervención política de varias potencias, fueron factores que en definitiva influyeron en la formación actual de Panamá, particularmente en la administración del Canal.

A partir de que Estados Unidos terminó la obra, se reestructuraron planes que propiciaron que el "coloso del norte" administrara, decidiera sobre la ruta y creara la Zona, delimitando prácticamente una pequeña ciudad independiente de toda acción panameña, que posteriormente se convirtió en la Comisión. Después de la ratificación y modificación de algunos tratados, entre los que sobresale el Bunau-Varilla por conceder su independencia definitiva a Panamá de Nueva Granada (Colombia), todos los convenios se anularon en su totalidad con la firma de los Tratados Torrijos-Carter, con los cuales se constituye un capítulo especial, los panameños están en espera de la entrega, aunque la diversidad de ideas se hace presente, algunos pobladores prefieren que sólo cambien algunos detalles en la estructura de la Comisión del Canal.

Los 80 kilómetros de la franja canalera entre el Atlántico y el Pacífico, han hecho posible que numerosas embarcaciones cruzaran el Canal y prefirieran por mucho tiempo, sus esclusas y puertos. La importancia de las instalaciones radica en el número de tránsitos ejecutados gracias a su funcionamiento, ya que un barco puede estar al nivel del océano de destino y efectuar su travesía en 8 ó 9 horas. El personal, la maquinaria, lagos y represas que lo mantienen, complementan un servicio que ha atendido la demanda existente hasta ahora, a pesar de la recepción de peajes que apenas sostienen los gastos efectuados por las áreas correspondientes, aunque el aumento de las tarifas es totalmente cuidado por la Comisión para no afectar a los clientes. Sin embargo, los organismos y elementos citados no pueden detener el tiempo que deteriora los equipos. A ello hay que añadir la lentitud de las naves en su tránsito, factor que se deriva del detrimento del Canal; la creciente fabricación de barcos que ocupan en su máxima capacidad las esclusas, los llamados Panamax y el cierre de algunos sectores como Corte Culebra, en el que sólo se puede avanzar en un sentido y se considera área de máxima precaución al pasar barcos con cargas peligrosas.

La tecnología y modernidad han originado la inauguración de rutas alternas que no sólo contemplan el mar, sino también transporte aéreo o por tierra, en estas opciones el incremento del comercio por contenedores se manifiesta en su máxima expresión y han hecho que el tráfico que pasaba por el istmo panameño se desvíe, un ejemplo de ello es el muy mencionado

sistema intermodal, tierra-agua o mini-bridge. Por ello la gran necesidad de analizar y estudiar las alternativas de remodelación del Canal, que han sido numerosas y han surgido a lo largo de toda su historia.

La creación de la Comisión Tripartita determinó una propuesta clasificada como la más indicada, aunque no definitiva, puesto que hay otras opciones que incluyen nuevos suministros de agua, lagos, rutas paralelas al canal existente, un canal sin ensenadas ni esclusas, oleoductos, puentes terrestres, centropuertos en unión al ferrocarril o un canal que levante mecánicamente a los barcos sin uso de agua, por citar algunos estudios. Las autoridades señalaron que un canal de 150 mil DWT es idóneo, a pesar de que la opción nació en contraposición a un canal a nivel, ambas alternativas originaron desacuerdos y polémica, aún entre los mismos participantes de la Comisión Tripartita, puesto que Japón se inclinaba por el canal a nivel. En el recién efectuado Congreso Universal, se retomó el canal de 150 mil DWT, manifestándose la importancia de los usuarios, quienes expresaron sus anhelos y puntos de vista. Al respecto, la Comisión Tripartita y el Congreso Universal son dos acontecimientos que comprueban la preocupación de Panamá y otras naciones ante la utilización adecuada y la conservación del Canal.

Cabe señalar que la mayor carga que pasa por el estrecho panameño se basa en granos y contenedores, los usuarios no sólo son grandes potencias industrializadas como Estados Unidos y Japón, que son algunos de sus máximos usuarios, sino también Ecuador, Perú, Chile y Costa Rica.

Por otra parte, según informes de la prensa y figuras especializadas en el tema, las instalaciones del Canal tienen que ser reestructuradas, pues es una tecnología vieja y fija, como señala el mismo Fernando Manfredo, ex-administrador del Canal, ya que empiezan a ser insuficientes ante la demanda creciente. Es necesario señalar que la economía panameña depende en gran medida de otros países y del comercio que gracias al Canal se desarrolla a nivel mundial, manteniendo acuerdos económicos con diferentes países para fomentar su expansión.

De esta forma, la hipótesis de esta investigación se confirma: la remodelación pronta del Canal, como proyecto multinacional, es lo más recomendable para que mantenga su eficiencia; cuestión que podría llevarse a cabo por el interés manifiesto de los clientes y la búsqueda de Panamá para financiar y adquirir tecnología de los mismos, decisión que no debe tardarse en ser realizada puesto que la globalización, bloques comerciales e

integración de mercados crece aceleradamente. Pero...¿cómo podría hacerse? La respuesta se centra en la intervención extranjera; mayor capacidad financiera de organismos que custodian el Canal; recursos financieros que directamente se destinen a puertos, oleoductos, bodegas, entre otros elementos, no sólo esclusas, lagos o represas; así como una revisión de la tarifa de peajes evitando su aumento desorbitado.

De igual forma, con el diseño de proyectos que contribuyan a la industria naviera en las áreas revertidas, podrían construirse hoteles, centros comerciales en unión a la Zona Libre, talleres para naves, etc. Todo ello como resultado de la iniciativa privada o la intervención multinacional, siempre y cuando se retome una meta en común, teniendo representantes en la futura administración, y evitando la dependencia económica de Panamá u otro cliente. De este modo, la colaboración de países con la nación ístmica, en actividades relacionadas al Canal, pone en claro su interés por el recurso marítimo. La inversión de capitales y la invitación por medio de créditos expedidos por la famosa Zona Bancaria harían real la actividad de los mayores o menores usuarios como Estados Unidos, Japón, Ecuador, Costa Rica o cualquier otro país, convirtiendo a Panamá en potencia marítima que explote adecuadamente sus recursos naturales.

A su vez, expertos como Fernando Manfredo, Víctor Vega y Carlos Stagg, coinciden en que podría crearse una alianza de países para comenzar las mejoras; asimismo, ratifican el planteamiento descrito, un proyecto multinacional efectivo, con la autorización de Panamá, podría efectuarse lo antes posible, evitando que el Canal de Panamá pase al olvido o definitivamente muera.

## BIBLIOGRAFIA

- ALFARO, Ricardo. **Panamá y los Estados Unidos de América ante el problema del Canal**, Universidad de Panamá, Panamá, 1966.
- A new chapter for the Panama Canal**, Universal Congress of the Panama Canal, Official Publication, 1997.
- Annual Report Fiscal Year Ended**, Balboa: Panama Canal Commission, 1995.
- ARIAS, Harmodio. **El Canal de Panamá, un estudio en Derecho Internacional y Diplomacia**, Panamá: Imprenta Edilito, 1975. 240pp.
- ARAUZ Celestino, Andrés. **La historia de Panamá en sus textos**, Panamá: Edit.Universitaria, 1980.
- AROSEMENA, Justo. **Panamá y nuestra América**, México: UNAM, 1981. 394pp.
- BIEZANS, John y BIEZANS, Mavis. **Panamá y su pueblo**, México: Letras, 1961. 308pp.
- BISHOP, J.B. **The Panama Gateway**, 1915.
- BOLIVAR Pedreschi, Carlos. **Panamá, visión geopolítica y testimonial de su drama**, Panamá: Ediciones El Vigía, 1993. 452pp.
- CARLES, Rubén. **220 años del período colonial en Panamá**, Panamá 1959, 272p.
- CARLES, Rubén D. **La cuestión económica de las relaciones de Panamá con los Estados Unidos**, C.I.S.E., 1962. 31pp.
- CARLES, Rubén. **Historia del Canal de Panamá**, Panamá: Fitolito Estrella de Panamá, 1972.
- CASTILLERO, Ernesto. **El Canal de Panamá**, Panamá: Edit. Humanidad. 199pp.
- CASTILLERO, Ernesto. **Panamá**, Litho Impresora, 1974.
- CASTILLERO, Ernesto. **El profeta de Panamá y su gran traición**, Panamá. 1936.
- CHONG, Moisés. **Historia de Panamá**, Panamá, 2a. ed., 1974. 254pp.

**Directorio de exportadores 1996**, Instituto Panameño de comercio exterior, Zona Libre de Colón, Panamá: Ediciones y Servicios Publicitarios, 5a. ed., 1996.

**El Canal de Panamá 50 aniversario**, la historia de una gran conquista, Panamá: Edit.Oficina de Información del Canal de Panamá, 1964. 122pp.

**El futuro del Canal de Panamá**, Fundación Omar Torrijos, Panamá, 1988, 103 p.

ELTON, Charlotte. **Rivales o aliados, Japón y Estados Unidos en Panamá**, Panamá: CEASPA (Centro de Estudios y Acción Civil Panameña), 1940. 141pp.

ELTON, Charlotte. **Desafío para los panameños**, Panamá, Centro de Estudios y Acción Civil Panameña, Panamá.

ESPINO, Rodrigo y Martínez, Raúl. **Panamá**, México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Alianza Editorial Mexicana, 1988. 193pp.

ESPINO, Rodrigo y Martínez, Raúl. **Panamá 1**, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, 1988, 483 pp.

ESPINO, Rodrigo y Martínez, Raúl. **Panamá 2**, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, México, 1988, 570 pp.

FABREGA, Ramón, **Constituciones de la República de Panamá**, Panamá: Centro de Impresión Educativa, 1981. 372pp.

FUENTES Delgado, Rubén. **Economía de transporte Marítimo**, México: Instituto Politécnico Nacional. 262pp.

GASTEAZORO, Carlos Manuel. **Introducción al estudio de la historia de Panamá**, Panamá: Editores Manfer, 1990. 157pp.

GOMEZ, Hilda. **Geografía Universal Americana**, Colombia: Grupo Editorial NormaEducativa, 16a. ed., 1994. 208pp.

GOYTIA, Víctor F. **La Función Geográfica del Istmo**, Panamá: Universidad de Panamá, año?. 247pp.

HARING, Clarence. **Comercio y navegación entre España y las Indias**, México: Fondo de cultura Económica, 1975. 460pp.

**"Il y a Cent Ans, Une Epopée Francaise**, Edit. Delroise, París, 1979, 14 pp.

- JAEN Suárez, Omar. **La población del Istmo de Panamá**, Panamá, 2a.ed., 1979. 603pp.
- JARAMILLO Levy, Enrique(compilador). **Una explosión en América: El canal de Panamá**, México, 1981, 380p.
- JOHNSON Pérez, Brittmarie. **En nuestras propias voces, Panamá protesta**. Panamá: Edit. La Prensa, 1993. 315 pp.
- KAPLAN, Marcos. **Corporaciones públicas multinacionales para el desarrollo y la integración de América Latina**, México: Fondo de Cultura Económica, 1972. 369pp.
- LEWIS, Edwuard. **Barcos**, México: Time Life, 2a. ed., 1981. 200pp.
- LISS, Peggy. **Los imperios trasatlánticos**, Fondo de Cultura Económica, México, 1989, 350p.
- Mc CULLOGH, David. **El cruce entre dos mares**, Lasser Press Mexicana, México, 1979, 650p.
- MIN, Daeshik. **El futuro del Canal de Panamá en el contexto internacional**, Universidad de Panamá, Panamá, 1995, p.126
- MONTERO Zambrano, Santiago. **Cronología sobre los hechos fundamentales del Canal de Panamá**, Editorial del poder popular, Panamá, 1976. 64pp.
- MUN, Thomas. **Discurso acerca del comercio de Inglaterra con las Indias occidentales**, México: Fondo de Cultura Económica, 1954. 213pp.
- NORIEGA, Julio. **Aspectos históricos ingenieriles**, Servicios Gráficos Profesionales, Panamá, 1982, 230p.
- NUÑEZ, Rodrigo. **El nuevo liberalismo**, Panamá, 1966. 68pp.
- Panamá en cifras 1989-1993**, Panamá: Dirección de Estadística y Censo, 1994. 267pp.
- QUIMBAYA, Anteo. **Problemas históricos de actualidad**, Bogotá: Ediciones Suramérica, 2a. ed., 1964. 206pp.
- QUINTERO Russo, Carmen. **Opiniones y expectativas acerca del Canal de Panamá**, Editorial Universitaria, Panamá, 1994, 46p.
- REVERTE, José María. **Operación Panamá**, EDAF, Madrid, 1977, 288 p.



- RUBIO, Angel. *El país natural*, Junta Nacional del Cincuentenario, Panamá, 1953.
- RUBIO, Angel. *La ciudad de Panamá*, Universidad de Panamá, Panamá, 1950, 238p.
- RUBIO, Angel. *Regiones geográficas panameñas*, Panamá: Universidad de Panamá, 1962.
- RYAN, Paul. *El Canal de Panamá*, Asociados Mexicanos, México, 1979, 287p.
- SOLER, Ricaurte. *Panamá historia de una crisis*, Siglo XXI Editores, México, 1989, 119p.
- Tratado del Canal de Panamá (Torrijos-Carter)*, 7 de septiembre de 1977. 234pp.
- TURNER, Domingo. *Tratado fatal, tres ensayos y una demanda*, Panamá: Ferguson y Ferguson, 1974. 147pp.
- VASQUEZ, Juan. *El país por conquistar. La tesis del país integral*, Colombia: Bogotá Internacional de publicaciones, 1974. 158pp.
- YAU, Julio. *El Canal de Panamá, calvario de un pueblo*, Editorial Mediterráneo. Madrid, 1972.
- ZENTER, Federico Jr. *Nombres y apellidos de forjadores de la patria*, Panamá, 1973. 269pp.

#### HEMEROGRAFIA

- ACOSTA, José. "El Canal de Panamá y la economía mundial después del año 2000", *Canal de Panamá hoy*, junio de 1994.
- AROSEMENA, Jorge. "Los panameños negros descendientes de antillanos: caso de marginalidad social", Panamá: *Revista Tareas*, num. 32, julio-agosto, 1975. pp. 51.
- BARROSO Arnulfo. "El tiempo está en contra de los panameños", *El Panamá América*, 10 de enero de 1994. 8C.
- BEHRENDT, Richard F. "Aspectos sociales y económicos del Istmo de Panamá durante la época de tráfico interoceánico primitivo (1519-1848)", Panamá: *Revista Lotería*, mayo 1961. p.21.

- CASTILLERO, Ernesto. "La ciudad de Panamá, su pasado y su presente", Panamá: Revista Lotería, num.33, agosto 1958. p.39.
- CASTILLERO Calvo, Alfredo. "Antecedentes y características de la fundación de Panamá", Panamá: Revista Lotería, num.165, agosto 1969. p.5.
- CASTILLERO Calvo, Alfredo. "Los negros y mulatos libres en la historia social panameña", Panamá: Revista Lotería, julio 1969. p.61.
- Crítica, 8 de abril de 1996. 32B.
- DE ARAUZ, Reina. "Los grupos humanos en Panamá", Panamá: Revista Lotería, num.174, mayo 1970. pp. 21-34.
- DOUGLAS, Farah. "The Canal is 80 years old and needs a lot of repair all the time", Washington Post, 4 de febrero de 1995. p.A14.
- El Boletín, 25 de septiembre de 1995. p.2
- El Universal, Panamá, 9 de marzo de 1996.
- FORTUNE, Armando "El esclavo negro en el desenvolvimiento económico del Istmo de Panamá durante el descubrimiento y la conquista", Revista Lotería, num. 228, febrero 1975. 1-16p.
- JAEN Suárez, Omar. "La presencia africana en Panamá", Revista Lotería, num. 246-247, noviembre-diciembre, 1980. pp.1-4.
- KLEPFISZ, Heszal. "La población hebrea en la República de Panamá", Revista Lotería, febrero 1973. p.31.
- La Estrella de Panamá, 20-12-96. 6A.
- LINARES Francisco José "Narración sucinta de los hechos más importantes que ocurrieron en los días 3 y 4 de noviembre y que culminaron con la firma del Acta de Independencia de Panamá", Revista Lotería, num.289, abril 1986, pp.39-46.
- "Los panameños hacemos cosas grandes. Estudios para alternativas", El Panamá América, 26 de mayo de 1996. p.5B.
- MELLENDEZ, María J. "La separación de Panamá de Colombia", Revista Lotería, 1975. p.54.

MENDEZ, Haydée. "La seguridad en el Canal de Panamá", La Prensa Supplement, 19 de septiembre de 1995.

Panamá's Commercial Newspaper, boletín, 08-06-92.

"Panamá hoy". Focus, 2a. ed., Panamá, 1993, 252pp.

QUIJANO, Guillermo. "Alternativa al Canal", La Prensa. 40A.

QUIJANO, Guillermo. "Una obra para el siglo XXI", La Prensa, 12 de abril de 1995. p.6A.

Síntesis empresarial, noviembre 1992, año 3, no.35. p.3.

SOTO, Eduardo. "Estados Unidos no entorpece estudio sobre el Canal de Panamá", El Panamá América. 12D.

"Suplemento del Spillway del Canal de Panamá", Diciembre de 1996.

Síntesis empresarial, noviembre 1992, año 3, no.35. p.3.

VERGARA, Demóstenes. "Canal a nivel costearía menos que el tercer juego de esclusas", El Panamá América, 3 de junio de 1995. p.2A.

VERGARA, Demóstenes. "El Canal para el siglo XXI", La Prensa, 01-10-97. 20A.

VERGARA, Demóstenes. "Objeciones y recomendaciones hechas por la Comisión Tripartita", La Estrella, 07-10-95.

VERGARA, Demóstenes. ¿Qué tipo de canal ofrece mayor seguridad?, La Prensa, 16-08-92. 10B.

VERGARA, Demóstenes. "Proyecciones canaleras", El Panamá América, 07-04-92. 4A.

Se consultaron varios ejemplares de Canal de Panamá hoy, Panamá: Centro de Estudios Latinoamericanos Justo Arosemena, 1994-1996, La Prensa, El Panamá América, Revista, Tareas, Revista Lotería.

## OTRAS FUENTES

COMPTON'S INTERACTIVE ENCICLOPEDIA . Compton's New Media, Inc., 1994  
Copyright 1993, versión 2.01 vw for Windows.

Comisión del Canal de Panamá, internet.

“Documento preparado para uso del servicio diplomático y consular en relación al Congreso Universal del Canal de Panamá de 1997”.

“El Corte Gaillard y su programa de ensanche”, Balboa Heights, Republic of Panama Comisión del Canal de Panamá, Panamá, Panama Canal Office of Public Affairs,. El ejecutivo, no. 23.

“Estrategia marítima para Panamá, organizado por la Comisión para asuntos del Canal de APEDE”, El Canal dentro de una estrategia marítima panameña, Fernando Manfredo, febrero, 1992.

Foro Región Interoceánica de la Asociación de Corredores y Promotores de Bienes Raíces, Bella Vista, Hotel El Panamá.

Foro sobre perspectivas del Canal de Panamá y la región Interoceánica, Asociación Bancaria de Panamá, Centro Financiero, año 11, num.56, Panamá, marzo-abril, 1993, 37p.

“Grupo de Trabajo sobre la Cuenca del Canal de Panamá” Actas de los Seminarios. IMPRETEX, Panamá, 1986, 380p.

“Impacto de las alternativas del Canal de Panamá 1994”, (Compilador Villaláz Janzel) Universidad de Panamá, Facultad de derecho y Ciencias Políticas, Programa de Maestría en Desarrollo y Sector marítimo,. 54 p.

Informa Borrador Final, Componente de Estudio Impactos sobre Panamá, Booz-Allenahd, Hamilton, Inc. Indesa Panamá (entregado a la Comisión de Estudio a las Alternativas al Canal de Panamá). 1993.

Informe final de la Comisión para el estudio de las Alternativas al Canal de Panamá, Declaración Conjunta de los comisionados. Panamá: vol.1, septiembre 1993.

Informe de Relatoria, “El Canal del siglo XXI: los retos del futuro”, Coordinador Mons. Jaime Dimas Cedeño.

“La Comisión del Canal de Panamá”, por la Comisión del Canal de Panamá, 1996

“No nos doblegarán”, Panamá: Ministerio de Relaciones Exteriores, 1988. 4p.

“Programa de la conferencia Primer Congreso Universal del Canal de Panamá”, septiembre, 1997.

Panama Canal Commission. Informe sobre elementos del Canal, 1996, 20p.

“Panamá eleva imagen Internacional”, Panamá: Ministerio de Relaciones Exteriores, 1996.

Periódico Reforma, Internet: <http://www.infosel.com.mx>

“Programa de Encuentro Panamá 2000”, Coronado-Panamá: United Nations Development, mayo 26, 27 y 28, 1996.

“Proyecciones de Inversiones”, Panamá: Autoridad de la Región Interoceánica. Reinell Speed Publishing, 1996.

Report Canal Traffic, Historical Reports, Panama Canal Commission: Office of Executive Planning, 1945-1996.

SEMINARIO Eduardo. “El manejo de las cuencas en Centroamérica y Panamá”. actas de los seminarios.

“The Panama Canal”, Balboa Heights, Republic of Panama: Panama Canal Office of Public Affairs, 13p.

Wainio, Richard. Sinópsis del tráfico e ingresos por peajes del Canal de Panamá. Marzo, 1996.

#### •ENTREVISTAS

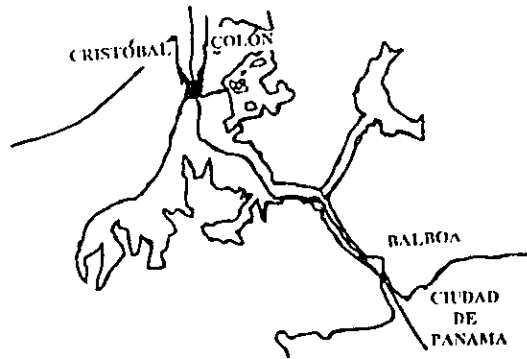
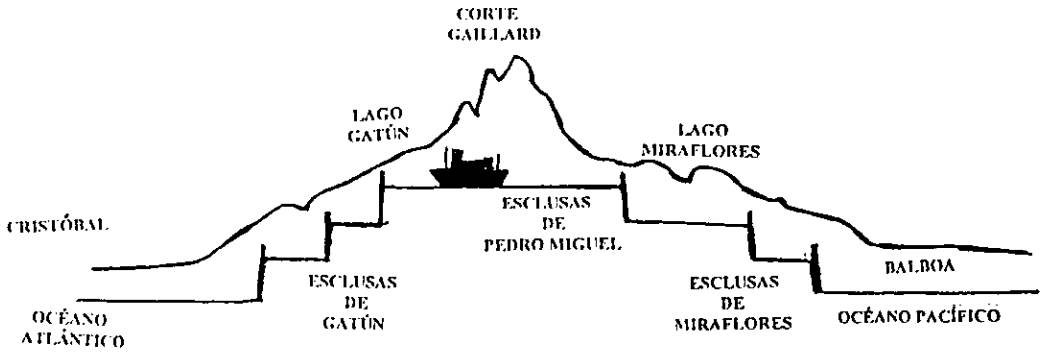
**Dr. Fernando Manfredo**, Director del Congreso Universal del Canal de Panamá, entrevista con la autora, 17 de febrero de 1997, oficinas del Congreso Universal, Amador.

**Lic. Carlos Stagg**, Director del Departamento de Alternativas del Canal de Panamá entrevista con la autora, 15 de febrero de 1997, Oficinas del Departamento de Alternativas del Canal de Panamá, Ministerio de Relaciones Exteriores,

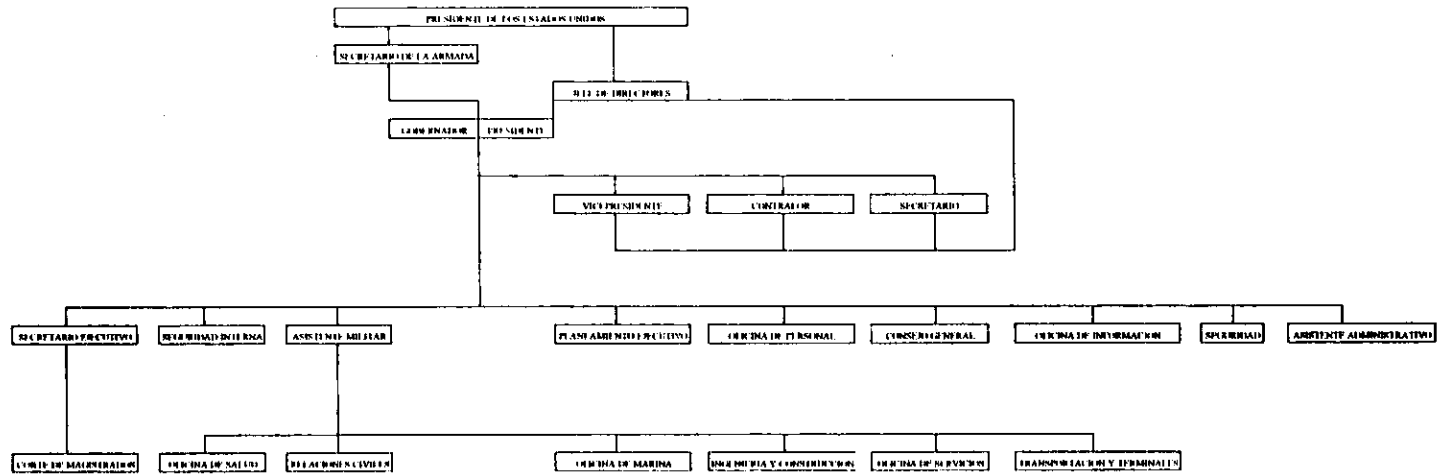
**Dr. Víctor Vega**, Director del Instituto del Canal de Panamá, entrevista con la autora. 13 de febrero de 1997, Instituto del Canal, Universidad de Panamá.

# ANEXOS

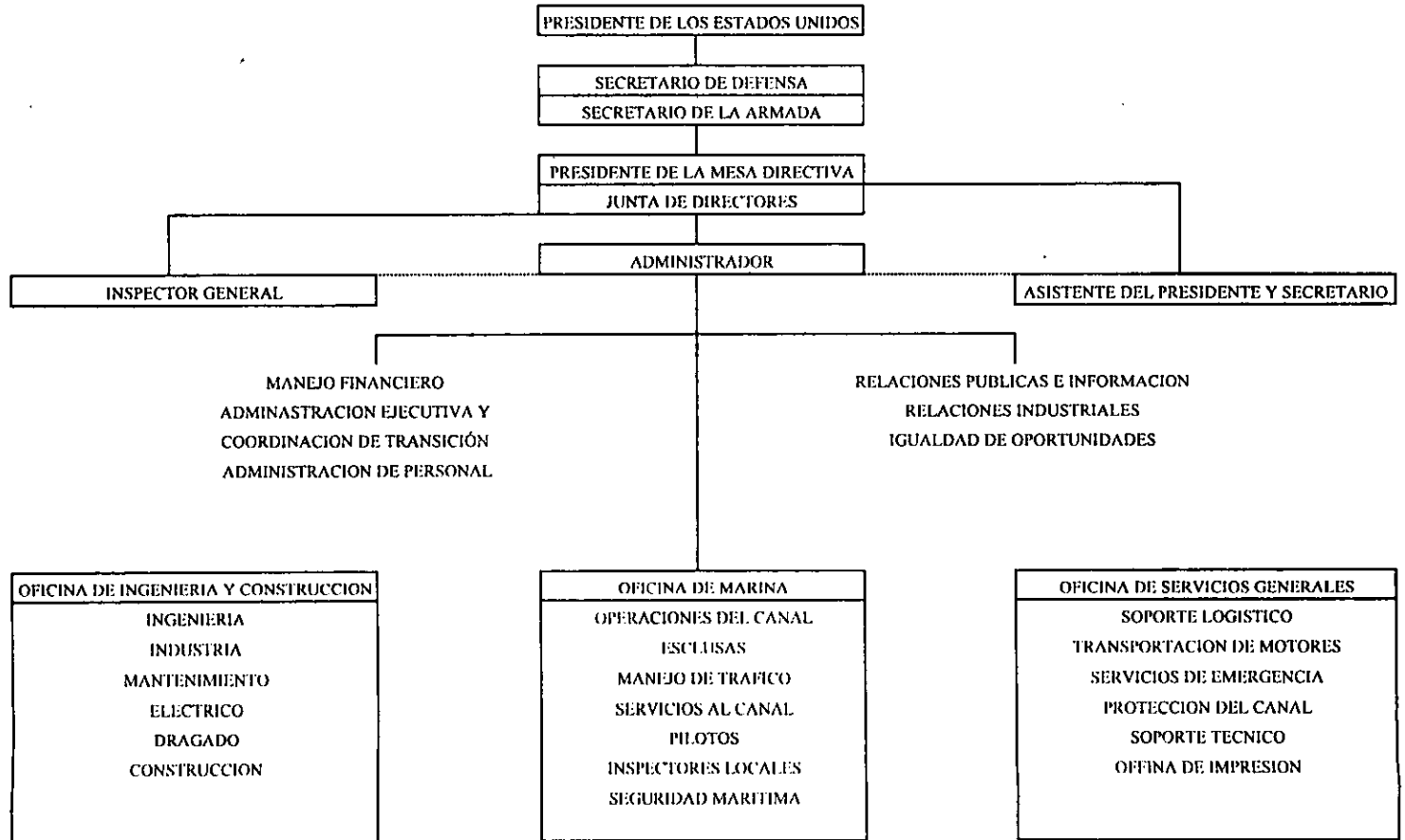
## EL CANAL DE PANAMA



GOBIERNO DE LA ZONA



# COMISION DEL CANAL DE PANAMA





ENTIDADES DE LA REPUBLICA DE PANAMA PARA LA PREPARACION  
DEL CUMPLIMIENTO DE LOS TRATADOS TORRIJOS-CARTER

