



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y
SOCIALES

LA GEOPOLÍTICA DEL CANAL DE
PANAMÁ PARA EL COMERCIO
MARÍTIMO DE EE.UU., CHINA,
INDIA Y JAPÓN HACIA EL SIGLO
XXI: ¿A QUIÉN BENEFICIA?

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A
NALLELY ZETINA NAVA



ASESOR: MTRO. ALFREDO CÓRDOBA KUTHY

Ciudad Universitaria México, D.F. 2010.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Paso Marítimo del Canal de Panamá



<http://www.google.com>

*“El Estado que no tiene el poder de dominio (terrestre, marítimo y aéreo) esta
condenado a la Disgregación” Ratzel, Friedrich*

“Aquél que domina el mar, domina en todas partes”

Temístocles.

Agradecimientos

A la Máxima Casa de Estudios

A mi familia

A mi querida gata Tasha

A la familia Turner por su entusiasmo

A mi asesor Alfredo Córdoba Kuthy por su orientación y apoyo

“La paz interna es prerrogativa elemental de cada Estado; la presencia de tropas yanquis en cualquier país de América Latina con ese propósito es una descarada intervención extranjera en sus asuntos internos, que inevitablemente provocará el rechazo de su población.”

*Reflexiones de Fidel Castro Ruz
(La Habana, 2010)*

I N D I C E

	Pág
Introducción	1
Capítulo I Las Relaciones Internacionales a través de la Teoría del Realismo	
Político	7
1.1 Las Relaciones Internacionales	8
1.2 La Teoría del Realismo Político	11
1.2.1 El Poder, la fuerza y factores del Realismo Político	15
1.3 Las relaciones económicas	21
1.4 Los Estados Unidos	28
1.5 La Doctrina Monroe y América Latina	35
1.6 Los Intereses norteamericanos en Panamá	37
1.7 China, India, Japón y América Latina	40
Capítulo II El Canal de Panamá	52
2.1 La Separación de Panamá de Colombia	52
2.2 La Historia de la construcción del Canal de Panamá	57
2.3 Las Características operativas del Canal de Panamá	67
2.4 La Autoridad del Canal de Panamá	73
2.5 El Comercio Internacional	85
2.6 El Tráfico por el Canal	99
2.7 Los Tratados comerciales en materia marítima	107
2.8 Logros	110
Capítulo III El Comercio marítimo de los Estados Unidos al paso del Canal de Panamá	112
3.1 Aspectos políticos y militares	112
3.2 Aspectos económicos y comerciales	139
3.3 La Cuenca Atlántica y Pacífica hacia el comercio de Asia	158
3.4 El Comercio hacia Europa	163
3.5 El Comercio hacia América Latina	163

3.6 Tráfico	165
3.7 Beneficios	166
3.8 Perjuicios	168
Capítulo IV El Comercio marítimo de China, India y Japón al paso del Canal de Panamá	171
4.1 Aspectos políticos	171
4.1.1 China	171
4.1.2 India	175
4.1.3 Japón	176
4.2 Aspectos económicos y comerciales	178
4.2.1 China	178
4.2.2 India	179
4.2.3 Japón	181
4.3 La Cuenca Atlántica: El Comercio hacia EE.UU y Europa	
La Cuenca Pacífica: El Comercio hacia EE.UU.	184
4.3.1 China	186
4.3.2 India	189
4.3.3 Japón	191
4.4 El Comercio hacia América Latina	193
4.4.1 China	193
4.4.2 India	194
4.3.3 Japón	196
4.5 Tráfico	197
4.6 Beneficios	198
4.7 Perjuicios	199
Capítulo V La Geopolítica del Canal de Panamá y sus expectativas	200
5.1 Aspectos políticos y militares	202
5.1.1 Panamá	204
5.1.2 Estados Unidos	207
5.1.3 China	213

5.1.4 India	215
5.1.5 Japón	216
5.2 Aspectos económicos y comerciales	219
5.2.1 Panamá	220
5.2.2 Estados Unidos	222
5.2.3 China	223
5.2.4 India	224
5.2.5 Japón	226
5.3 Las Repercusiones de la Ampliación del Canal	228
5.3.1 Panamá	229
5.3.2 Estados Unidos	231
5.3.3 China	233
5.3.4 India	234
5.3.5 Japón	234
5.4 Para la región de Latinoamérica	235
5.5 Para el mundo: Europa, África, Oceanía	238
5.6 Provechos	242
5.7 Inconveniencias	247
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	250
ANEXO	260
BIBLIOGRAFÍA	282

Capítulo I Las Relaciones Internacionales a través de la Teoría del Realismo Político

El presente capítulo tiene por objeto explicar el contexto de las relaciones internacionales dentro de las cuales América Latina, en especial, el Canal de Panamá, se ven inmersas y afectadas ante la influencia de los Estados Unidos de acuerdo a la teoría del realismo político.

En el entorno internacional, ya sea un contexto político, económico o social, los actores, sean los *Estados-nación*¹, las empresas nacionales y transnacionales, las organizaciones no gubernamentales (ONG'S) y la sociedad en general, intervienen en la construcción de las relaciones bilaterales y multilaterales en el contexto internacional. Es en especial ante el actual acontecer en el cual, la política económica del *neoliberalismo*², los Estados-nación, quienes han dado e impulsado la instauración condiciones mundiales a fin de mantener el orden internacional y regulado bajo los organismos (ONU, OCDE, OMC, OEA), se ven obligados a establecer redes y dependencia comercial, por lo que la cooperación (política, económica, tecnológica, seguridad, narcotráfico, derechos humanos, cultural, etc) entre países se hace necesaria a nivel mundial. Es en el caso de la región latinoamericana, que ante la desaparición del bloque socialista, a término de un mundo bipolar, capitalista-socialista, condujera a una post-guerra fría, la obligaría a reinsertarse en el nuevo orden económico mundial.

Así pues, se requiere entablar negociaciones con socios estratégicos, los cuales prometen oportunidades en materia de política, económica, comercio y aspectos sociales. Es así que éstos son China, India, Japón y países de África, en los cuales se han logrado algunos avances en cooperación internacional. Esto encaminado a implantar estrategias para que los países débiles puedan obtener herramientas necesarias para su desarrollo dentro de un entorno

¹ Por Estado-nación se debe entender la estructura de la propia institución, según se concentren o fundan en un orden estatal único o centralizado de las diversas maneras de darse una concentración o división y desplazamiento de competencias. De ahí devienen dos formas de Estado: simple, unitario o central, y el Estado compuesto, complejo o federal. De acuerdo a Luis De la Hidalga. *Teoría General del Estado*. México, Porrúa, 2008, p.20.

² Ante una economía de posguerra inmersa desde 1973 en una recesión con bajas tasas de crecimiento y altas en inflación, el neoliberalismo se inicia con el modelo inglés del gobierno de la primera ministra Tacher y del presidente estadounidense Reagan. Entre sus objetivos se tiene el adelgazamiento del Estado mediante la venta de las empresas gubernamentales poniendo fin al agotado modelo de sustitución de importaciones y promover la desregulación financiera y que el Estado se convirtiese en sólo un promotor de la economía.

mundial adverso ante los intereses hegemónicos de países poderosos como los EE.UU. o la Unión Europea en la región latinoamericana. Es por ello que, para esta investigación, se requiere explicar esos intereses hegemónicos, principalmente, representados en la nación estadounidense que se desenvuelven bajo la teoría del realismo político explicando de la mejor forma el curso de las relaciones internacionales en los albores del siglo XXI, especialmente dentro de la región latinoamericana con sus incipientes relaciones con los países socios mencionados.

1.1 Las Relaciones Internacionales

El estudio de las relaciones internacionales es una de las disciplinas más jóvenes. Su nacimiento data de principios del siglo XX. El objetivo central de estudio ha sido la búsqueda de satisfacer las necesidades derivadas de esas relaciones³.

La teoría de las relaciones internacionales no es, pues, la política internacional, sino la teoría que extrae los principios científicos de aplicación general para la interpretación de la acción de los Estados como sujetos activos o pasivos de la política internacional. En sí, es la disciplina que debe tener como objeto de conocimiento de la política de los Estados entre sí, pero para lograr el establecimiento de una serie de principios válidos que permitan anticipar científicamente, frente a un conjunto de circunstancias dadas, cuáles pueden ser las probabilidades de una conducta determinada o de una pluralidad de conductas de un Estado, sin ocuparse, por su categoría de disciplina científica, de elementos valorativos como el de la oportunidad o el de la justicia, campos o valores, éstos, propios de la política.

Es importante mencionar que ya Marx se limitaba a la búsqueda y al estudio directo de las formas políticas y jurídicas, al constatar que esas formas nacen de tales o cuales ideas corrientes mediante el materialismo histórico el cual proporcionó un criterio perfectamente objetivo para el análisis de las relaciones sociales materiales, y no de las ideológicas. Esto permitió estudiar la formación social.

³Mario Ojeda Gómez. “Problemas Básicos en el Estudio de las Relaciones Internacionales”, *Foro Internacional*, núm 1 vol. V, México, UNAM/FCPYS, julio-septiembre de 1964, p. 84.

Es importante mencionar que la estructura y dinámica es compleja, propia de las organizaciones humanas y particularmente de la sociedad internacional, exige de perspectivas analíticas cada vez más amplias y comprensivas de la realidad. La realidad es cambiante obligando a ya no observar el poder del Estado como único eje de la interpretación.

Es necesario abordar la dinámica mundial también en términos económicos, comerciales, de seguridad internacional (narcotráfico, alimentación, defensa) que se han redimensionado, los cuales no deben ser excluidos. Asimismo, los actores han variado, más allá de los Estados como protagonistas principales de las relaciones internacionales, aparecen los grupos, organizaciones, individuos, empresas: todos y cada uno de ellos deben de ser evaluados a través de una nueva perspectiva acorde con la dinámica en constante modificación.

A ello, se requiere reconocer que: “el análisis de la realidad internacional actual se nos presenta como un gran reto profundamente complejo y ambivalente.

Actualmente se vive en la dinámica de globalización es

“nada más y nada menos que la toma del poder mundial por parte de las grandes corporaciones multinacionales conducidas por un Director Global, que es la cabeza del Imperio Global, o Imperio Angloamericano.

... el proceso llamado globalización que describe en forma general esta estrategia es objeto de numerosos análisis economicistas, tanto desde una óptica liberal como desde una visión marxista. Esta última afirma, con razón, ya que Carlos Marx había previsto que el capitalismo se las ingeniaría para tomar el control del mundo y exprimiría por igual a todos los proletarios del planeta.”⁴.

Lo anterior implica que el poder de la empresa trasnacional parece que no tiene ningún obstáculo que se le oponga a su desenfrenada búsqueda de ganancias.

⁴Adolfo Koutoudjian. *Geopolítica y Globalización.*, Buenos Aires, Ed. Eudeba , 2001, pág 151

No obstante, se observa que existen todavía rasgos de un regionalismo que lucha por mantenerse en pie. Se habla de la cultura mundial, y a la vez, emergen día a día reivindicaciones de carácter nacionalista. Lo general y lo particular se entremezclan⁵.

Por consiguiente, la crisis y continuidad; secuencia y ruptura; totalidad y particularidad; son en realidad nociones que representan momentos, ideas o situaciones complementarias, interconectadas, las cuales reflejan tanto el devenir dialéctico de la realidad internacional como la posibilidad de observarlo de manera igualmente provechosa desde distintos ángulos. Por ello, vale la pena recordar la apreciación de Relaciones Internacionales de acuerdo con:

a) Moyúa Arenal

Es el conjunto de relaciones sociales que configuran la sociedad internacional tanto las de carácter político como las no políticas; sean económicas, culturales, humanitarias, religiosas, así como las que se producen entre los Estados, como las que tienen lugar entre otros actores de la sociedad internacional entre éstos y los Estados.

b) Max Huber

Conjunto de los fenómenos sociales que expresan relaciones inmediatas de los Estados entre sí o influyen directa o indirectamente en éstas. Es internacional una relación cuando se refiere a una relación entre grupos sociales que están determinados por poderes estatales distintos y sin intereses en el sentido más estricto de las relaciones entre los Estados mismos.⁶

Por lo tanto, lo que se puede entender por 'Relaciones Internacionales' radica en el estudio de la sociedad internacional, sus distintos actores: Estados-nación, empresas, organizaciones no gubernamentales, actores atípicos⁷ y la sociedad representado por el

⁵L.Araceli González Uresti. "Las Aportaciones de la Teoría General de Sistemas para el Estudio de las Relaciones Internacionales" en *Compilación de Lecturas en Relaciones Internacionales Contemporáneas*, Ileana Cid, (comp.), México, UNAM/FCPyS., 1998, p.24

⁶Gustavo Palomares Lerma. *Teoría y Concepto de las Relaciones Internacionales*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia, 1995, p.13

⁷La Santa Sede es considerada como actor atípico por su calidad hegemónica. con terceros Estados, ha participado en tratados de tipo humanitarios como en la Convención referente a la condición jurídica de los apátridas en 1954. La Ciudad Vaticana es miembro de organismos especializados como la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Unión Postal Universal. Forma parte de Convenciones relacionadas a materias técnicas y administrativas como el Acuerdo Internacional del Trigo. Posee desde 1870 personalidad jurídica que le da el derecho de legación activa y pasiva como suscribir tratados. De igual forma, por una Ley del

ciudadano común, luchando por el poder, cada uno influyendo en la modificación de la realidad mundial. Los fines que persiguen son variados: políticos, económicos, de seguridad, defensa, alimentarios, derechos humanos, ecológicos. Así pues, lo que atañe a las Relaciones internacionales son las interacciones y los efectos que ejercen los distintos grupos sociales al desenvolverse entre sí, afectando a todos los aspectos de la sociedad internacional. En suma, las relaciones internacionales debieran ser vistas como la disciplina que estudia el entorno y sociedad internacional.

1.2 La Teoría del Realismo Político

Así pues, la presente investigación toma en consideración la Teoría del Realismo Político para poder explicar cómo los actores influyen en el contexto internacional, en especial, para las relaciones internacionales que se establecen en Panamá. Asimismo, dicha teoría implica las relaciones de poder y el ejercicio de la política que radica principalmente en el papel del Estado-nación para alcanzar sus objetivos.

A lo largo de la historia del hombre, esta teoría se ha manifestado. Entre los grandes estrategas como Maquiavelo, ya se afirmaba varios de los preceptos como el ejercicio del poder por “*El Príncipe*”, lo que ahora se representa en el Estado-nación. También, el uso de la fuerza para mantener el control de quien gobierna la cual es justificada para mantener el poder, el control, eliminar o mantener vigilados a los enemigos. Por tanto, el equilibrio de fuerzas ha sido un factor muy importante aplicado por líderes de los grandes imperios. Los elementos que se identifican son el poder, la fuerza, las alianzas, coaliciones y estrategias que contribuían en gran medida a modificar o mantener un equilibrio de poder en beneficio, de igual manera a cualquiera de estos sujetos a fin de satisfacer sus objetivos en el entorno internacional. Todos estos elementos son empleados para contrarrestar las fortalezas de otros Estados a fin de vencerlos ya que, a su vez, representan una amenaza mediante el uso de la fuerza, el poder y la política.

Parlamento italiano, la Ley de Garantía de 1871, el Estado Italiano concedió a la Santa Sede y al Papa ciertas garantías. Por ello, el Derecho Internacional le reconoce relaciones diplomáticas con terceros Estados que anteriormente eran inciertas pero que ahora se realizan con más certeza, como por ejemplo concertar concordatos en Max Sorensen *Manual de Derecho Internacional Público*, México, FCE.1998, pp.350.

Por ello, en la lucha por el poder se emplean esos elementos que permiten no sólo al Estado-nación sino a los diversos actores dentro de la sociedad internacional al logro de sus objetivos, sean éstos de tipo político, económico, defensa, social, seguridad nacional, económico, comercial y social. Es en tanto que, para el caso de esta investigación, se enfoca al Estado-nación, en específico, EE.UU. que se ha valido de esa teoría dentro del entorno internacional para ejercer su influencia y poder hacia otros países, en específico, a Panamá y a la región centroamericana. Por lo tanto, los Estados poderosos ejercen mayor influencia en los débiles realizando acciones para defender su interés y fines mediante el ejercicio de su *política exterior*⁸.

Además, el Realismo Político se conforma de 6 Principios que se explican en la obra de Morgenthau, '*La Política entre las Naciones: La Lucha por el Poder y la Paz*':

- La *política*⁹, dentro de cualquier orden social, se rige por reglas y leyes objetivas arraigadas en la naturaleza humana, por lo que es posible desarrollar una teoría racional que las pueda reflejar con la finalidad de alcanzar fines dentro de la comunidad.
- El elemento principal del realismo político es el concepto de interés. Este se define como el poder que infunde un orden racional al objeto de la política, y de ese modo hace posible la comprensión teórica de la política. El realismo político hace hincapié en lo racional, lo objetivo y lo no emocional.
- El realismo asume que el interés, conocido como poder es universalmente válida. El poder es el control del hombre sobre el hombre.
- El realismo político es consciente del significado moral de la acción política. Es también consciente de la tensión entre el control moral y las exigencias de la acción política eficaz.
- El realismo político se aparta de identificar las aspiraciones morales de una nación en particular con las leyes que gobiernan el universo. Es el concepto de interés definido en términos de poder lo que nos salva de los excesos morales y la torpeza política.

⁸ La Política Exterior implica la actuación del Estado para lograr sus fines nacionales en el entorno internacional

⁹ Entiéndase por 'Política' a la ciencia que estudia, con fundamento, los fenómenos relacionados con los gobiernos de los Estados o por la sociedad. Una realidad de hombres y de esfuerzos en una unidad de poder y de resultados capaz de asegurar la convivencia pacífica en el interior y la existencia autónoma frente al exterior. Andrés Serra Rojas. *Diccionario de Ciencia Política*, México, FCE, 1999, p.878.

- El realista político sostiene la autonomía de la esfera política. Se pregunta: "¿cómo afectará esta política el poder de la nación?". El realismo político está basado en una concepción pluralista de la naturaleza humana. Un hombre pura y exclusivamente político no sería más que una bestia, ya que carecería por completo de límites morales. Sin embargo, para desarrollar una teoría autónoma del comportamiento político, el "hombre político" debe abstraerse de los demás aspectos de la naturaleza humana.

Bajo este proceder, Morgenthau decía que la política internacional consiste en una lucha por el poder, y que el poder político es una relación psicológica entre aquellos que lo ejercen y aquéllos sobre los cuales es ejercido. Esto es, un control en las acciones de otros. Este se puede ejercer por medio de órdenes, amenazas, persuasión, o una combinación de los mismos. Entonces, el ejercicio del poder implica que los sujetos internacionales modifiquen la realidad, en la manera en que toman decisiones, mueven las fuerzas que juegan en el mundo. En tanto, éstas sean internas como externas, repercuten en que se realice constantemente cambios en todos los sentidos.

Las consecuencias del Realismo Político

Los Estados aplican el Realismo Político como una herramienta muy recurrida para la consecución de sus objetivos. Es el interés nacional que se expone en el marco internacional. Un interés que se trata de satisfacer ya que tiende a ser justificado como benéfico para tener su aceptación dentro del entorno internacional. Es el Realismo Político el que se considera como una teoría de las relaciones internacionales gracias a que permite conocer la conducción de los sujetos dentro de un espacio geográfico: planeta tierra. Asimismo, se puede hablar de un entorno espacial, sea político, económico, social, cultural, etc, al determinar que el espacio no sólo es físico sino que afecta a la actuación de un sujeto la cual se debe limitar para evitar excesos en afectar intereses de otros sujetos.

Además, se debe hablar de otro espacio: el ideológico en donde el Estado, como sujeto internacional, tiene mayor acción en la medida que expone sus intereses y trata de convencer a los demás sujetos de que lo que propone realmente en miras a tratar de imponer sus intereses y beneficiarse apoyándose en el uso del poder y su influencia.

En relación a la aplicación de la fuerza, aparte de ser física, puede ser también ideológica, moral y cultural. Por tanto, se emplean estrategias para poder aplicar estos elementos: poder, fuerza, influencia; encaminados estos, a la consecución de los intereses de un sujeto, en este caso, del Estado.

Los efectos del Realismo Político

De esta manera, la aplicación de esta teoría trae como resultado un constante reacomodo de fuerzas y, sobretodo, de equilibrio de éstas y mantenimiento del poder, ya que el hecho de que éste disminuya o se mantenga y el control que se emplee, por parte de uno de los sujetos internacionales, principalmente al Estado, y afectará a otro que se beneficiará o se perjudicará en relación a la manera de cómo le repercutiría el conflicto o asunto.

Además, lo trascendente del realismo político es modificar la realidad. El alcance al grado que llega y cómo pueda afectar a varios estados quienes buscan sacar provecho de los posibles conflictos que los principales poseen. La modificación de fuerzas es muy importante ya que permite a otros sujetos busquen posicionarse en el plano internacional y ejerzan presión para conseguir que sus intereses se vean favorecidos. Esto es el equilibrio de fuerzas que va acompañado por el poder. Es el poder el elemento importante que permite que la fuerza se dosifique o se aplique de manera que se tenga control y zona de influencia.

La aplicación del Realismo político ha sido fundamental para el entendimiento y conducción de las relaciones internacionales de los Estados. Es una teoría de gran trascendencia que se ha utilizado por mucho tiempo por ellos para lograr satisfacer sus intereses.

Asimismo, es una teoría que permite explicar las actuaciones de los sujetos y permite hacer un análisis del porqué y poder inferir a partir de hechos establecidos y definidos. La actuación obedece a que se pueda tratar de entender determinadas acciones que permiten realizar un análisis general de los hechos. Esta va derivada de que el interés nacional del Estado se pretende aplicar en el marco internacional dentro del cual se conjugan los de otros estados y es cuando las fuerzas de estos entran en conflicto y crean una serie de conflictos o

alianzas, sean políticos, bélicos, legales, etc. A esto, los organismos internacionales están para auxiliarlos y para ser árbitros en la contienda. Lo malo es que estos no han tenido un papel relevante, en algunos casos y se ven fracasados en la consecución de soluciones óptimas para los sujetos que participan en el conflicto.

1.2.1 El Poder, la fuerza y factores del Realismo Político

El poder, pieza fundamental para la teoría realista, se entiende como:

“el ejercicio de la autoridad por el gobierno de un Estado, en relación con su propia esfera (ámbito nacional) ya sea respecto de otros Estados (ámbito internacional). Se trata de alcanzar sus propósitos, internos o externos, imponiéndose con frecuencia y según las circunstancias, a la voluntad de los demás.”¹⁰.

Es el Poder la forma que tiene un Estado para poder influir en otro con la finalidad de satisfacer sus propias necesidades e intereses que puede ser:

a) Poder Consentido:

Cuando el poder que puede ejercerse por un Estado sobre otro siempre que este último ha permitido la intervención del primero en sus asuntos internos.

b) Poder Forzado:

Consiste en el uso de la coacción por la fuerza. El empleo del aspecto militar o cualquier otra forma como los intereses políticos, comerciales o económicos y sociales que obligan y fuerzan a otros Estados a realizar actos y contribuir a que el Estado hegemónico satisfaga sus objetivos. Por ejemplo, las naciones dominantes establecen los precios internacionales y los países subdesarrollados se ven obligados a seguir estos lineamientos internacionales en perjuicio de su desarrollo en la explotación de sus materias primas.

En sí, el poder puede utilizarse como una forma de persuasión violenta o pacífica por medio de estrategias por un Estado hacia otro mediante los siguientes factores:

¹⁰ Rafael Ramírez. *Breve Diccionario de la Política.*, Bilbao, Edit., Mensajero, 1997, p 188

- Influencia:

Es un poder o autoridad de una persona o del Estado para con otros con el fin de intervenir en los asuntos de estos. En sí, es el ejercer en cuestiones con el fin de obtener un predominio o fuerza moral en las acciones de otro.

-Manipulación:

Por esta se entiende el manejo de las decisiones y actos que cualquier país puede ejercer en otro el cual se muestra dependiente de éste. Por ello, es la participación de otro Estado, totalmente ajeno a los intereses del país que quiere dominar.

- Violencia que se entiende como el

“uso ilegal de la fuerza e incluso, a veces del terror. Para obtener fines políticos.”¹¹

Por tanto, esta es una práctica habitual utilizada desde el aspecto psicológico, por medio de la propaganda, lemas y consignas dentro de un terreno dialéctico. Aquí se puede mencionar el hecho durante la campaña de reelección del presidente George Bush al momento de presentar por los medios televisivos mensajes amenazantes de Osama Bin Laden pronosticando futuros ataques terroristas a la población norteamericana. Era una propaganda utilizada para obligar a los norteamericanos a votar por un presidente que prometía seguridad y defensa de atentados por otros Estados como los de oriente. Por tanto, se discuten a menudo con dureza determinados asuntos en los ámbitos gubernamentales. Sin embargo, tales negociaciones pueden terminar en casos extremos cuando se recurre a la medida de la agresión armada. Por ello, la violencia puede ser subversiva la cual es practicada por quienes tienden a deshacer o desestabilizar el orden establecido.

Así pues, la violencia Legítima es la que podría estar ejercida por los elementos del Estado, para, con abuso de poder, pueda conservar una ficticia situación de orden o legalidad. Esto es, que el Estado actúe en una actitud violenta hacia otro justificándola en vista de ser correcta para beneficio del orden mundial. Por ejemplo, las cruzadas que se realizaron durante la Edad Media indican que se pudo invadir lugares que “supuestamente estaban en

peligro” por lo que Occidente estaba autorizado para poder salvar los santos lugares propios de la religión cristiana. Otro ejemplo puede ser el de la invasión a Irak o como lo fue a Panamá exponiendo la razón de que se encontraban líderes como Hussein o Noriega que estaban haciendo daño a sus pueblos o que eran realmente narcotraficantes por lo que, ponían en peligro no solamente a esas regiones sino además, al mundo. También, los intentos de establecer gobiernos socialistas como Cuba en Centroamérica, como Nicaragua que ponían en peligro la estabilidad de la región latinoamericana por lo que era necesario impedir su propagación.

Además, se puede hablar de una violencia legítima que de igual forma está justificada ya que las instituciones pueden ser controladas de manera sutil y suave, aunque solo en apariencia, para imponer en un Estado determinado principios, criterios y normas por otro. Esto es, interferir en la *soberanía*¹² de un Estado o cambiar radicalmente los lineamientos de éste que aparentemente se están manejando en beneficio del mismo pero que en realidad se están violando los derechos constitucionales pasando por alto lo que quiere la población.

Así en tanto, cabe mencionar a Maquiavelo quien afirmó que “*digna de censura es la violencia que destruye, no la que construye*” y a Corneille, “*donde la suavidad es ineficaz es justa la violencia*”.

1. Las estrategias que puede desarrollar un Estado para la defensa de sus intereses
2. El poder que puede ejercer un Estado o varios para desarrollar acciones en mira a sus intereses nacionales
3. La influencia y manipulación que se puede aplicar de un Estado hacia otros para cumplir sus objetivos

Por tanto es necesario que exista un interés nacional conocido por

“la relación de desarrollo social en procesos históricos con influencia de las fuerzas de clases que rigen a un Estado.”¹³

¹¹ Ob. cit., p. 245.

¹² Por Soberanía se entiende “Una autoridad es superior a la de cualquier otro, individuo o agrupación que pueda existir en su interior, sin que se de una instancia de poder más alta en su género. Esto quiere decir que el poder del Estado es supremo, o, como se le ha llamado históricamente, soberano.” pág. 6. Alfredo Ríos Camarena, Alfredo, *Garantías Individuales y Sociales, Antología*. México, UNAM, SUA, 1995, p.30.

¹³ Silvio Brukan. *La Disolución del Poder*, México, Siglo XXI, México, 1978, p. 155.

Por ello, se tiene ese interés nacional que expresa deseos y estímulos de una de las clases sociales que detenta el poder, dentro del Estado, para ejercerlo en el contorno internacional. Asimismo, se identifica el carácter nacional el cual influye en los gobernantes y sociedad en general a lo largo de un contexto histórico de cada nación que se observa en el ejercicio de su política, tanto interna como internacional.

Así pues, en la política exterior de un Estado se identifican dos elementos:

- a) Los Objetivos nacionales que hay que alcanzar
- b) Los medios para alcanzarlos. La interacción de las metas nacionales y los recursos que se tienen para ello

Además, se deben tomar en cuenta variables dentro de la política exterior como son:

- a) Variables idiosincrásicas, las de cada país
- b) Variables funcionales, sociales que definen el rol de la responsabilidad
- c) Variables burocráticas, es la estructura y el proceso de gobernar pues reflejan el interés de las oficinas de gobierno que sobreviven en la política nacional. Esta característica se expresa en la ubicación geográfica y los recursos de los que dispone el Estado. Esto contribuye a la estructura y la ofensiva para la protección del mismo.
- d) Variables de sistema, implica el grado de dependencia de un Estado a su entorno internacional.

De igual manera, los Estados en el entorno internacional se enfocan a satisfacer sus actividades propias pero:

- ◆ Los Estados, para su actuación en el ámbito internacional deben adherirse al derecho internacional
- ◆ La obediencia al derecho internacional implica en que los Estados adquieren derechos y obligaciones dentro de límites y sin intervenir en su soberanía e independencia como Estado.

Pero a parte de considerar al Derecho Internacional, de acuerdo con el realismo político, se ejerce la política que ayuda a la búsqueda, a toda costa, de poder de un Estado para satisfacer sus intereses. Para contribuir a cumplir con esto:

- ◆ Se tiene un control sobre su población por parte de quien detenta el poder
- ◆ Se aplican ideologías y doctrinas da origen y refuerza la soberanía lo que ayuda a que sea aceptado como legítimo ese poder.

Actuar de acuerdo a sus intereses tanto dentro como fuera del ámbito y jurisdicción de ambos campos, interior y exterior:

- ◆ Los intereses nacionales se expresan en el entorno internacional a cumplirse por un Estado y se identifican en términos de poder.
- ◆ En relación al cumplimiento de los intereses de un Estado estos son justificados por este en cualquier situación, el fin que justifique los medios para cumplir esos intereses.
- ◆ Se tiene una justificación de que todas la causas y acciones que realiza un Estado, dentro de su ámbito interno o externo, realizadas por el mismo se consideran actos morales y pueden ser considerados correctos.
- ◆ Por ejercer presión enfocada a obtener obediencia de otros Estados a uno que tiende a ser hegemónico.
- ◆ También se tiene el hecho de Legítima defensa en donde si un Estado se ve amenazado por otro o situaciones, dentro del entorno internacional, puede utilizar su poder como forma de autodefensa de sus intereses nacionales. Por ejemplo, el rechazo de un ataque armado.

Por ello, es la soberanía la que permite a cualquier nación a promulgar sus propias leyes que se aplican y ejecutan en su territorio, en donde tiene plena jurisdicción y defenderse de la intromisión de otro Estado en sus intereses nacionales. También, implica la autonomía adecuada para tomar sus propias decisiones de forma independiente. No obstante, fuera del mismo, se enfrenta a las regulaciones del derecho internacional y al respeto de la soberanía de otros Estados con los cuales entra en conflicto tanto los intereses como el carácter de cada uno de ellos.

Es importante mencionar que la política no se da si no existe antes un poder nacional que la impulsa a la realización de los intereses y propósitos de cada Estado.

Así que, por Poder nacional se entiende que

“consiste de las bases tecnológico-científicas, materiales, militar (considerado el componente militar más importante), producción industrial, agricultura, recursos naturales y población (grado de preparación moral y nacional), coerción política, prestigio internacional y capacidad diplomática.”¹⁴

Por consiguiente, este poder nacional es expresado ante al mundo a través de su política internacional: el poder de realizar los fines de la nación. Esto es:

- Proteger sus propios intereses
- Obtener ayuda económica de otros países

Adicionalmente, ese poder nacional contribuye a establecer una fuerza moral, religiosa e ideológica que se ha construido dentro de la misma nación pero que se exporta a otras naciones gracias a la fuerza del poder nacional que se expande al entorno internacional. Por ello, esta situación ayuda a que el país que tiene ese tipo de poder pueda dominar a otros.

Por otro lado, el uso del poder nacional conlleva a excesos y violaciones al derecho internacional incurriendo en:

- Ejercer coerción
- Implantar bloqueos, chantajes
- Realizar invasiones
- Declarar la guerra a otros Estados

De acuerdo a lo anterior, se ejemplifica a la desaparecida URSS y a los Estados Unidos como países que han desplegado el poder nacional. Ambos Estados han poseído la tecnología, el nivel militar, la práctica política, el aspecto económico y social para mantenerse como países poderosos. Actualmente, son los Estados Unidos quienes han mantenido estos aspectos para

¹⁴ Ob cit. p. 160.

mantenerse como país hegemónico del orbe ejerciendo una política exterior hacia Latinoamérica, utilizando los elementos expuestos.

1.3 Las Relaciones Económicas

Por tanto, de acuerdo a lo anteriormente explicado es posible situar dentro de los objetivos del Estado tanto el aspecto político, económico o social que se van a buscar satisfacer para su propio beneficio en el ámbito internacional. En este caso, es en materia económica lo que tomará principalmente el eje del presente trabajo. Por ello, dentro del realismo político, el interés estatal abarca también la condición económica.

Es entonces que, el factor económico toma gran importancia, que ligado con la política, forma parte del interés nacional que se manifestará en la política exterior de un Estado. Puesto que las relaciones económicas entre los países están en constante cambio, los Estados tienen a interrelacionarse con el objeto de satisfacer su interés estatal, en este caso el aspecto económico y comercial.

En el caso de América Latina, al momento de independizarse de las metrópolis europeas, se inserta al modo de producción capitalista. En su vida independiente, los recientes estados latinoamericanos continuaron produciendo riqueza para las potencias europeas cada vez más industrializadas y poderosas militar y económicamente. Esto consistió de un proceso desigual, a la vez de una explotación a lo que Marx confirmó: *“además de las miserias más modernas nos agobia toda una serie de miserias heredadas”*¹⁵. Como se puede observar, estos elementos conformaban los antecedentes de la estructuración del subdesarrollo en América Latina acentuando aún más sus desigualdades. Bajo estas circunstancias, Latinoamérica se incorporó al mercado mundial como el conjunto de los países exportadores de productos agrícolas y minerales, en sí, productores de materias primas, con sus economías, por ende, desnacionalizadas. Siguiendo este orden de ideas, el desarrollo económico latinoamericano se dirigía a la economía agropecuaria como una etapa inicial de transición al capitalismo, en donde la propiedad extranjera acaparaba los centros productivos más dinámicos.

¹⁵ Karl. Marx. *El Capital. T.I.*, México, FCE, 1972, Trad. de Wenceslao Roces, 5ta reimp. en esp., p.7

De tal forma, con esas condiciones, la relación del sector exportador y el resto de la economía nacional, el mercado interno, fue en perjuicio de este último, debido a un grado casi nulo de industrialización nacional excepto por la inversión extranjera que le daba vigor a la economía nacional mas no contribuyó a la acumulación interna de Latinoamérica, sino por el contrario, ayudaban a incrementar el capital monopolístico internacional. Al mismo tiempo, la revolución burguesa emergente en los países latinoamericanos apoyaría al capital imperialista en escala mundial para satisfacer sus intereses particulares.

En efecto, el rompimiento de la fase colonial originó una nueva relación entre países latinoamericanos y europeos consistente en:

“La especialización entre los países que producen alimentos y materias primas y, los que producen bienes industriales, denominado división internacional del trabajo”¹⁶

Este tipo de relación trajo como consecuencia, por el tipo de intercambio de los productos, una dependencia comercial identificada por:

“El dominio y control de las exportaciones e importaciones de los países latinoamericanos, por parte de las potencias europeas, primero y, de Estados Unidos, después”¹⁷

Por tanto, la esencia del subdesarrollo consiste en carecer, en Latinoamérica, del impulso de la formación de capital propio que permita generar crecimiento y desarrollo para las economías nacionales¹⁸. Por ello, esta dependencia orillaba a América Latina a producir y desarrollar las ramas económicas necesarias que incrementasen las ganancias de los países industrializados generándole economías deformadas ya sean unilaterales o monoproductivas empobreciéndose cada vez más. Al mismo tiempo que se ejercía un control directo sobre las actividades productivas y una dependencia comercial, la empresa extranjera explotadora de las riquezas naturales, con capitales de los países industrializados, fijaba las condiciones de los procesos productivos y por resultado, las remuneraciones a pagar y decidir a quién

¹⁶S. Aranciba. *Dependencia y Deuda Externa*, Lima, Perú, Taller Popular, febrero, 1988, p. 22

¹⁷Ob cit. p.24

¹⁸Domingo Turner. Tesis *La Deuda Externa del Tercer Mundo, némesis del Siglo XX*, México, ITAM, 2001,p.233

vender y qué precios cobrar. De esto, para impulsar el poco desarrollo del comercio interno latinoamericano, hubo necesidad de crear procesos de industrialización con el fin de producir bienes que antes se importaban, en sí, una sustitución de importaciones. Por tanto, fue necesario contar con maquinarias y equipos las cuales se importaban de los países industrializados. Así, en tanto, se establecían pocas empresas que podían pagar y manejar esa tecnología, en sí, monopolios que controlaban la producción de una mercancía. En ese modo, estas empresas dependerían, para funcionar y sobrevivir, de una adecuada asistencia técnica extranjera.

Es así que se daban las condiciones para el surgimiento de la dependencia tecnológica conocida por:

“El hecho de que las industrias de los países subdesarrollados no caminan sin las máquinas, sin los repuestos, sin las fórmulas de producción, etc de las naciones industrializadas”¹⁹

Dentro de estas condiciones, el capital extranjero finalmente asumía la propiedad y control directo de esas mismas empresas que inicialmente perteneciera a capitalistas nacionales a lo que la industria latinoamericana se fue desnacionalizando. Se añadieron las ventajas, para la esfera extranjera, la cual forjaba su participación mediante las nuevas industrias dedicadas al desarrollo de un mercado interno. De este mismo, las ganancias obtenidas de la extracción de las materias primas y los pocos productos manufacturados fluían, lógicamente, hacia el extranjero a costa de la utilización de mano de obra barata. De esta manera, el capital extranjero decidía sobre la producción, venta y ganancia de los recursos naturales de los países de América Latina. Mediante esa manera, este proceso naciente de una posible industrialización se vio apoyado por la complicidad de las propias burguesías nacionales las cuales, con intereses propios, se aliaban con los capitalistas extranjeros, beneficiándose por el acceso a capitales, equipos, patentes o tecnologías para asegurarse de un crecimiento y consolidarse económica y políticamente eliminando a los competidores locales. A partir de estos acontecimientos, se establecía una dependencia industrial consistente de:

¹⁹S. Arancibia. *Dependencia y Deuda Externa*, Lima, Perú, Taller Popular, febrero, 1988, p.30

“El hecho de que cada vez más el desarrollo industrial latinoamericano depende de decisiones de otros países que escapan a los intereses nacionales”²⁰

En efecto, este control industrial obligaba a las naciones latinoamericanas a adaptarse a los ritmos y a las formas en que se desarrolla la industria de los países avanzados, mientras que la industria local se convertía en una subsidiaria de sus grandes compañías extranjeras, generando productos innecesarios para el pueblo que solo satisfacían al consumo de los sectores más adinerados. Al mismo tiempo, las empresas extranjeras recibían instrucciones de sus dueños para pedir préstamos a los bancos de otros países y no a los nacionales ya que estos no se encontraban en condiciones de prestar propiciando una dependencia financiera.

En suma, Latinoamérica, en su vida independiente fue construyendo una relación económica con el capitalismo extranjero, empezó a contratar préstamos en el exterior, dependencia que la empobrecía aún más cuyos efectos se han tornado mucho más difíciles en la actualidad.

Estas repercusiones obedecen a una falta de capacidad de ahorro, de no haber decidido libremente sobre la disposición de dinero a lo que América Latina ha tenido que recurrir a préstamos de las naciones capitalistas desarrolladas, ya sea a través de sus gobiernos, sus bancos o sus empresas, que otorguen a los bancos o a la empresa latinoamericana dinero para poder comprar del exterior, tanto bienes necesarios como innecesarios, adquirir armas o levantar industrias, construir carreteras o para que los burgueses latinoamericanos desperdicien el dinero en productos innecesarios. Así es como la adquisición de préstamos internacionales conformarían la actual Deuda externa ahora, en la actualidad, convertida en crisis. De esta manera el naciente problema de la Deuda externa para América Latina significaba la obligación de pagar elevados intereses, toda vez que los esfuerzos y riquezas latinoamericanas se transferían al extranjero como pago por el servicio de la misma. Por tanto, esta dependencia financiera se establecía debido a:

²⁰ Ibid., p.32

“La necesidad permanente de obtener préstamos de los países capitalistas industrializados y de pagar esa deuda contraída y sus intereses”²¹

En consecuencia, estos factores expuestos impedía el desarrollo económico y social de Latinoamérica.

Ahora bien, Latinoamérica surge y se coloca en el entorno internacional bajo formas de explotación, es decir, diversos tipos de dependencia colonial, comercial, tecnológica, industrial y financiera todas entrelazadas entre sí que han distorsionado su desarrollo económico, político y social.

En efecto, la situación actual de América Latina se ha constituido desde antes del inicio de su vida independiente con base en las relaciones de subordinación, dependencia y explotación impuestas por los grandes centros del capitalismo desarrollado.

Además, el contexto económico y comercial cambiaba ya que se pasaba de un Estado de Bienestar²² a un Libre Mercado representado en el Neoliberalismo²³. Este se iniciaba con el modelo inglés del gobierno de la primera ministra Thatcher cuyos objetivos son:

- ◆ Contraer la emisión monetaria
- ◆ Aumento de las tasas de interés
- ◆ Disminución de impuestos para los ingresos altos
- ◆ Eliminación del control en los flujos financieros
- ◆ Programas de Privatización
- ◆ Niveles de desempleo masivos
- ◆ Una legislación anti – sindical

²¹ Ibidem., p.33

²²El Estado de Bienestar se instauró en la posguerra de 1945 bajo los lineamientos de Keynes (teoría general de la ocupación, la renta y el dinero). Era la participación del Estado para regular la economía y convirtiéndose en un inversionista.

²³El Neoliberalismo implica una concepción que parte de la libre competencia, con relación a los lineamientos de los economistas señalada por: Von Hayek, Knight Stigler, Milton Friedman y Karl Popper en Perry Anderson. “Balance del Neoliberalismo: Lecciones para la Izquierda”. *El Robadillo*, n. 3, año 2, México, diciembre - marzo, verano 1995 – 1996, pp.8 - 13

◆ Reducción del gasto social

Asimismo, se complementaría con el modelo estadounidense del gobierno de Reagan, dando prioridad a la competencia militar y frenar la influencia económica soviética para finalmente, derrumbar el bloque socialista como lo hiciera a fines de los ochenta. En sí, el propósito del neoliberalismo es el combate al Keynesianismo con un capitalismo salvaje, más duro y libre de reglas. Por tanto, el modelo de sustitución de Importaciones ya no ‘funcionaba’ ante los nuevos lineamientos del comercio mundial ya que ante la desregulación económica y del mercado surgirían las zonas de libre comercio, que el GATT, en la posguerra proponía. Ya a principios de la década de los ochenta aparecería la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI, 1980), que sustituyera a la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio ALALC (1960). Sus países miembros son: Argentina, Bolivia, Brasil, Cuba, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela.

La ALADI es un Acuerdo de Complementación e integración Económica con vocación regional, estableciéndose un programa de liberación comercial, coordinación de políticas macroeconómicas y un arancel externo común, así como otros instrumentos de la regulación del comercio²⁴.

Más aún, al término de la guerra fría, se dio un nuevo orden internacional dentro del cual los Estados debían reorientar sus estrategias para mantenerse.

En la situación de los EE.UU., este país se enfocó a extender sus capitales e inversiones a Europa Oriental ya que ésta representó una gran oportunidad para fortalecer su economía, establecer bases militares, reforzando a la OTAN, para vigilar a la actual Rusia y ganar países aliados como Polonia y otros del orbe oriental europeo. Así que, los países del extinto bloque socialista guiarían sus mercados a los EE.UU. desplazando al comercio latinoamericano.

En el caso de América Latina, ésta se preocupó ya que ese nuevo cambio repercutía en sus intereses nacionales, en el aspecto económico y comercial. Al depender de los EE. UU., que

²⁴[En línea],México, 2008, Dirección URL:www.economia.com.mx

dirigía sus inversiones y capitales a Europa Oriental, debía establecer estrategias para no perder competitividad ni perder las inversiones extranjeras que ya poseía. Además,

“Si los EE.UU. interpretan los acontecimientos de Europa Oriental como algo que les da “mano libre” en América Latina, tendremos que defender nuestra soberanía o nuestras reformas con el consenso interno y las armas.”²⁵

Esto implica que los estados latinoamericanos deben defender sus intereses nacionales en el marco internacional. Esto será posible a través de su política exterior, estableciendo alianzas, relaciones multilaterales, cooperación internacional en beneficio propio.

Así, América Latina debía cambiar sus políticas comerciales y económicas. Los resultados fueron la conformación de bloques comerciales como una manera de reintegrarse al contexto mundial. Esto debido a la fortaleza de la Unión Europea que había establecido una moneda: el euro, para fortalecer su mercado e intereses económicos.

El surgimiento del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en 1991, el Tratado de Libre Comercio (TLCAN) en 1994, el Tratado con el Grupo de los 3: México, Venezuela Colombia (1994), Tratado del Triángulo del Norte (TLCTNM): Guatemala, Honduras, El Salvador y México (2001). En América Central se tendría el Mercado Común Centro Americano (MCCA, 1960): integrado por Guatemala, EL Salvador, Honduras y Nicaragua. En América del Sur el Mercado Común del Sur (MERCOSUR, 1991): Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Más tarde, aparecería la propuesta para concertar el Área de Libre Comercio de las Américas (ALCA, 1994), cuya negociación no fue fructífera. Fue un intento para integrar las economías de la región. Consistió de un procedimiento para eliminar progresivamente las barreras al comercio y a la inversión, y la finalización de las negociaciones para el año 2005, cuyo principio de negociación era:

- Congruente con las reglas y disciplinas de la OMC y se elaborará sobre la base de estas disciplinas cuando ello sea posible y pertinente

Por tanto, con el tratado del ALCA, a largo plazo, se pretendía realizar un mercado global de América Latina, en donde, Estados Unidos trataría de llevar el mando para seguir ejerciendo su poderío económico y comercial en América Latina.

Por consiguiente, en la época actual, los TLC, aunados a los problemas económicos y comerciales latinoamericanos, es una estrategia que ha tomado el FMI-BM como una unificación de la región como zona comercial. Además, sobretodo por los factores que vive Latinoamérica, un *subdesarrollo*²⁶, estos organismos, en su “*recomendaciones*”, atentan a la soberanía de sus países por medio de:

- ✓ liberalización comercial y financiera
- ✓ Procesos de privatización
- ✓ Desregulación de los procesos económicos
- ✓ Cambio en las funciones del Estado

De acuerdo a lo expuesto, el desenvolvimiento de los Estados, tanto América Latina, ejercieron el interés nacional, en materia de comercio exterior y economía. Sobretodo, ha sido EE.UU. el país que ha impuesto en realidad sus intereses nacionales a otros a los subdesarrollados de América quienes han seguido la pauta de esa potencia.

1.4 Los Estados Unidos

La nación de los Estados Unidos, dentro de esta situación internacional en materia económica se ha erigido como potencia representante del capitalismo. De acuerdo a Gramsci, el concepto de potencia se puede entender como un país cuya posición geopolítica le permite presentar las siguientes características²⁷:

1. Suficiente población y territorio.
2. Fuerza económica distinguida de un elevado nivel de desarrollo de las fuerzas productivas, capacidad industrial, agrícola, financiero y últimamente, capacidad científica y tecnológica, identificada en el desarrollo nuclear, la coherencia y exploración y explotación espacial.

²⁵ Abraham Lowenthal. *América Latina en un mundo nuevo*. México, FCE., 1994, p.56.

²⁶ El subdesarrollo latinoamericano diversos tipos de dependencia colonial, comercial, tecnológica, industrial y financiera. Todas entrelazadas entre sí que han distorsionado su desarrollo económico, político y social.

3. Poderío militar de acuerdo a su población y territorio, en concordancia con las fuerzas económicas y el sistema geopolítico.
4. Mantener la paz interna entre los grupos y clases sociales hegemónicas.
5. Posición ideológica históricamente determinada por el gobierno del país. Esto le permite ejercer su influencia para establecer alianzas, en el ámbito internacional, y mantener la cohesión interna en el nacional.

De acuerdo a lo anterior, la potencia se presenta como el resultado del desarrollo de las fuerzas de poder derivadas de las acciones del interés de los Estados en el entorno internacional, sea por el uso de la fuerza y el poder, alianzas e influencia en otros estados. De esto se tiene que,

“con el desarrollo de la teoría del imperialismo, particularmente con las contribuciones de Lennin y de Rosa Luxemburg, estas cuestiones se fueron aclarando y el análisis mismo de las relaciones internacionales adquirieron un sentido enteramente diferente. El estudio de las relaciones capitalistas tenía que ser mundial, aún cuando el análisis fue hecho desde un punto de vista europeo. Los estudios más recientes sobre el imperialismo han tomado en consideración los cambios ocurridos en el sistema capitalista mundial y su impacto sobre el mundo subdesarrollado (teoría de la dependencia).”²⁸

Esto indica la aparición de la fase imperialista, dentro del modo de producción capitalista, hablando de las relaciones económicas y comerciales, en donde los Estados manifiestan su interés nacional ejerciendo el poder, la influencia y manipulación en el entorno internacional hacia y en otros estados que son débiles política y económicamente como es el caso de los estados latinoamericanos frente a una potencia que se identifica en los Estados Unidos. Es así que el capital imperialista hacia América Latina cumplía las condiciones que Lenin señalara: “*los capitales son escasos, el precio de la tierra relativamente poco considerable, los salarios bajos, las materias primas baratas*”²⁹

²⁷José. A.Silva. *Política y bloques de Poder*. México, Siglo XXI, 2000, 13ra edic, p.27.

²⁸Ibid. p. 15.

²⁹Vladimir.Ilich Lennin. *Obras Escogidas, El Imperialismo, fase superior del Capitalismo.*, Moscú, Ed. Progreso, 1969, p. 77

Además, es importante mencionar los objetivos que persigue una potencia los cuales son³⁰:

- a) Obtener materias primas
- b) Garantizar el flujo de mercancías manufacturadas a los mercados globales
- c) Garantizar el flujo de excedente de capitales
- d) Manejar un mercado mundial de capitales a través de las áreas de inversión directa
- e) Establecer un control financiero mundial

De acuerdo a estas ideas, la potencia imperialista que se encarna en los EE.UU., como Estado-nación, establece el liderazgo en la conducción de la economía mundial, construye alianzas, pactos políticos, económicos y militares. De un modo, alrededor de ello, se van erigiendo bloques de poderes y por otro, se encuentran las zonas de influencia y periféricas, identificadas en los países dependientes y débiles, tanto política, económica, social y militarmente. Éstos últimos se constituyen en los países subdesarrollados, como lo el conjunto de los países latinoamericanos, aunque autónomos políticamente, influyen poco en el ámbito internacional.

Ahora pues, es necesario exponer los grupos de poder que detentan la política exterior de los Estados Unidos a fin de justificar la actuación de este Estado y su influencia en el entorno interno que determina su interés nacional y que se manifiesta en el contexto internacional.

Los orígenes de la Política Exterior de los Estados Unidos se remontan a partir de la expansión de su territorio más allá de las trece colonias. El objetivo de ésta fue el de mantener un espacio abierto en el comercio mundial.

En sí, la política exterior de este país se enfoca, actualmente en mantener un poder hegemónico como nación imperialista. Así pues, Estados Unidos se empeña en continuar con su poder a nivel internacional que

³⁰Ob cit.p. 27

“va desde la presencia militar abierta, hasta el servicio de inteligencia; desde el establecimiento de empresas trasnacionales en sectores estratégicos de otras naciones, hasta la creación de una compleja red de alianzas diplomáticas dentro de los organismos internacionales”³¹.

Así pues, ese poder está constituido por su gobierno que se conforma de la siguiente manera:

Congreso

a) Cámara de Representantes (435 representantes)

- Se encarga de formular las leyes fiscales, mantiene el poder del dinero
- Puede iniciar un juicio político al presidente

b) Cámara de Senadores (2 senadores por estado, cien senadores)

- Influye en la Política exterior, ya que ratifica los tratados internacionales
- Confirma a funcionarios en la rama ejecutiva quienes participan en las decisiones de la política exterior
- Aprueba el presupuesto federal y las aportaciones de fondos para las dependencias del gobierno
- Control de recursos para ejecutar la política exterior
- Se encarga de coordinar los intereses particulares a nivel regional y estatal en temas de medio ambiente, apoyos y subsidios otorgados por el gobierno y que repercuten en la política exterior
- Expresan los reclamos y deseos de la población
- Aprueba el Acta de Poderes de Guerra que limita al poder presidencial en condiciones de guerra
- Establece el Acta de Seguridad Nacional que se refiere a evitar conflictos de poder entre las agencias del gobierno estadounidense
- Se creó los puestos del secretario de la Agencia Central de Inteligencia en 1949 y el de la Defensa y del Departamento de la Defensa Aérea

³¹Rafael Pérez de Castro. *¿Qué son los Estados Unidos?*, México, FCE, 2004, 9reimp. en esp., p.161

Ejecutivo – Presidencia

- Existe un Asesor de Asuntos de Seguridad Nacional que le permite al presidente centralizar temas de política internacional
- El jefe de Estado, hábil negociador para convencer al Congreso de su virtud, iniciativa y acción
- Jefe del servicio exterior, jefe de las fuerzas armadas, jefe de los servicios de inteligencia y por su derecho de veto es un actor decisivo
- Atiende problemas y cuestiones de Seguridad Nacional
- Realiza negociaciones comerciales internacionales
- Enfatiza en el reducir las barreras arancelarias de otros países
- No eleva los impuestos a las importaciones estadounidenses sino las de otros países
- Argumenta ante gobiernos extranjeros que sin la obtención de ciertas ventajas y concesiones adicionales, el Congreso rechazaría los términos de la negociación. Por tanto, estos últimos deben utilizar la técnica del cabildeo
- Se notificar al Congreso en caso de enviar tropas de combate el extranjero así como su motivo
- Tiene la posibilidad de actuar dentro de 60 días para movilizar sus tropas sin el consentimiento del Congreso de acuerdo a la ley de Poderes de Guerra
- Debe cuidar la Seguridad Nacional y práctica la diplomacia

Ejecutivo – Departamento de Estado

- Se encentra en el Distrito de Columbia
- Comprende a profesionales y al Consejo Nacional de Seguridad
- El área de influencia norteamericana es América Latina y el Consejo Nacional de Seguridad
- Asesorar al presidente en asuntos nacionales, internacionales y militares sobre la seguridad nacional
- Estudio del pensamiento estratégico y militar de otros países
- Propone al presidente alternativas de política y acción a desarrollar en el exterior
- Se concentra en la obtención de información sobre la identidad de otros agentes extranjeros y sobre las características del aparato militar de otros países

- Tiene conocimiento de planes y estrategias de guerra y la anticipación de las posiciones diplomáticas de algunas naciones, clave en los foros internacionales
- Realizar el espionaje industrial
- Atención a los inmigrantes mexicanos, negros y latinos
- Agencias gubernamentales
- Ejerce influencia en el diseño y en la conducción de la política exterior

Sector Privado

- Medios de Comunicación
- Agrupaciones Empresariales
- Organizaciones no gubernamentales
- Participan como forma de presión ante el Congreso respecto a intereses económicos, estableciendo redes de poder y buscan satisfacer los intereses de cada parte

Como se observa se muestran los poderes legislativo y ejecutivo que están en contra peso para limitar el campo de acción de ambos con el fin de evitar que uno de ellos tome el control total dentro de los cuales el sector privado tiene gran influencia. Es un poder compartido pero que trae conflictos entre los dos debido a que llegan a tener diferencias. Por ello, el Congreso, como representante de la población y de sectores sociales y económicos, puede tener mayor presión para ratificar algún tratado con otro país ya que interfiere con los intereses de dichos sectores. Mientras tanto, el ejecutivo tiene otros intereses ligados a la Seguridad de Estado y del Departamento de la Defensa.

A fines de la Segunda Guerra Mundial, la directriz de la política Exterior de Estados Unidos, tomó una mayor relevancia por el Departamento de Estado y el Consejo de Relaciones Exteriores. Se realizaron planes a lo que llamaron “el Área Grande” que debía estar bajo el dominio de la economía norteamericana. Esta área consistía en Europa Occidental, Medio Oriente y el resto del Tercer Mundo: América Latina. Por tanto, el Tercer Mundo debía

“realizar su función principal como fuente de materias primas y mercado para las sociedades capitalistas, como se dijo en un memorándum del Departamento de Estado”³².

En relación a los puntos importantes de los Estados Unidos como nación hegemónica pueden considerarse en dos puntos: al exterior y al interior:

Sector Internacional

- Agricultura: Capital Intensivo (agroempresa)
- Industria de Alta tecnología
- Farmacéutica
- Biotecnología

Estas áreas importantes son sumamente subvencionada por el gobierno al momento de establecer redes entre las Universidades del país con las compañías que financian sus proyectos y que se desarrollan para el beneficio de esas compañías que se dedican a optimizar sus inversiones y obtener cuantiosas ganancias en al ámbito internacional.

Por otro lado, se tiene al ámbito nacional en el que se dan una serie de controversias y los intereses de cada sector se conservan en la lucha por obtener el poder y el liderazgo de sus propias acciones, siempre con el apoyo del gobierno estadounidense.

Sectores:

- a) Elite Social Register: hombres ricos de negocios
- b) Militar/espionaje: CIA
- c) Empresas estadounidenses: Bancos, aseguradoras, industrias
- d) Fundaciones y asociaciones
- e) Gobierno: Partido Republicano y Partido Demócrata

Aspectos de todo Imperio:

- Económico: Inversión, capital
- Militar: Investigación y Desarrollo
- Político: Influencia del aparato gubernamental

³²Noam Chomsky. *Lo que realmente quiere el Tío Sam.*, México, Siglo XXI, 2006, p.15

- Comercial: Amplias exportaciones

Así pues, la Social Register forma parte de la clase superior norteamericana cuya gestación se dio antes de la Guerra Civil, principalmente de la clase adinerada del norte. Esta clase es una élite muy importante pues tiene relación con los grandes industriales y con las Universidades más importantes de país. Además, comprende a millonarios inmigrantes³³.

En referencia a los elementos que posee Estados Unidos, se puede utilizar el Realismo político para explicar el comportamiento de este país. Por tanto, se basa en características de la naturaleza humana para satisfacer necesidades, solo que aquí es satisfacción de intereses de élites. Es la política exterior estadounidense en donde se manifiestan la realización de los intereses de cualquier nación, en este caso, los Estados Unidos. Así esos intereses se pueden cumplir gracias al ejercicio de determinadas acciones Ya que estas son realizadas a esos intereses conjuntamente con obtener, demostrar detentar el poder. Así pues, el poder

“establece y mantiene el control del hombre sobre el hombre pues el poder cubre todas las relaciones sociales para cumplir el fin”³⁴.

1.5 La Doctrina Monroe y América Latina

Por consiguiente, la política exterior expansionista y hegemónica de los Estados Unidos continúa bajo los lineamientos de una potencia y su interés nacional ejercido en el entorno internacional para el caso de América Latina se representa en la *Doctrina Monroe* que se instituyó en 1823: “*América para los americanos*”, una declaración por parte del presidente James Monroe y el secretario de Estado John Quincy Adams, el 2 de diciembre de 1823 en el Congreso declarara que

³³Domhoff, ¿Quién gobierna los Estados Unidos? México, Siglo XIX, 2003, 20ma. edic en esp.,p.34

³⁴H. Morgenthau. *La Política entre las naciones: la lucha por el poder y la paz*. Buenos Aires, Editor Latinoamericano,1986, 2da ed., p.18

“los Estados Unidos deben ser sinceros con aquellas potencias (europeas) con las que mantenemos amistosas relaciones y declarar que consideraríamos un atentado por su parte el extender su dominación a cualquier sector de este territorio, como peligroso para nuestra paz y nuestra seguridad”³⁵.

Esto es, el interés imperial de una potencia como EE.UU. que ha estado interesada en el control de las materias primas, como seguridad nacional para abastecer a sus empresas e intereses económicos, se refuerzan con la militarización en América Latina. El resultado de esas relaciones políticas, económicas, sociales y militares que no han sido benéficas para la región. Ya derivado de esa doctrina, Adams añadiría lo siguiente

“tengo poca esperanza de ningún resultado provechoso para nuestro país de cualquier futura relación política o comercial con ellos (los países latinoamericanos)”³⁶.

Así se observa que los políticos estadounidenses aplican los lineamientos de toda potencia ejecutando el poder, la persuasión, la manipulación y la violencia hacia los países latinoamericanos en aras de satisfacer su interés nacional desconociéndoles su soberanía y autonomía como Estados.

Más tarde, a lo largo del siglo XX, los pueblos latinoamericanos, (Centro y Suramérica), en su afán de forjar países soberanos en su lucha contra los intereses de sus oligarquías y el dominio norteamericano, los movimientos de liberación nacional³⁷ encarnaron la esperanza de la libertad en su lucha por eliminar la dominación estadounidense y fue una posibilidad de búsqueda de un gobierno soberano. No obstante, los intereses estadounidenses fueron bien claros: el aseguramiento de materias primas para sus industrias y evitar la propagación del socialismo. Puesto que la Revolución Cubana significó una amenaza a los intereses

³⁵H.L. Mathews, KH. Silvert. *Los Estados Unidos y América Latina*. México, Grijalbo, 1967, p.22

³⁶Ob. cit. p.22

³⁷ Los Movimientos de Liberación Nacional consisten en la lucha de los pueblos oprimidos y carentes de derechos, contra los colonizadores e imperialistas. Aparecieron principalmente entre 1945 y 1960. Se considera una fuerza progresista, revolucionaria e imperialista. Tiende a tomar bases del sistema socialista mundial, del movimiento obrero de los países capitalistas y de los movimientos democráticos para fundirse en un torrente único que socave y destruya al movimiento imperialista mundial. p. 757. Serra Rojas. Diccionario de Ciencia Política. México, 1999.

estadounidenses ya que alentaba esos movimientos de liberación nacional por lo que debían eliminarlos a toda costa tal como los mismos estadounidenses lo reconocían:

“La finalidad es aplastar el nacionalismo y acabar con las fuerzas populares que podrían tener democracia significativa”³⁸.

En suma, el interés del Estado, de la nación norteamericana, debía cumplirse al mantener y acrecentar su hegemonía en América Latina.

1.6 Los Intereses norteamericanos en Panamá

La historia de este país tuvo una situación ‘*sui generis*’ muy diferente al resto de las naciones centroamericanas. Se separó de Colombia por instancia de los Estados Unidos. A partir de 1903, Panamá surgió como una nación independiente pero con un colonialismo norteamericano a causa del interés comercial por parte de los Estados Unidos. Ya desde ese entonces, los intereses económicos que América Latina representaba para los EE.UU. eran muy fuertes. Esto se puede observar para el caso de Panamá que, junto con Centroamérica y México, su presencia es importante como se observa a continuación:

³⁸ N. Chosmky. *Lo que realmente quiere el Tío Sam*. México, Siglo XIX, 2006, p. 26

Inversiones norteamericanas en América Latina, 1914 y 1929

Región y Sector	<i>Directas</i>		<i>Cartera Accionara</i>		<i>Total</i>	
	Año 1914	1929	1914	1929	1914	1929
América Latina (mill dlls)	1,275.8	3,645.8	365.6	1,723.9	1,641.4	5,369.7
Por región (%)						
<i>México, América Central Panamá</i>	<i>53.0</i>	<i>26.3</i>	<i>73.8</i>	<i>17.5</i>	<i>57.7</i>	<i>23.5</i>
Cuba, Rep. Dominicana Y Haití	21.5	26.5	15.0	7.4	20.0	20.4
América del Sur	25.5	47.2	11.2	75.1	22.3	56.1
Por sector (%)						
Agricultura	18.7	24.1				
Minería y fundición	43.3	22.0				
Petróleo	10.2	20.1				
Ferrocarriles	13.8	6.3				
Servicios públicos	7.7	15.8				
Manufacturas	2.9	6.3				
Comercio	2.6	3.3				
Otros	0.8	2.2				

Fuente: Bulmer. (2000), cuadro VI.2, p. 192

Así Panamá, país “independiente y soberano” era un enclave colonial, cuyos gobernantes han estado en concordancia con los intereses norteamericanos. Entre las repercusiones, este país no posee fuerzas armadas ya que estaban representadas por las norteamericanas. A lo largo de su vida independiente, sus finanzas internas no han presentado buenas señales. Para 1960, la deuda pública llegaba a los 82 millones de dólares, 30 de los cuales correspondían a la deuda interna. El déficit de 1959 superó los 8 millones y para agosto de 1960, era de 5 millones³⁹.

Esta situación de crisis impedía al gobierno solucionar problemas sociales en contra de las políticas establecidas y, más aun, antes la presencia de las tropas norteamericanas. Esto originó movimientos de protesta. Por ejemplo, el problema en las bananeras de Bocas del Toro y Puerto Armuelles en 1960 y 1961. También la huelga en la Universidad de Panamá, cuyos estudiantes exigían la renuncia del Rector Narciso Garay. No obstante, la presidencia de Chiari es recordada por los sucesos del 9, 10 y 11 de enero de 1964 que dejaron huella en

³⁹Turner, David. *Estructura Económica de Panamá. El Problema del Canal*. México, América Nueva, 1960, p.45

las relaciones entre Panamá y los Estados Unidos y condensaron todas las luchas nacionalistas de los panameños por alcanzar la plena soberanía sobre el territorio nacional. En enero de 1963, los Presidentes Kennedy y Chiari firmaron un acuerdo por el cual la bandera panameña debía ser izada en todos los sitios públicos de la *Zona del Canal*, junto al pabellón estadounidense, a partir de enero de 1964. Pero hubo resistencia a esta medida y se opusieron tenazmente a que la misma entrara en vigencia.

Por lo tanto, para hacer cumplir el acuerdo, el 9 de enero de 1964, un grupo de 200 estudiantes del Instituto Nacional se encaminó en forma pacífica a la Escuela de Balboa con el propósito de enarbolar la bandera panameña. La policía de la *Zona* permitió que seis institutores izasen el pabellón nacional frente al edificio de la escuela, pero ello provocó una reacción hostil por parte de los estudiantes y sus padres, quienes agredieron a los institutores. Es más, la bandera panameña fue destruida por un policía norteamericano. Reprimidos por los policías, los estudiantes tuvieron que retroceder a la ciudad de Panamá donde otros ciudadanos se les unieron a fin de hacer valer los derechos de la República. Al intentar entrar en la Zona fueron brutalmente reprimidos por la Policía dejando decenas de muertos y cientos de heridos. Frente a esta agresión injustificada el gobierno de Panamá decidió romper relaciones con los Estados Unidos y recurrir a la OEA que en un primer momento se mostró indiferente.

En consecuencia, el gobierno mexicano convocó a una reunión de los Ministros de Relaciones Exteriores del continente. Finalmente, la OEA nombró una Comisión que se trasladó a Panamá y el 3 de abril se firmó la Declaración Conjunta Moreno-Bunker que acordaba restablecer las relaciones diplomáticas entre ambas naciones y negociar la eliminación de las causas de conflicto, sin limitaciones ni precondiciones. Ello abrió las puertas para la firma de un nuevo tratado canalero que eliminara la perpetuidad impuesta en 1903.

Estos acontecimientos no son considerados como movimientos de liberación nacional debido a su situación semi-colonial. Sin embargo, se han mencionado con el fin de ilustrar que de en esta situación, en Panamá hubo descontento a causa de esa invasión y por tanto tiempo ejecutada por los Estados Unidos. Pero a pesar de eso, los Estados Unidos han

mantenido un especial control del país istmeño, dentro de su política exterior, hacia el control de la zona canalera.

Así pues, una vez más, el interés del Estado, a instancia del uso de la fuerza, la manipulación, a través de su política exterior de manera hegemónica, de los Estados Unidos ante un pequeño país centroamericano como lo es Panamá.

Este país a pesar de que ha seguido las ordenanzas de los EE.UU. y de haberse beneficiado la oligarquía panameña, ha tenido circunstancias en que se ha defendido por medio de las instancias diplomáticas, por su política exterior y por los organismos internacionales (ONU, OEA). Se observa pues, que el interés estatal se ha ejercido por parte de ambos países en término desiguales pero el Estado ha sido el principal actor en las relaciones bilaterales de ambos. Por consiguiente, para los EE.UU. su interés, político pero en mayor medida, económica y comercial en Panamá, más allá de la extracción de las materias primas a través de la United Fruit Co.,⁴⁰ ha sido y será el Canal interoceánico que inauguró en 1914. Así pues, el Canal de Panamá, objeto de la presente investigación que, por su posición geopolítica, se torna crucial para el comercio mundial ya que es importante para otros estados como son el caso de los asiáticos: China, India y Japón, países que han incentivado sus economías, interactuado en mayor medida con Occidente y se pronostican mejoras en sus economías.

1.7 China, India, Japón y América Latina

En lo que se refiere a los estados asiáticos, China, India y Japón, sujetos a estudio, en sus relaciones con América Latina han presentado características económicas significativas a fines del siglo XX al momento del término de la guerra fría.

En lo que implica a China, se fortaleció su relación con América Latina al entablar relaciones bilaterales con Cuba ante el triunfo de su revolución en 1959, a cargo de Fidel

⁴⁰ “Roosevelt’s thinking was primarily strategic, his successor, William Howard Taft; took a more commercial view. American investments in the Caribbean region had grown dramatically after 1900. The United Fruit Company owned about 160,000 acres in Central America by 1913 and US investments in Cuban sugar plantations quadrupled in fifteen years. Taft quickly intervened when disorder threatened American property. But he also regarded business investment as a force to for stability in underdeveloped areas. Taft spoke for Dollar Diplomacy, the aggressive plan of the American diplomatic and economic interests abroad” “Fruit growers such as the United Fruit Company established plantations in Costa Rica, Honduras and Guatemala. American capitals ran sugar plantations in Cuba and rubber plantations in the Philippines, Sumatra and Malaya” Henrietta, Ware, Eliot, Brody, Johnson. America’s History, USA., Worth Publisher, 1997, 3rth edition, p. 699,746

Castro Ruz. A partir de los años sesenta, las importantes economías de Argentina, Brasil, Chile, México y Perú se interesarían por ese país asiático. No obstante, China no consideraría a América Latina con gran interés económico a causa de su preocupación por adherirse al entorno internacional durante la posguerra fría. Por ello, la participación de China en América Latina representaría un escaso 3% de su comercio internacional. Para América Latina esa cifra constituía el 1% del total de su comercio internacional.

Más tarde, esta situación cambiaría gracias a la visita del presidente y el secretario de Estado norteamericano Nixon y Kissinger realizaron en 1971-1972 al país chino y que América Latina lo aceptase como socio comercial. Esto se fue logrando, pero se pudo realizar con mejor apertura, en la posguerra fría, debido a que China no representó un aliado importante de la antigua Unión Soviética por lo que fue aceptado como observador del Movimiento de los Países No Alineados e integrante del Grupo de los 77 para 1992. Poco después, China manifestó flexibilidad y compromiso hacia el atractivo mercado norteamericano, al de los países del Sudeste Asiático, al de Medio Oriente, al de África y al reforzamiento de los países latinoamericanos. Poco a poco, los lazos comerciales de China con las principales economías latinoamericanas, Argentina, Brasil, Chile y México, se incentivaron las exportaciones chinas como los textiles, vestidos, productos industriales ligeros, productos químicos, petróleo, equipo y maquinaria. Por el lado de sus importaciones provenientes de América Latina, se tienen la producción de cobre, hierro, nitroquilita, trigo, lana, pescado, fertilizantes químicos, fibras químicas, repercutiendo en un superávit para ésta.

Así pues,

“las oportunidades para la cooperación china con México, Brasil, Argentina, Chile y Cuba, son ahora mayores que nunca. Como países del Tercer Mundo, las dos partes tienen intereses compatibles o yuxtapuestos, así como posturas similares, sobre muchos problemas internacionales. En la medida en que cualquiera de las partes, o ambas, se vean olvidadas o externamente restringidas, es probable que China o América Latina establezcan relaciones más estrechas.”⁴¹.

⁴¹A. Lowenthal. *América Latina en un mundo nuevo*. México, FCE., 1994, p. 196

Por lo tanto, la región latinoamericana puede incrementar su participación con China para tener presencia en la región asiática en materia política, comercial, económica, cooperación e intercambio de ciencia y tecnología.

En la relación comercial de Japón con América Latina, ya desde finales del siglo XIX representaba un intercambio entre ésta de mano de obra barata, se enviaba inmigrantes japoneses debido a la gran sobrepoblación y aminorar los niveles de pobreza y desempleo que en Japón se generaban enfocándose hacia Brasil, Chile, México y Perú. El país nipón se dedicó a reactivar sus relaciones económicas y comerciales en la región a raíz de su derrota de la Segunda Guerra Mundial. Su recuperación económica se basó en la diversificación de productos, industria pesquera, cultivo del salmón, su procesamiento en barcos o factorías en Chile. La industria automotriz en México y principalmente en el campo tecnológico y en el área financiera alrededor de la región latinoamericana. Esto fue posible gracias a que el yen se revaluó lo que le permitió realizar importantes inversiones. Supo incorporarse en el mercado occidental al lado de Alemania y de los Estados Unidos. Ya al final de la existencia de la Guerra Fría, Japón aparecía como el segundo socio comercial, después de Estados Unidos, para América Latina. Los bancos japoneses se convirtieron en los tenedores de la deuda latinoamericana. Sus corporaciones realizaron inversiones en los sectores industriales y recursos naturales de la región. El gobierno japonés resultó ser el mayor prestamista de América Latina. Impulsó proyectos de infraestructura a lo que los gobiernos latinoamericanos trataron de atraer la inversión japonesa y elevar sus exportaciones. Tal es el caso en que

“Carlos Salinas ha estado particularmente activo en este frente porque el gobierno mexicano considera la expansión de los lazos con Japón como un complemento crucial del área del libre comercio norteamericana.”⁴².

De igual manera, Chile buscó el interés japonés hacia sus sectores económicos,

⁴² Ob.cit. p. 153

“El activo enfoque de Chile hacia Japón obtuvo un importante apoyo presidencial a fines de 1992 cuando Patricio Aylwin encabezó una gran delegación a Tokio.”⁴³.

Con las invitaciones a invertir, la participación japonesa hacia América Latina fue cautelosa dedicándose con mayor prioridad a la región asiática, a la Comunidad Europea y a los Estados Unidos ya que Latinoamérica representaba una zona de riesgo económica y financiera debido a la *Crisis de la Deuda del Tercer Mundo*, ya que en 1982 se presentaban las repercusiones de la insolvencia para su pago. Sin embargo, el interés japonés continuaba en la región puesto que se coordinaba con los Estados Unidos. Aunque respetara su hegemonía en la zona, Japón se acercó en el sector financiero llegando a representar para América Latina una segunda economía al ser 3.4 billones de dólares del Producto Nacional Bruto en 1991. Japón impulsó el sector industrial, el tecnológico, en la producción de electrónica, en equipo de transporte, en robótica y en investigación y desarrollo. Esto fue posible gracias a la apreciación del yen que otorgó un superávit comercial, en las exportaciones japonesas, (1984-1990) superior al déficit estadounidense al cual contribuyó a su financiamiento (compra de valores, certificados del Tesoro de los Estados Unidos).

Por tanto, un yen revaluado, inversión extranjera directa, exportación de capitales, préstamos mediante los bancos japoneses que participaron en la Ayuda Oficial para el Desarrollo (AOD, programa de reciclaje de 65 millones de dólares), Japón, en alianza y apoyo a los Estados Unidos, se insertaba cada vez más en el ámbito occidental y al mismo tiempo mantenerse como líder en la región asiática.

⁴³Ibidem. p. 154

Comercio de Japón con América Latina, 1980 a 1991 (mill dls)

Año	Valor de las Exportaciones (\$)	Porcentaje (a)	Valor de las Importaciones (\$)	Porcentaje (a)	Total de Comercio (b)	Porcentaje (%)
1980	8,572	6.6	5,702	4.0	14,274	5.3
1981	10,119	6.7	6,595	4.6	16,714	5.7
1982	8,726	6.3	6,201	4.7	14,927	5.5
1983	5,902	4.0	6,368	5.0	12,270	4.5
1984	7,899	4.7	7,097	5.2	14,996	5.0
1985	7,753	4.4	6,188	4.7	13,941	4.6
1986	8,716	4.1	6,087	4.8	14,803	4.5
1987	8,151	3.5	6,021	4.1	14,372	3.8
1988	8,673	3.3	8,198	4.4	16,871	3.9
1989	8,837	3.2	8,639	4.1	17,476	3.7
1990	9,731	3.4	9,504	4.0	19,235	3.7
1991	12,221	3.9	9,335	3.9	21,556	3.9

Fuente: A. Lowenthal. (1994), p. 151

Se excluye a Cuba

(a %) Total Mundial de las importaciones y exportaciones japonesas

(b) Importaciones más exportaciones

FMI. Dirección de Estadística comercial. Washington

Mientras tanto, América Latina proveía a Japón de materias primas que en la posguerra de la segunda guerra mundial eran muy requeridas como petróleo, hierro, acero, aleaciones ferrosas, cobre, aluminio, café, sal, productos forestales y pesqueros. A su vez se recibían importaciones de empresas subsidiarias japonesas de producción industrial. Cabe mencionar que por Panamá se realizaban las importaciones por medio de barcos japoneses registrados. En relación a la inversión extranjera directa se tiene lo siguiente

Inversión Extranjera Directa de Japón en América Latina, 1981 a 1991 (mill dls)

Año Fiscal	América Latina (\$)	Total (\$)	Participación América Latina (%)
1981-1985	1,894	9,431	20.10
	(521)		(5.50)
1986	4,737	22,319	21.20
	(533)		(2.40)
1987	4,861	33,364	14.40
	(344)		(1.00)
1988	6,428	47,022	13.70
	(801)		(1.70)
1989	5,238	67,540	7.80
	(650)		(1.00)
1990	3,628	56,911	6.40
	(1,193)		(2.10)
1991	3,337	41,584	8.00
	(673)		(1.60)

Fuente: A. Lowenthal. (1994), p. 161

Cifras entre paréntesis representa la inversión fuera de Panamá y los paraísos fiscales del Caribe Fuente: Ministerio de Finanzas de Japón

De igual manera, la importancia de la actividad financiera derivada de préstamos a gobiernos latinoamericanos por parte de los bancos japoneses que trabajaron con las instituciones financieras de Estados Unidos y de la Unión Europea, se puede apreciar en el siguiente cuadro:

*Deuda de Latinoamérica vigente a mediano y a largo plazos
por bancos por bancos japoneses,
1982 a 1991 (miles de mill dls)*

Año Fiscal	América Latina (\$)	Total (\$)	Participación América Latina (%)
1982	21.30	67.10	31.70
1983	23.90	77.50	38.80
1984	28.60	94.40	30.30
1985	30.01	107.90	27.90
1986	36.80	152.20	24.20
1987	40.90	213.50	19.20
1988	45.50	282.50	16.10
1989	44.70	336.50	13.30
1990	31.22	360.50	8.70
1991	31.60	381.10	8.30

Fuente: A. Lowenthal. (1994), p. 164
Fuente: Ministerio de Finanzas de Japón

Así pues, se puede ver que Japón se ha interesado en invertir en América Latina, en mayor medida en el ámbito financiero y crediticio mediante la reestructuración de su deuda externa, lo que en un inicio se le llamó *Plan Miyazawa*⁴⁴. Ese era un proyecto japonés que, en concordancia con las instituciones internacionales financieras (Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional) y los Estados Unidos, se materializaría en el *Plan Brady* en apoyo de los socios latinoamericanos de los EE.UU. (priorizando a Jamaica, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá). El *Plan Brady*, finalmente, implementado por los Estados Unidos implicaría las negociaciones de reestructuración de deuda atrasada ante el BM y el FMI hacia 1986 por 2,000 millones de dólares aplicados para 1989. Para 1992, dentro de la AOD, el *Plan Brady* autorizaría una suma de 50,000 millones de dólares.

En lo concerniente a la India, este país ha tenido importancia en el entorno económico como un lugar de captación de inversión extranjera indirecta, entrada de capitales, directa como la extracción de materias primas y mano de obra barata para los países de occidente. En el cuadro que a continuación se presenta se puede observar a la India que, junto con

⁴⁴ El Primer Ministro Kiichi Miyazawa sentó las bases para el Plan Brady, dentro de la Ayuda oficial para el Desarrollo (AOD), Japón otorgaba donativos, préstamos blandos y asistencia técnica para América Latina en

China observan niveles de crecimiento económico a principios del siglo XXI, comparado con las economías importantes como la de los Estados Unidos y Alemania y con Brasil, importante país latinoamericano:

Producto Interno Bruto en seis grandes economías (%)

<i>Economía</i>	<i>Proporción del PIB mundial</i>					
	(\$ y tasas de cambio)		Tasa de crecimiento real anual promedio		Contribución promedio al crecimiento mundial	
	2004	2020	1995-2004	2005-2020	1995-2004	2005-2020
China	4.7	7.9	9.1	6.6	12.8	15.8
India	1.7	2.4	6.1	5.5	3.2	4.1
Estados Unidos	28.4	28.5	3.3	3.2	33.1	28.6
Japón	11.2	8.8	1.2	1.6	5.3	4.6
Alemania	6.6	5.4	1.5	1.9 (a)	3.0	3.3
Brasil	1.5	1.5	2.4	3.6	1.5	1.7
Mundo	100	100	3.0	3.2	100	100

Fuente: A. Winters y S. Yusuf. (2007), p. 6

Banco Mundial Indicadores de Desarrollo Mundial

- a) 2003, nota la contribución promedio al crecimiento para el periodo 2005-2020 fue calculada utilizando tasas promedio de crecimiento de las exportaciones
- b) China, India 37.5% de la población mundial, 6.4% valor de la producción y el ingreso mundial

Así pues, India y China presentan oportunidades de crecimiento hacia un futuro cercano y poder insertarse mejor en el entorno económico mundial como puede verse en el siguiente cuadro:

8% (en especial a países más pobres como Bolivia, Paraguay, Honduras, Perú) pero principalmente a los países asiáticos un 70% por dar prioridad a su zona de influencia.

Cuadro 1.3 Comercio de Bienes y Servicios para seis grandes economías

<i>Economía</i>	<i>Exportación de Bienes y Servicios</i>			
	Participación (2004)	Participación en el crecimiento (1995-2004)	Tasa proyectada de crecimiento(2005-2020)	Tasa proyectada de la Participación en el crecimiento (2005-2020)
China	5.7	8.9	7.8	15.4
India	1.2	1.8	7.5	2.7
Estados Unidos	11.2 (a)	10.7	3.4	9.9
Japón	5.4 (a)	-3.7	4.2	6.3
Alemania	9.1	7.7	1.8	3.8
Brasil	1.0	0.5	1.7	0.4
	<i>Importación de Bienes y Servicios</i>			
	Participación (2003)	Participación en el crecimiento (1995-2003)	Tasa proyectada de crecimiento(2005-2020)	Tasa proyectada de la Participación en el crecimiento (2005-2020)
China	4.8	7.8	6.6	11.0
India	1.1	1.8	6.3	2.2
Estados Unidos	16.5	24.1	3.5	15.4
Japón	4.7	-0.08	3.5	4.4
Alemania	8.2	3.6	2.0	3.9
Brasil	0.7	0.3	4.3	0.8

Fuente: A. Winters y S. Yusuf. (2007), p. 15

Indicadores de Desarrollo Mundial

- c) 2003, nota la contribución promedio al crecimiento para el periodo 2005-2020 fue calculada utilizando tasas promedio de crecimiento de las exportaciones
- d) Sector exportador más dinámico India: servicios en tecnología de información.

De igual manera, la India ya aparece como competidor económico en materia de importaciones y exportaciones entre los países importantes que son mencionados de acuerdo a la información expuesta. Esto indica que es un país que tiene grandes necesidades de consumo en sus diversos sectores económicos y se convierte poco a poco en un socio económico potencial para la región asiática y para Occidente. Esto se puede apreciar en los siguientes cuadros que muestran los principales productos de consumo. Además, se puede conocer el potencial exportador hacia el mercado mundial.

*Cuadro 1.4 Porcentajes en consumo mundial de Artículos primarios
(% por volumen)*

<i>Artículo</i>	China	India	Estados Unidos
<i>Agricultura 2003</i>			
Trigo	15.2	13.5	5.4
Arroz	29.7	21.4	1.0
Maíz	17.0	2.2	32.5
Soya en grano	19.2	3.7	24.0
Aceite de soya	24.4	6.4	25.7
Aceite de palma	15.8	15.3	0.6
Azúcar	6.6	15.2	12.5
Té	14.4	17.5	3.8
Café	0.4	0.8	16.8
Algodón	31.2	12.8	6.9
Caucho	23.5	8.4	12.9
<i>Metales 2003</i>			
Aluminio	22.5	3.0	19.4
Cobre	21.6	2.3	13.8
Plomo	25.7	1.3	19.4
Níquel	15.2	0.9	0.5
Estaño	33.3	2.2	12.1
Zinc	28.6	3.1	9.0
Mineral de hierro	29.0	4.8	4.7
Producción de acero	31.5	3.5	8.5
<i>Energía 2003</i>			
Carbón	32.9	71.0	20.6
Petróleo	7.4	3.4	25.3
Energía (total)	12.6	3.6	23.4
Generación de electricidad	11.4	3.8	24.3

Fuente: A. Winters y S. Yusuf. (2007), p. 16
Streifel 2006

Cuadro 2.5 Exportación de la Industria como porcentaje de las Exportaciones totales, China e India

<i>Industria Exportadora</i>	1995	2000	2004
<i>China</i>			
Productos Farmacéuticos	1.1	0.7	0.6
Hierro y Acero	3.5	1.8	2.3
Equipo eléctrico	5.9	9.7	1.3
Bienes blancos	0.7	1.1	10.0
Vehículos de Carretera	1.8	2.6	2.8
Textiles	26.0	24.0	16.2
<i>India</i>			
Productos Farmacéuticos	2.3	2.8	2.9
Hierro y Acero	3.0	2.9	6.0
Equipo eléctrico	1.3	1.8	1.9
Bienes blancos	0.0	0.0	0.1
Vehículos de Carretera	2.8	2.0	2.8
Textiles	27.0	21.2	17.4

Fuente: A. Winters y S. Yusuf. (2007), p. 50
 Base de Datos de Estadísticas de artículos de Comercio de las Naciones Unidas accesada vía el software (WTS) Solicitudes Integradas de comercio mundial del Banco Mundial

Cuadro 3.1 Composición de Importaciones y Exportaciones, sin incluir combustibles por clasificación de economía ampliada 1992 y 2004 (mill dls)

Concepto	Importaciones	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones
	China		India	
	1992			
-Insumos primarios, no combustulbe	8	6	30	6
-Insumos intermedios	61	30	55	47
-Bienes terminados	31	65	5	47
-Total	100	100	100	100
-Partes/ componentes	15	5	15	5
	2004			
-Insumos primarios, no combustulbe	10	1	16	8
-Insumos intermedios	63	38	60	52
-Bienes terminados	28	61	25	40
-Total	100	100	100	100
-Partes/ componentes	31	17	2	6

Fuente: A. Winters y S. Yusuf. (2007), p. 73

Base de Datos de Estadísticas de Comercio de Materias Primas de las Naciones Unidas

Accesada vía el software (WTS) Solicitudes Integradas de comercio mundial del Banco Mundial

En suma, tanto la China como India son países que empiezan a participar en el mundo comercial y que debido a su capacidad consumidora y exportadora de recursos naturales y su requerimiento energético, hacen de estos países posibles socios comerciales de occidente y principalmente de los Estados Unidos. En lo referente a Latinoamérica, la cual posee suficientes recursos naturales ya posee relaciones comerciales con ellos, principalmente con las grandes economías: Argentina, Brasil, Chile y México. Por ello, es necesario reforzar estos lazos ya que puede contribuir a mejorar su entorno comercial y convertirse en socios importantes de éstos.

En resultado, en este capítulo se pudo observar los factores que hacen de un sujeto internacional, el Estado, actuar de forma hegemónica o no sobre el entorno internacional. Esto es, los elementos que son importantes para que un país sea fuerte ante otros o no lo sea. En un primer caso, se tiene la hegemonía de los Estados Unidos que ha ejercido dominio sobretodo en América Latina. Ha sido en Centro América en donde este país ha tenido

algunos “dolores de cabeza” a causa de los movimientos de liberación nacional en donde ha tenido que desbaratarlos. Esto con la influencia de la Revolución Cubana en la región. Fueron movimientos que debía eliminar ya que atentaban sus intereses externos.

En un segundo caso, los Estados latinoamericanos que a pesar de tener la injerencia norteamericana han demostrado que la lucha por la búsqueda de la libertad y defensa de la soberanía continua.

En un tercer caso, la participación de los países asiáticos: China, Japón e India que refuerzan sus intereses en América Latina. En especial, el comercio internacional dentro de rutas accesibles tanto a Occidente a través del cruce por el Canal de Panamá que, en momentos de la globalización y en épocas neoliberales de crisis continuas, toma gran importancia todavía a causa del aumento de la capacidad del comercio internacional. Esto implica un lugar en donde este paso interoceánico se torna imprescindible, hacia otros mercados, como el europeo, han tomado mayor importancia.

En suma, el interés estatal abarca y se hace presente en los intereses económicos y comerciales internacionales. Puesto que éstos implican parte de los objetivos de su seguridad nacional, aseguramiento de mercados y crecimiento económico hacia el exterior, es trascendental que los Estados mencionados, sujetos a investigación se relacionen con el Canal de Panamá.

Capítulo II El Canal de Panamá

El presente capítulo tiene por objeto explicar el proceso histórico de la separación de Panamá de Colombia, ya que de ella se desprendió la magna posibilidad que permitió a Estados Unidos culminar la obra del Canal de Panamá. De igual modo, se expone los intereses mercantiles principalmente de las naciones industrializadas en función de las ventajas que un canal interoceánico les representaban. De la misma manera, se muestra cómo se construyó el *Canal Interoceánico*¹ en Panamá, y su importancia. Implica la trascendencia histórica y obstáculos que el mismo ha representado para Panamá, tanto en el proceso de su nacimiento, como nación independiente, cuando por su incidencia e influencia por parte de los Estados Unidos. Asimismo, se pretende exponer lo que actualmente involucra la participación del canal dentro del ámbito del creciente comercio marítimo internacional.

2.1 La Separación de Panamá de Colombia

La nación panameña, en sus inicios, formaba parte del Virreinato de la Nueva Granada, A lo largo de su etapa colonial, España ocupó a Panamá, llamada en un inicio “*Castilla de Oro*”, como un paso para el tráfico de mercancías.

“Su importancia reconocida por los españoles desde el siglo XVI, radica en el hecho de poseer la parte más estrecha del territorio continental entre los océanos Atlántico y Pacífico. Su privilegiada ubicación y configuración geográfica determinó el uso que los españoles asignaron al istmo panameño: camino para el intercambio comercial entre las

¹ Lo que puede entenderse por un Canal Internacional, implica la comunicación de las vías interoceánicas para la navegación, radica en el efecto de excluir a los canales que forman parte de los sistemas fluviales internacionales de Europa y otros continentes. El régimen de esas vías acuáticas artificiales de tierra adentro se asimila frecuentemente al de los ríos de que dependen o que enlazan Así pues, la definición de un canal interoceánico es, en sentido geográfico, *un estrecho artificial*. En términos marítimos, se tiene, para éste, los Artículos sobre la Navegación para los Canales interoceánicos. Por ello, el *Artículo no.1 indica que: “es una vía acuática artificial que forma un paso necesario o conveniente entre dos mares abiertos”*. Existen tres canales importantes que son el de Suez, Panamá y Kiel (noreste de Alemania). En R.R.Baxter y Jan F. Triska. *Vías acuáticas Internacionales*. México, Unión Tipográfica Hispano Americana, 1967, p 10,11,339

colonias americanas y la metrópoli española, y punto estratégico para el control militar de Centro y Sudamérica.”².

Lo anterior implica que ese territorio sería destinado a establecer rutas comerciales entre España y sus colonias de Centroamérica y Sudamérica derivadas de la extracción fundamentalmente de metales preciosos y de materias primas. Puesto que el istmo era muy estrecho, rápidamente se encontró la ruta que uniría el mar Atlántico con el Pacífico descubierta por Vasco Núñez de Balboa, el descubridor del “*Mar del Sur*” en 1513. Así, al momento de fundar Panamá en 1519, en el Pacífico, por Pedro Arias de Ávila, se establecía una ruta transístmica conocida como “*Camino de Cruces*” que comunicaba al poblado “*Nombre de Dios*” del Atlántico hacia Panamá La Vieja en el Pacífico, camino financiado por la Corona española en 1521.

También, se construirían puertos fortificados y de importancia comercial como Portobelo en 1597. En estos lugares del istmo, los beneficios eran importantes, ya que a causa del trasiego de esclavos, metales preciosos y mercancías, mismas que, se comercializaban mediante ferias, principalmente en Portobelo y “*Nombre de Dios*”. Las ganancias podían cubrir los gastos de ese lugar hasta la realización de la siguiente.

La transportación era a base de animales de carga, esclavos y canoas. No obstante, no solo era un paso comercial sino tomó importancia militar, ya que de ahí partieron las expediciones para la conquista, hasta la de Nicaragua, del Perú de 1535 y otros lugares de Sudamérica. De igual manera, esa ruta a beneficio de los españoles fue utilizada por los piratas ingleses como Francis Drake y Morgan, éste último quemaría Panamá en 1671. La región del istmo se beneficiaría de la actividad comercial más que agrícola, ganadera y pesquera, las cuales relegarían su desarrollo hacia el resto del territorio. A instancias de esto, se ejercieron actividades de tipo comercial.

Más tarde, a principios del siglo XIX, el Departamento del Istmo, como se conocía a Panamá, obtuvo la independencia de España el 28 de noviembre de 1821. Ahora, Nueva

²Rodrigo Espino, Raúl Martínez. *Panamá*. México, Alianza Editorial, 1988, pp. 12-13

Granada, se identificaría como la Gran Colombia (Colombia, Ecuador, Venezuela y Panamá).

No obstante, el nacimiento de la nación panameña obedecería a intereses económicos y comerciales originando constantes movimientos separatistas que fueron dirigidos por las clases comerciales influenciadas por el liberalismo. Además, éstos ya habían considerado la ruta interoceánica que era de gran importancia para sus actividades. El primero de ellos fue en 1826 de origen anseático, movimiento comercial unificador surgido en las ciudades alemanas. Por ello,

“con el anseatismo se conformó el papel protagónico ganado por los negociantes, grupo poseedor de elementos básicos para la conformación de un proyecto económico y político representativo de lo panameño.”³.

Así, en Panamá ese movimiento fue secundado por las naciones de Estados Unidos, Francia e Inglaterra. Los objetivos eran el ejercicio y defensa del libre mercado en la región istmeña no sólo por los comerciantes de esa región sino también de los intereses económicos y comerciales ya creados por los países mencionados desde tiempos poscoloniales. No obstante, ante el control y centralismo del gobierno conservador de Colombia, se derivaron constantes luchas entre éstos y grupos liberales (comerciantes), quienes luchaban por la separación. El primer intento de separación fue en 1830 pero no fructificó ya que el territorio panameño no tenía fuerte apoyo económico por sí solo ni por las potencias involucradas.

Pero al mismo tiempo, surgía una oposición oligárquica que pugnaba por la separación intentando movilizar a las masas populares de la región. Para el 18 de noviembre de 1840, ya empezaban los primeros movimientos separatistas, como el comandado por el coronel Tomás Herrera apoyado por los comerciantes, quien logró culminar en el Acta de separación y conformar el Estado Libre del Istmo, autónomo y adoptando un Federalismo. Sin embargo, a causa de la constante inestabilidad interna y su relación con Colombia, se mantenía la incorporación a ésta bajo la pretensión de dichas características.

Al mismo tiempo, Colombia, quien no permitiría que ese territorio se separara totalmente, estableció en 1846 el *Tratado Mallarino- Bidlack*. Este celebrado entre el Ministro de

³Ob. cit. pág 52

Relaciones Exteriores de la Nueva Granada, Manuel María Mallarino y el encargado de negocios norteamericano Benjamin Bidlack. Este tratado bilateral, realizado a espaldas de la región panameña, unilateralmente Colombia se aseguraba la anexión del istmo como uno más de sus departamentos con el reconocimiento y apoyo del gobierno estadounidense. Esta situación se garantizaba gracias al *Tratado Arias-Monge* (1856) este efectuado entre el Ministro de Relaciones Exteriores de Colombia, Arias y el Ministro de Defensa norteamericano Monge. En éste, Colombia permitía a los EE.UU. el libre tránsito en Panamá (Departamento del istmo), tanto de ciudadanos como de tropas armadas estadounidenses sin ninguna restricción⁴.

Asimismo, ante la fiebre del oro en California, los EE.UU. ya habían obtenido, por autorización de Colombia, la concesión para la construcción de un ferrocarril interoceánico: Panama Rail Road Company (1850-1855). Este hecho permitiría a la nación estadounidense conquistar un espacio estratégico para mejor transportación del oro descubierto en California hacia la costa este de los EE.UU.

Además, el hecho se reforzaba con el contrato *Stephen - Parede* en donde se acordaba con el gobierno colombiano que sólo los inversionistas norteamericanos, aparte de encargarse de la construcción del ferrocarril transístmico: Panama Rail Road, sería administrado y cuidado por las mismas tropas norteamericanas sin ninguna injerencia de Colombia en un área estratégica. Así pues, Panamá funcionaría como punto clave entre las rutas orientadas a las costas orientales y occidentales de la unión americana. De esta manera, EE.UU. se adueñaba de un territorio dentro de una nación. Este hecho implicó que para 1855 controlaba abiertamente dicha región ya que representaba la eventualidad de construir un canal interoceánico. Solo faltaba modificar lo que el gobierno colombiano ya había otorgado. La concesión a Francia dada en 1880 a cargo del conde *Ferdinand de Lesseps*⁵ para dicha construcción que, para su beneficio, sería más tarde por los EE.UU. terminada.

Mientras tanto, los diferentes movimientos de insurrección y/o separatistas en Panamá, que se ventilaban se daban en conjunción con la conformación de la ruta económica e

⁴Domingo Turner. "La Trilogía del Canal de Panamá, Cien años de Humillación", Panamá 2007, p.4

⁵ De Lesseps, ingeniero francés, quien fuese el constructor del Canal de Suez, conformaría la Compañía Universal del Canal, llegando a Panamá el 30 de diciembre de 1879 a Colón.

intervención militar estadounidense. A esto, se establecían cambios económicos como el hecho de que en Panamá no se ejercían atribuciones de marina de guerra ni relaciones exteriores. Por ello, el control de las rentas y créditos de las operaciones derivadas de las rutas interoceánicas se restringían a los intereses norteamericanos.

Al mismo tiempo, los desacuerdos entre los intereses del gobierno colombiano con los de Panamá se incrementaban. Por un lado, para el gobierno conservador colombiano, el establecimiento de impuestos y control en las aduanas de Panamá, la regulación de su comercio, la fijación de tarifas era fundamental para el mantenimiento de su economía. Se buscaba la protección de la producción artesanal de Colombia que obtenía importantes ganancias ante las operaciones comerciales que se realizaban en el istmo. Por ello, las cargas fiscales eran esenciales para las percepciones estatales de Colombia. Por otro lado, para los liberales panameños, el libre comercio, la eliminación de impuestos de importación, peajes, derechos de aduanas y tarifas a los productos sean de compra-venta que ingresaban por el comercio inglés, francés y de otras naciones, era su gran interés para incrementar sus ganancias. Se luchaba por eliminar el poder comercial local ya que el libre comercio se expandía.

Más tarde, esa lucha entre conservadores y liberales estallaría en 1895 en una guerra civil conocida por la “*Guerra de los Mil días*” terminando en 1898. Los acuerdos de Paz se firmaron en 1902 en el acorazado Wisconsin, barco de guerra estadounidense. Las consecuencias fueron las del debilitamiento de los separatistas, una precaria economía que impedía financiar la construcción de una vía interoceánica a lo cual solo los EE.UU. a la postre alcanzarían la capacidad para realizarla.

Así pues, en 1903 el *Tratado Herrán – Hay*, elaborado entre el Ministro colombiano Dr. Tomás Herrán y el Secretario de Estado norteamericano John Hay que se celebró entre Colombia y los EE.UU. respecto a la construcción del Canal. Este fue rechazado por el Congreso colombiano. Este tratado tenía tintes coloniales sobre el istmo. Esto es, Colombia reconocía la cesión de parte de su territorio a los EE.UU., el cual utilizaría para la construcción del canal interoceánico ocupándolo por 100 años prorrogables lo que le significaba para Colombia pérdida de territorio.

Por tanto, ante la coyuntura de la negativa del gobierno colombiano, EE.UU. la aprovechó para motivar a las inquietudes separatistas del Departamento del Istmo de Colombia. Así, EE.UU. propiciaría la separación de Panamá. EE.UU. e impediría que las tropas colombianas defendieran el territorio panameño bloqueándolas y forzando a ceder y reconocer la separación del Istmo de su territorio. Así, el Acta de Independencia del 3 de noviembre de 1903, Panamá surge como nación independiente mediante la instauración de una Junta Provisional de Gobierno. Inmediatamente, el 5 de noviembre del mismo año, las tropas militares colombianas terminan abandonando el istmo. Por tanto, quedaba para Panamá el compromiso de negociar con los EE.UU. un nuevo tratado para la construcción del canal mediante el cual EE.UU. se comprometía a defender la emancipación istmeña. Más tarde, el 18 de noviembre de 1903, se firma el *Tratado Hay - Bunau - Varilla* entre el Secretario de Estado norteamericano John Hay y el recientemente nombrado Ministro plenipotenciado, nombrado por la referida Junta, de Panamá en los EE.UU. el francés *Phillipe Bunau Varilla*⁶. En este tratado se reconocía la separación a Panamá y se podría terminar la construcción del canal.

Así pues, Panamá como nación aparecía como una República independiente que en 1904 estableció su Asamblea Constituyente eligiendo al Dr. Amador Guerrero como presidente. Esto es, se forjaba una nación bajo el principal factor: el económico, la constitución de un canal interoceánico, que requería una política autónoma dirigida por los intereses de la clase dominante, la oligarquía panameña, dentro de una sociedad dirigida por comerciantes particulares mezclada con extranjeros. Todos estos elementos manipulados por los intereses norteamericanos.

2.2 La Historia de la Construcción del Canal de Panamá

La conformación geográfica de Panamá es “*sui generis*” por causa de su morfología, En relación a su orografía, posee pocas elevaciones hasta 26.52 metros. Entre las provincias de Panamá y Colón el lugar está exento de movimientos telúricos y volcánicos. Además, un aspecto fundamental y trascendental es el hecho de que en el istmo los huracanes no constituyen una amenaza para el país por encontrarse al Sur de su zona de influencia (sobre los 10º de

⁶ Ingeniero francés en jefe de la empresa francesa del Canal que, con tan solo 25 años, fue promotor del

Latitud Norte). Por lo que se refiere a su hidrografía, las aguas del océano Pacífico, son extraordinariamente bajas. El clima es intertropical. Además, se dispone de dos estaciones climáticas que son invierno y verano. El invierno abarca 9 meses y el verano comprende 3 meses.

En consecuencia, el territorio cuenta con gran abundancia de agua lo que permite que haya gran cantidad de ríos y lagos.

Así pues, estos factores permiten tener un clima adecuado y posición geográfica en el continente americano, cuya estrechez permite las condiciones naturales más adecuadas para la construcción de un canal interoceánico.

La idea de la construcción de un canal interoceánico data de la era colonial, al momento del descubrimiento del llamado “*Mar del Sur*” por Vasco Núñez de Balboa en 1513. Ya los españoles tenían la visión de que una ruta favorecería sus intereses comerciales de suma importancia como lo afirmara Hernán Cortés en 1524 respecto a una “vía centroamericana” que se uniera al *Mar del Sur* y le informara al rey Carlos V, con gran trascendencia al decir que “*valdría más que la conquista de Méjico.*”⁷

Así, en Panamá, “*La Castilla de Oro*”, se empezaba a idear una ruta que uniese los dos océanos, España la aprovecharía para el comercio marítimo dirigido a la comunicación con las Indias Orientales. Además, un paso militar y de defensa ante los piratas y corsarios que eran “*el Brazo Armado*” de las potencias europeas. En un inicio, la Real Cédula en 1524, financió la creación de la ruta terrestre entre la Ciudad de Panamá, fundada en 1519, hacia la ciudad de “Nombre de Dios”. Para 1534, se destinó una Cédula para el gobernador para que expertos analizaran la manera de “juntar los dos océanos”. Tanto el rey Felipe II (1556-1598) como Felipe III (1598-1621), por medio del Consejo de Indias, trataron de realizar exploraciones para encontrar maneras de mejorar la vía interoceánica sin tener éxito ya que el Consejo se opuso. Más tarde, la ciudad de “*Nombre de Dios*” sería suplantada por la de Portobelo en 1597, ciudad puerto fortificado para una mejor defensa ante la amenaza de los piratas ingleses. Mientras, la ruta, a pesar de ser un difícil camino pues se tenía que atravesar

proyecto canalero norteamericano en Colón.

⁷Rodrigo Espino, Raúl Martínez. *Panamá*. México, Alianza Editorial, 1988, p 19

el río Chagres, fue destinada al transporte de mercancías sería en sus inicios, y por mucho tiempo, por medio de esclavos, mulas y canoas.

Por lo tanto, el istmo se convertía en la zona de encuentro en el que confluía un gran comercio para gente del lugar, para España, para muchos comerciantes extranjeros y botín de piratas y corsarios ingleses que merodeaban a causa de las riquezas del Perú y de la región y de las ferias de Portobelo. Se comerciaban muchas mercancías, había contrabando de mercaderías y productos ingleses y de otras partes de Europa que escapaban al control de la metrópoli española.

En relación a las naciones europeas rivales, como Francia, Inglaterra, Holanda, entre otras, efectuarían exploraciones y planes para una posible construcción de un canal interoceánico durante los siglos XVI, XVII y XVIII. Para el siglo XVIII, Alexander von Humboldt, geógrafo y naturalista alemán, estudiaba la posibilidad de construir un canal interoceánico, solo que, según sus estudios, proponía que fuese por Nicaragua⁸ en vez de Panamá. Asimismo, en 1830 Holanda, con una de sus compañías logra de las Provincias Unidas de Centroamérica concesión para la construcción de un Canal interoceánico sin éxito. Por parte de Inglaterra y Suecia, a través del ingeniero inglés John A. Lloyd y el capitán sueco Maurice Falmark efectuaron estudios enfocados a la realización de un canal a nivel y un ferrocarril en la zona para conectar el Atlántico con el Pacífico. Incluso en el siglo XVII, Inglaterra, en su dominio en Centroamérica, había despojado a Nicaragua del territorio de *Mosquita*⁹ para la construcción de un posible canal interoceánico.

⁸ En esa época Nicaragua fue área de las exportaciones de añil entre 1794 y 1802. Por ello, debido al interés que tenía la Corona española en mejorar los estudios sobre la minería y sus formas de explotación y el tránsito hacia los puertos. Por tanto, al explorador alemán, Alexander von Humboldt, se le permitiría ingresar a las colonias españolas. El hecho fue gracias al favor otorgado por el rey Carlos IV, ya que en esa época estaba prohibida la entrada de extranjeros a las mismas. En su expedición, el explorador alemán utilizó los datos del *Bosquejo político y estadístico* de González de Saravia, publicado en Guatemala en 1824. Sus resultados fueron la posibilidad de que en Nicaragua, debido a su territorio estrecho, se contemplaba la posibilidad de construir un canal interoceánico. Ello gracias a los estudios que Humboldt realizara en Centroamérica quien ya veía que la ruta tendría que competir con una mejor, la de Panamá. En Hector Pérez Brignoli *Alexander von Humboldt en Centroamérica y en el Río de la Plata Repercusiones y conexiones*. [en línea] Dirección URL: http://biblios.itleon.edu.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=451:alexander-von-humboldt&catid=52:biografias&Itemid=300008, [consulta 2 diciembre 2009]

⁹ Territorio ubicado en la frontera entre Nicaragua y Honduras, también llamada Costa de Mosquitos, disputado entre España (Capitanía General de Guatemala y más tarde del Virreinato de la nueva Granada) e Inglaterra quien tenía visualizado construir un canal interoceánico (1655-1860).

También el 29 de mayo de 1835, Francia, analizó por medio del barón Thierry, la factibilidad de la construcción de un canal en Panamá de 2 a 3 años.

De igual manera, Bolívar, ya lo observaba como parte de la unión y seguridad latinoamericana que apoyara su desarrollo económico. Ya Bolívar lo afirmaba en su “Carta a Jamaica” en la cual hacía referencia a la posición geográfica en Panamá y el hecho de que

“sus canales acortarán las distancias del mundo; estrecharán los lazos comerciales de Europa, América y Asia; traerán a tan feliz región los tributos de las cuatro partes del globo.”¹⁰.

No obstante, el canal sería de interés para las naciones ricas y desarrolladas. A parte de los estudios europeos, los EE.UU. se habían interesado ya desde 1826 derivado de su *Doctrina Monroe*, al declarar que

“le interesaba poseer una vía entre un océano y otro sin que nada obstaculizara el libre tránsito de sus barcos, y que al mismo tiempo fuera una base militar poderosa que le sirviera de avanzada a sus intereses sobre América Latina.”¹¹.

Por ello, en 1836, el coronel estadounidense Charles Biddle, estudioso del territorio panameño, propuso al Congreso colombiano un proyecto de concesión el cual fue rechazado ya que el presidente colombiano, Francisco de Paula Santander veía amenazada la integridad de su país. De igual manera, otros países como Francia, participó en propuestas para una ruta de este tipo. En 1843, con una comisión científica exploró el territorio y propuso 35 *esclusas*¹² pero no fue aprobado.

¹⁰M. Acosta. *Antología de Simón Bolívar.*, México, UNAM, 1981, p.56

¹¹Ciencias Sociales *Canal de Panamá. Canal Zone?*, La Habana, Ciencias Nacionales, 1979, p.14

¹² La esclusa implica un “recinto de fabricación con puertas móviles, que se construyen en un río, presa o canal, para detener o dejar correr el agua. Forman tramos de dos puertas colocadas en los puntos de mayor desnivel y, abrir o cerrándolas con cierto orden, se hacen pasar los barcos de uno a otro tramo”. En *Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado*. México, Larousse, 1994, p 420.

Estas proyecciones serían posibles sólo si hubiera buenas relaciones políticas entre Panamá y Colombia y con países amigos de Colombia que reforzaran el comercio internacional.

Mientras tanto, los panameños, del mismo modo, veían la importancia de una ruta interoceánica y realizaban movimientos separatistas. Sin embargo, el gobierno Colombiano tenía intereses en Panamá de tipo externo e interno.

- a) Externo: El hecho que representaba Inglaterra en la región ya que poseía a Belice como colonia y un protectorado, Mosquita, en Nicaragua. Ello implicaba una amenaza a la soberanía colombiana y fricciones entre Inglaterra y los EE.UU. las cuales se resolvieron con el *Tratado Clayton- Bulwer* 1850). En este tratado se estipulaba que tanto Inglaterra como los EE.UU. rechazaban toda injerencia en la región.
- b) Interno: en Panamá surgieron movimientos que involucraban motivos políticos y separatistas.

A este respecto, ante los intereses norteamericanos, dictados por la *Doctrina Monroe*, por controlar una zona viable para la construcción de un canal interoceánico, que únicamente ha sido factible en el istmo centroamericano, decidieron de convenir con Colombia un tratado. Así, para 1846 Colombia firmaba el *Tratado General de Amistad, Comercio y Navegación Mallarino-Bidlack*. En él, EE.UU. adquiría derechos sobre Panamá para establecer un libre tránsito de mercancías, ciudadanos y tropas y se comprometía garantizar el reconocimiento de la anexión de Panamá como Departamento de Colombia.

Más tarde, en 1848 EE.UU. adquiere la concesión para la construcción de un ferrocarril, Panama Rail Road Company, a cargo de William Aspinwal. Esto derivado de la “*fiebre del oro*” descubierto en California. La construcción del mismo durará de 1850 a 1855. Como resultado de este tratado se dio una gran inmigración de extranjeros como mano de obra (asiáticos, antillanos y estadounidenses) a Panamá. De esta manera, Panamá se insertaba al mercado de rotación capital internacional, derivado del servicio del tráfico mercantil. Se fundaría la

ciudad de Colón. Así, Panamá se vería inmersa en una americanización, ya que el dólar estadounidense circularía a la par de la moneda de colombiana, una circulación de diarios en inglés y la entrada de negociantes norteamericanos. También se establecieron bancos extranjeros, una serie de empresas norteamericanas, entre ellas, principalmente estadounidenses, tal fue el caso de la United Fruit, Co.

Las repercusiones para la sociedad, con la entrada del ferrocarril, fue el desempleo de panameños que utilizaban las mulas y canoas para el tráfico de mercancías. Finalmente, las secuelas para Colombia eran las de enfrentar controversias diplomáticas con los EE.UU. como la del 1865 cuya cláusula XXXV del Tratado Mallarino-Bidlack que decía

“salvaguardar, utilizando sus fuerzas armadas, la neutralidad y el libre tránsito cuando a su criterio el gobierno granadino no estuviese en condiciones de hacerlo.”¹³.

Se observa que con ese tratado los EE.UU. adquirirían el derecho de violar la soberanía colombiana. Mientras que, para Panamá el dominio de los comerciantes veía en EE.UU. un apoyo ante el dominio colombiano y esperaban obtener un Estado federal con la colaboración y apertura del ferrocarril estadounidense.

Más adelante, en 1866, Colombia otorgaba concesiones a empresas privadas por medio de la Ley 60 que implicaba la negociación de contratos sobre la posibilidad de construir un canal interoceánico.

También, en 1878, en el Congreso de Bogotá, el ministro de relaciones exteriores colombiano Eustorgio Salgar negociaba con el francés Lucien Bonaparte Wyse para conceder a una empresa francesa con un privilegio de 99 años a partir de que el canal entrara en servicio no excediendo 12 años prorrogables.

Mientras tanto, en 1879 en París se establece un congreso de 62 delegados de 22 países (Alemania, España, China, Francia, EE.UU., Gran Bretaña, Rusia, México, Colombia, entre otros) con la finalidad de discutir diversos proyectos para la construcción de un canal en Panamá.

Los conflictos entre EE.U. e Inglaterra surgieron en respecto a lo que la *Doctrina Monroe* advertía a ésta sobre los intereses de EE.UU. Sin embargo, Francia fue la beneficiada ya que las negociaciones de Bonaparte con el ministro colombiano fructificaron. La empresa que Bonaparte patrocinaba trasladó su contrato a la “*Compañía Universal del Canal Interoceánico*”. Así pues, en 1879, entre la realización de las ferias comerciales y la actividad económica, dicha compañía inauguraba la construcción del canal en 1880 con un prometedor beneficio comercial y progreso. El 20 de enero de 1882 se realizaban los trabajos prácticos de excavación.

Mientras tanto, el financiamiento de la empresa francesa fue difícil ya que en Europa, la búsqueda de capital suficiente para la misma francesa no era suficiente. Las consecuencias se observaban en interrupciones constantes y restringidas actividades de las obras del canal.

A pesar de que la presencia de las epidemias y un clima caluroso y lluvioso, dentro de un medio ambiente tropical distinto al imperante en Suez, lo hicieren parecer adverso, los franceses no se dieron por vencidos. No obstante, el obstáculo de mayor trascendencia fue el endeble recurso económico y financiero al cual la compañía francesa debió hacerle frente. Este elemento fue fundamental ya que dio oportunidad a los fraudes y amenazas permanentes perpetradas a instancias de los Estados Unidos que terminaría por provocar la quiebra de la compañía francesa. Alcanzado este objetivo EE.UU. consiguió la licencia del gobierno colombiano para la construcción del canal interoceánico de acuerdo a sus intereses económicos y comerciales. Mientras esto sucedía, ya desde 1895, dado el insuficiente financiamiento, prácticamente las obras se habían detenido.

Por tanto, como una posible alternativa para la recaudación de capital para su proyecto, la Compañía Universal del Canal acudió a la Bolsa de Valores de Wall Street. La Compañía francesa, de acuerdo a su actual situación, había optado por modificar el proyecto original de un canal a otro por tres esclusas. Sin embargo, le fue negado nuevamente el apoyo de los EE.UU., declarando que no contaba con suficientes recursos para tal objetivo, pero en respuesta y ‘*sugerencia*’

¹³R. Espino *Panamá*, México, Alianza Editorial, 1988, p.102

“le susurraron al oído de los franceses proponiéndoles que emprendieran una hábil estratagema fraudulenta, tras la que una así les permitiera acopiar suficientes recursos, al talente de proseguir con la marcha de su construcción del Canal a nivel.”¹⁴.

La consecuencia de esta acción poco funcionó ya que a pesar de que se obtuvo la recaudación esperada de grandes sumas de dinero de muchos ahorradores, franceses y europeos, que confiaban en la obra del canal, los financieros norteamericanos se preparaban para descalificar a la compañía francesa puesto que

“de improviso, el ingenio empresarial estadounidense, actuando bajo cuerda, furtivamente, filtró consigo a sus medios periodísticos – como siempre adlátares éstos de la libre empresa – la naturaleza fraudulenta incurrida por los imaginativos ingenieros franceses de la Compañía Universal del Canal para acopio de los dineros, entretanto, a expensas del engaño deslizado a la miriada de los pequeños ilusos ahorradores franceses.”¹⁵.

Por lo tanto, la reacción no se hizo esperar y desembocó en un escándalo financiero en Europa y en América, en la quiebra y liquidación de la compañía francesa, conocido desde entonces como ‘*Panamá Negro*’ provocó gran descrédito en la imagen y el prestigio del ingeniero Ferdinand de Lesseps. Ante este escándalo financiero se recurrió a un último recurso por medio de la autorización por la Cámara de Diputados francesa de la emisión de bonos para salvar la compañía de Lesseps sin éxito alguno.¹⁶

Así que, para 1894, la compañía francesa del canal, cuyo contrato estaba estipulado hasta 1910, no pudo continuar la construcción del canal interoceánico y se vio en la necesidad de declarar su liquidación. Para ese entonces, la compañía francesa ya había adelantado en 33 kilómetros excavados (24 km en el Atlántico y 9 km en el Pacífico). Ante estos acontecimientos, los Estados Unidos tenía la oportunidad de obtener la concesión para la construcción del canal en 1889.

¹⁴D. Turner. “Reencarnación de Panamá Negro”, Panamá, 2007, p.3

¹⁵Ob. cit. pág 4

¹⁶Ciencias Sociales *Canal de Panamá. Canal Zone?*, La Habana, Ciencias Nacionales, 1979, p.23

Posteriormente, la nación norteamericana adquiriría las acciones de la compañía francesa por la mínima cantidad de \$40,000,000 dólares. Precisamente, esto indica que la participación de los EE.UU. en la bancarrota francesa revela la intención de su política exterior. Mientras tanto, la eminente quiebra de la compañía francesa se ha entendido, a lo largo de la historia, como un aparente despilfarro de dinero, ejercicio de corrupción y errores técnicos.

De esta forma, estas maquinaciones obedecen y satisfacen a los intereses del Estado norteamericano para el logro de sus objetivos de tipo económicos, comerciales y militares. Y esto se ha logrado por medio de la práctica del poder, la coerción o cualquier otro medio para lograrlo.

En sí, fue el boicot que EE.UU. aplicó a su rival europeo, en ejercicio de la *Doctrina Monroe*, para poder adueñarse de los derechos de construcción de un canal.

No obstante, existían otros obstáculos como la existencia del tratado de neutralidad Clayton-Bulwer, entre el Secretario de Estado norteamericano John Clayton y el Ministro plenipotenciario británico Henry Lytton Bulwer anteriormente ya realizado en 1850. Para ello, el Secretario de Estado norteamericano John Hay negoció con el embajador británico en Washington, Julian Pouncefote, con la finalidad de abrogar el *Tratado Clayton-Bulwer*. El 18 de noviembre de 1901, esa negociación se cristalizaba en el *Tratado Hay-Pouncefote* con la ratificación del Senado norteamericano. Implicaba la renuncia de los intereses y oposición inglesa al dominio de EE.UU. en la región ístmica.

Esto se logró, en parte, gracias a que Inglaterra mantenía una guerra contra los boers y presiones políticas en Sudáfrica. En el mismo año, EE.UU. todavía tenía que utilizar la ruta del Cabo de Hornos para llegar desde San Francisco, su costa este hacia la oeste en California que le implicaba un tiempo de 3 meses.

Por ello, el presidente norteamericano William Mackinley negoció ante el Congreso norteamericano una ley para poder iniciar la construcción del canal en Panamá puesto que ya desde 1899 una misión científica, a cargo del almirante John C. Walker, se iniciaba en

Panamá. Por lo tanto, en 1902 con la formulación de la Ley Spooner que, complementaría el *Tratado Herrán-Hay*, se autorizaba al gobierno comenzar con la construcción del canal, la adquisición de los derechos y propiedad de la compañía francesa y la compra a Colombia los derechos de construcción y explotación del canal así como el control a perpetuidad sobre la ruta interoceánica.¹⁷

El *Tratado Herrán-Hay* del 22 de enero de 1903 fue rechazado por Colombia por ir en contra de sus intereses. La causa de su rechazo se debió a que Colombia se obligaba a ceder parte de su territorio en una franja de 9.5 km, a los EE.UU. cuyo interés se enfocaría a la construcción del canal interoceánico y su ocupación sería por 100 años prorrogables lo que significaba por el Congreso colombiano lo considerara de tintes colonialista.

Entre tanto, en Panamá existía inconformidad ya que se pensaba que la construcción del canal no se culminaría. Por ello, los movimientos separatistas continuaron aceptando el apoyo militar y financiero norteamericano. Los dirigentes eran, entre los más importantes, Manuel Amador Guerrero, colombiano y naturalizado norteamericano, José Agustín Arango abogado del Panama Rail Road Co. y William Nelson Cromwell, quien atendía asuntos del banco J.P. Morgan.

La conspiración pretendió realizar un simulacro de rebelión de Panamá valiéndose del respaldo militar prometido por los norteamericanos para intimidación de Colombia.

Finalmente, ante la separación que culminó el 3 de noviembre de 1903, se creó el nuevo *Tratado Hay- Bunau-Varilla*, el 18 de noviembre de ese mismo año, ahora gestionado por “la nueva república”. De este modo, el ahora nuevo *Tratado Hay-Bunau-Varilla*, le reconocía la separación a Panamá, conjuntamente con la nueva construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento, administración y protección del Canal encuanto zona estratégica en entera exclusividad para el propio beneficio de los Estados Unidos: “como si fueran soberanos”. EE.UU. se convertía en el dueño de una franja de territorio panameño a perpetuidad, 16 km de anchura tanto para el Pacífico como para el Atlántico, fuera de la jurisdicción de la nación panameña conocida como la “*Zona del Canal*”¹⁸.

¹⁷R. Espino *Panamá*, México, Alianza Editorial, 1988, p.105

¹⁸El *Tratado Hay-Bunau-Varilla*, en su artículo II, establecía los límites de la *Zona del Canal*, a la franja de tierra en la parte más estrecha del istmo centroamericano, la cual se delimitaba en 10 millas (16 km). Esta se

En suma, el término de la construcción del canal fue en 1914 cuando el barco de vapor “El Ancón”, propiedad de la compañía norteamericana del ferrocarril de Panamá, cruzó de océano a océano. A causa de un derrumbe en el Corte Culebra, para el 12 de agosto de 1920 se reinauguró el servicio a la navegación mundial. El canal posee 81.52 km de extensión y en su travesía tarda de 7 horas y media a 8 horas, mientras que el ferrocarril cruza en 1:45 minutos.

Como resultado, la obra del término de la construcción del canal interoceánico implicó el predominio por parte de los EE.UU. como nación que adquiriría a su entera y completa exclusividad de haber concluido su construcción. Esta dominación continuaría a lo largo del siglo XX en el cuidado derivado de su operación, mantenimiento, saneamiento, administración, explotación y defensa del mismo, repercutiendo en una ocupación militar por parte de ese país hegemónico.

2.3 Las Características funcionales del Canal de Panamá

A parte de conocer el desarrollo histórico del Canal de Panamá es necesario conocer algunas particularidades de la obra interoceánica con la finalidad de mostrar su importancia y funcionamiento para el comercio internacional. Puesto que su estructura repercute en el tránsito de las embarcaciones por el mismo, sea en tiempo, dinero, peligro y que se debe comprender para saber a qué tipos de problemas éstas afrontan.

El Canal de Panamá, como vía interoceánica, posee puertos terminales, tanto hacia el Pacífico, en Panamá como al Atlántico en Colón y Balboa. También, se ubican dos estrechos cortos al nivel del mar, en cada extremo del canal así como tres juegos de esclusas: Gatún con tres esclusas en el Atlántico, Pedro Miguel con una esclusa y Miraflores con 2 esclusas en el Pacífico. Éstas últimas tienen el objetivo de hacer que las naves o embarcaciones marítimas asciendan o descendan hasta 26.52 metros a través de tres cámaras de las esclusas de Gatún. Cada cámara tiene 304.80 metros de largo y 33.52 metros de ancho pero el largo de las esclusas de Gatún, incluyendo las partes de acceso, es de casi 2 kilómetros. El trayecto

extendía en el Océano Atlántico desde la Ciudad de Colón hasta la parte del Océano Pacífico en la ciudad de Panamá. A principios del siglo XX, en su apertura en 1914, a cargo del Departamento de la Defensa de los

de una nave por el canal de Panamá se confía a un operador del canal. Esto es, el capitán de la nave debe transferir el mando de la conducción de la misma en el momento de ingresar a cada una de las esclusas. Adicionalmente, la nave se guía por locomotoras (mulas) eléctricas que, por ambos lados, remolcan la nave en cada uno de los niveles de las esclusas. Se ha llegado a transitar naves de hasta 75,000. toneladas del tipo Panamax.¹⁹

Conjuntamente, el canal se alimenta de una cuenca hidrográfica, de vital importancia, constituida por el lago y la represa de Gatún y el lago Madden.

Es en este lugar donde los barcos navegan 44 kilómetros de trayecto por el canal, después de haber pasado por la esclusa del Gatún, para llegar al corte Culebra. En referencia al lago Gatún, cuya extensión es de 425 km², es un lago artificial, de agua dulce²⁰ imprescindible para el funcionamiento del canal. Este es uno de los lagos artificiales más grandes del mundo y construido de la afluencia del río Chagres. En referencia al corte Culebra, este es un trayecto de 8.75 millas de la Cordillera Continental, en la que se hicieron las excavaciones más difíciles y de las cuales requiere un mantenimiento de dragado permanente. Su extensión va desde Gamboa en el Río Chagres al norte hasta Pedro Miguel en el Sur. Fue en esta parte donde se construyeron los rompeolas del Atlántico, gracias en parte, de la unión de varias islas de las riberas del canal.

Estados Unidos, hasta la devolución del Canal el 31 de diciembre de 1999 pactado en los *Tratados Torrijos-Carter* de 1977 presidentes de Panamá y los Estados Unidos, respectivamente.

¹⁹Puede consultarse la página de la Administración del Canal de Panamá en Dirección URL:[http://www.embpanamamexico.com/PAsp/comer/canal/ante_canal/ante_canal.html]

²⁰ El hecho de que la Cuenca hidrográfica en el lago Gatún posea agua dulce implica el evitar la intromisión de la salinización del mar hacia los lagos. Esta salinización es producto de los esclusajes sobre los lagos de la Cuenca. Sin embargo, esta situación se puede evitar gracias a dos sistemas naturalmente constituidos: a) derramamiento de aguas que exceden el nivel de los lagos (sobrenvenida en temporada lluviosa) o “mitigación por lavado” (*flushing*); y b) sistemas de contención (dique para intermediación), interposición que llanamente acontece, por el lado del Pacífico, entre el lago Gatún y el de Miraflores; menester a la diferencia de altura que registra cada uno, 27 mts. para el primero y 14 mts. en el caso del segundo. En la ubicación del Atlántico, el sistema de contención aparece naturalmente conformado para la disolución salina, al contarse con la decisiva actuación de una esclusa intermedia entre el lago y el mar (3 esclusas a diferencia de las 2 que abren para el Pacífico). Razón de sobra, también, que nos explica la consecutiva salinización que, en todo caso, hoy se adolece en el lago Miraflores, a partir de los años 80’s contando el lado del Pacífico, por oposición, a la que se goza en el Gatún, desde el lado del Atlántico, en donde se carece del registro con asistirse ante un fenómeno análogo. Se observa, pues, que a partir de la ingeniería para la construcción del Canal, su operación había logrado protegerse, mitigando, la intromisión de la salinización proveniente del mar con la contención a su irrupción en el lago Gatún. D. Turner. “Estudio de Impacto Ambiental de la Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá”. Panamá, 2006, pp. 4 y 8

La Ruta del Canal de Panamá

En su recorrido, la extensión del Canal de Panamá mide 80 kilómetros de largo, mientras que en contraposición, la distancia que guarda cada tramo a lo ancho de su recorrido tiende a mostrarse variable. La porción más estrecha de su recorrido le corresponde al Corte Culebra, situado del lado del Pacífico; donde, desde su construcción, sólo se permite el paso de un portacontenedor tamaño panamax en el *corredor* de su travesía o dos buques más pequeños. Por otra parte, en su caso, la función de los dos juegos de esclusas dispuestas en sendas entradas del Canal, en tanto que en su interior opera otro juego de dos esclusas, todas las cuales fungen con carácter de elevar a los buques al nivel del agua desde su porción interior dentro del istmo, misma que es divergente con el nivel de éstas en cada uno de los océanos, cuya diferencia es de 8 mts. entre el océano Pacífico respecto del Atlántico.

Los tres juegos de dos esclusas dispuestos a cada lado de las mismas son: el Gatún y Pedro Miguel (en el Pacífico) y Gatún del lado del Atlántico. El primer tramo del Pacífico, que consta de dos juegos de esclusas, actúa para elevación del buque desde el nivel del mar a 21.7 mts. sobre éste; en tanto que la distancia de su tramo se traza en 13 km. El segundo, de Pedro Miguel, donde opera un solo juego de dos esclusas, eleva todavía aún más el buque a un nivel de 28 mts., que es el nivel que consta en el recorrido total del lago Gatún (lago artificial alimentado por la presa Madden)²¹ y que representa los otros 67 km. restantes para cubrir la travesía completa del Canal, y desde ahí se accesa hasta el Atlántico. De su lado, en el lado del Atlántico, esto es, Gatún, se encuentra operado por tres juegos de esclusas.

Las diferencias por el número de operación de las esclusas a las entradas de sendos océanos, naturalmente, obedece a que del lado del Pacífico, con antelación, se permite la utilización del lago Miraflores para luego abordar directamente al Gatún, en tanto que, opuestamente, del lado Atlántico sólo es posible acceder directamente a la altura en que se encuentra empotrado el nivel del lago Gatún.

²¹ Conviene mencionar que los niveles alcanzados por el agua entre ambos lagos tiene a disminuir hasta 3 mts. en los periodos de estiaje en el istmo, que es la fecha que transcurre durante los 3 meses que demora el verano en Panamá. Hay casos especiales adonde el nivel de estos lagos ha disminuido aún más y, por tanto, en tales casos se opta por interrumpir temporalmente la travesía de buques panamax.

Las cámaras de las esclusas miden 33.53 mts. de ancho y 304.8 mts. de largo. Para inundación de las esclusas se emplea un sistema de alcantarillas, el cual se extiende por debajo de las cámaras de ésta desde los muros laterales y el muro central. El tiempo de duración de la inundación o extracción del agua de las esclusas es de aproximadamente 8 minutos. Cuando un buque transita por el Canal, aproximadamente, se emplean 197 millones de litros de agua dulce o “cruda” –agua sustraída de los lagos interiores del istmo, misma que se debe regenerar cada año mediante el ciclo natural de lluvias del istmo (*ciclo natural del agua*). Para ello, es indispensable que en la región del Cuenca Hidrográfica el Canal permanentemente se disponga de un *bosque tropical* sumamente exuberante y extenso, de modo que la humedad que se transmite por su intermediación (transpiración y humedad del medio), además de contar con un clima intertropical, conforma en el punto ideal para después recibirse la cantidad de agua necesaria requerida para la producción de los esclusajes en el Canal durante el periodo de invierno.

El agua cruda con que operan las esclusas –así como evitan su salinización y el derruido consecuente de las mismas y de sus conexiones internas producto de la acidez del agua– fluye a través del juego de interconexión entre las mismas, de manera tal que tanto a la entrada o salida de los buques en el Canal el destino de esta *agua cruda* acaba por terminar vertida en ambos océanos. Con base en esta operación de los esclusajes del Canal, inexorablemente, se efectúa la pérdida del vital líquido agua, esto es, dispendio irracional del agua dulce de dos esclusajes por cada buque que atraviesa el Canal. De pasada, lo cual nunca se acaba desembolsando semejante gasto hídrico.²²

Como ya se ha referido, la franja más angosta del Canal se ubica en el Corte Culebra (o Gaylor), se encuentra desde el extremo norte de las Esclusas de Pedro Miguel hasta el extremo sur del lago Gatún en Gamboa. Este segmento, de 13.7 kilómetros de largo, se encuentra apostado en la Cordillera Central. El Corte Culebra es un estrecho localizado en la base de una montaña, cuya zona, producto de las intensas lluvias, es susceptible de derrumbes; el peor de éstos ocurrió en septiembre de 1915 en el Corte Culebra pero el 13 de octubre de 1986 hubo otro de efectos semejantes.

²² Para efectos del cálculo de lo que representa para el istmo la pérdida de este vital líquido con cada año por la operación del Canal, se recomienda la lectura: Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de humillación (1904 – 2004). Domingo H. Turner, 2004.

El traslado de buques del Atlántico al Pacífico –o viceversa–, implica que a la entrada del Canal éstos se requieran elevar al mismo nivel que se acusa en el lago Gatún (28 metros sobre el nivel del mar), lo cual permite que su tránsito trasponga la Cordillera Central del istmo. Después de atravesarse por el lago Gatún se desemboca en el Río Chagres, en el Cauce del Canal, en Gamboa. Antes de llegar a las esclusas de Pedro Miguel, se cruza por el Cerro de Oro, a la izquierda, el pico más alto del Canal (179.5 metros sobre el nivel del mar). El buque penetra así en la única esclusa de Pedro Miguel (una sola para cada lado), en el extremo Sur del lago Gatún. Desde allí, inicia la fase de su descenso hasta unos 9 metros a nivel del Lago Miraflores, lago natural en el cual aparece separado éste con el lago Gatún y donde se localizan los dos juegos de esclusas del Pacífico. A partir de ese momento, el buque se enfila para el descenso de los últimos dos escalones apostados en las Esclusas de Miraflores, con poco más de 1609 metros de largo, hasta depositarse al nivel del mar. Las compuertas de Miraflores son las más altas de todo el sistema a causa de las marcadas variaciones que discurren entre las mareas que se producen del lado del Pacífico.

Todo el proceso del transporte de buques al interior de las esclusas se sustenta a base del arrastre que se realiza mediante varias locomotoras (mulas), que se mueven desde los carriles laterales y por encima de las esclusas (se disponen de tras a 5 locomotoras para jalar los buques en cada esclusa, lo cual depende del tamaño del buque). La operación de estas “mulas” es esencial para que el tránsito de los buques sea seguro, remolcan, frenan y se mantienen asidas al buque mediante cables de acero tensados en la posición correcta para entrar y guiarlo en el interior de las esclusas. Las locomotoras operan mediante rieles de remolque ubicados en los muros laterales de las esclusas, de un extremo a otro de la misma, dentro de pendientes inclinadas y curvas verticales y horizontales.

El servicio prestado por el Canal a los buques en tránsito consta de distintas prestaciones, las cuales van desde mantenimiento de buques, dotación de agua (lastre), combustible, alimentos, bebidas, compras en la Zona Libre, etc. Otro de los servicios es la operación de los buques que solamente en “aguas del Canal” puede ser pilotado por timoneles panameños que trabajan para la ACP. Esto implica el hecho de que la nave marítima que cruce por el Canal, navegada por personal panameño de la ACP, está especializada para que la embarcación no sufra ningún accidente además de que este personal conoce la ruta y las maniobras a realizar.

Finalmente, después de cumplirse esta travesía –o, lo que es lo mismo, el trasiego de mercancías a través de éste–, generalmente su itinerario transcurre en unas 8 hrs., a partir de la entrada de éste en “*aguas del Canal*”, luego el buque se vuelve a baja al nivel del mar.²³

Desde su construcción el Canal funciona los 365 días al año, para cumplir un servicio de tránsito a buques mercantes de todas las naciones. Y este dato es tanto más importante por esclarecerse, puesto que hoy, aunque increíble, continúa siendo todavía un motivo de discusión es si la selección de construir por Panamá el Canal de parte de los franceses fue la mejor localización, por oposición, a la ruta de Nicaragua. Puesto que Nicaragua es víctima de huacanes que impedirán otorgar un servicio como lo realiza el Canal de Panamá. Es de mencionarse que el 70 % de los buques que trasiegan por el Canal salen o entran de EE UU. El pago del servicio de transporte por concepto de peajes para el trasiego de buques por el Canal debe realizarse exclusivamente en efectivo y, menester a ello, operan en su cobranza al menos 8 tipos diferentes de tarifas según el tipo de buque, lo que permite establecer el pago correspondiente.

Lo que es digno de resaltar acerca de este punto de la “Ruta del Canal” es donde, a discrepancia por lo que se frecuenta entender por la *operación del Canal*, cuando generalmente ésta misma se suele confundir como, en su lugar, si la actuación de los “elevadores” de las esclusas que operan tanto en la entrada del mismo como en la de su interior, es que el auténtico y verdadero Canal, puede decirse que el paso en toda la ruta que atraviesa el istmo, fundamentalmente es efectuado sobre las aguas del lago Gatún. Y lo único que hace posible y factible esta navegación es el agua “*cruda*” que se succiona de los ríos y lagos panameños, cuando nunca mediante la operación de sus elevadores. Al fin de cuentas, a partir de la función de éstos es como se realiza el dispendio de agua dulce, o vital, más brutal y aberrante de nuestra época contemporánea. Se entiende, por tanto, que el rescate del Canal mediante los *Tratados Torrijos – Carter*, en 1977, para devolvérselo consecuentemente al istmo y su pueblo, obedeció a un acto de legítimo derecho y justicia, con lo que se permitió restañar la

²³ Existen dos formas de medir el tiempo de los buques en “aguas del Canal”:

- a) Tiempo de espera promedio para transitar por la vía acática
- b) Tiempo de tránsito promedio

Ambos tiempos conforman el tiempo en “aguas del Canal” que sirve para medir la tendencia promedio, la dispersión, variabilidad y confiabilidad en el servicio a la comunidad internacional en ACP. “Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, 2005-2025”, ACP, Panamá, 24 de Abril, p.47.

infamia de una de las páginas más negras de la historia de América Latina infligida por el imperialismo yanqui a una nación pobre y pequeña.

En relación con la comunicación terrestre, para 1962, se construyó el Puente de las Américas, en el área del océano Pacífico, con un costo de 20 millones de dólares, una elevación de 118 metros y una extensión de 1700 metros de un extremo a otro. Este puente permitió la continuidad de la carretera interamericana, entre norte y sur, uniendo al continente americano ya que ha sido dividido por el canal. Además, el 12 de mayo de 1963, la vía marítima comenzó a operar las 24 horas al día. Para el año 2003, se inauguró un segundo puente, el Puente Centenario, ubicado también hacia el Pacífico, más al norte del de las Américas. Se muestra un mapa de la *Zona de Canal* en la sección del anexo al final de este trabajo para su mejor ubicación geográfica.

2.4 La Autoridad del Canal de Panamá

Así pues, al iniciar el siglo XX, Panamá se veía como nación independiente políticamente pero a la vez dependiente económicamente. El hecho de la inauguración del canal interoceánico resultó en un *enclave*. Este entendido como el hecho de que una

“Potencia que ejerce derechos jurisdiccionales en territorio soberano de otro Estado”²⁴

Esto implica que ese enclave afecte al aspecto económico por lo que ha sido un *enclave colonial*²⁵ ya que Panamá se ha visto obligada a subordinarse a los intereses de los EE.UU. Así pues, el funcionamiento de ese enclave colonial se puede entender cuando A. Emmanuel transfiere el concepto marxiano de explotación de lucha entre naciones al declarar que es un proceso en el cual

²⁴ L.Jaramillo. *El Canal de Panamá, origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976,p 46

²⁵Por Enclave colonial a la dominación económica que un país soberano e “independiente” es dominado económicamente por otro. En el caso de Panamá, son los EE.UU. que desde fines del siglo XIX han ejercido su hegemonía desde este aspecto. En D. Turner. “*Trilogía del Canal de Panamá, Cien años de Humillación*.”Panamá, p 26

“el lugar de la clase subalterna explotada lo toma la nación subalterna, la nación colonial, mientras que la nación explotadora y colonialista hace gozar ventajas económicas a todas sus clases, incluyendo a su clase trabajadora. Los trabajadores de la industria del país dominante participan en la explotación de los trabajadores del país dominado. Los salarios relativamente elevados del país industrial obligan a la colonia a pagar caras las manufacturas importadas, mientras que las bajas pagas de la colonia significan que los productos coloniales importados son casi gratuitos.”²⁶

Efectivamente, esto sucede en la situación de Panamá pues manifestaría una precaria situación de dependencia, tanto económica como comercial, con un amplio empobrecimiento hundiéndose en un régimen de explotación *colonial – neocolonial* a causa de la injerencia del gobierno estadounidense. Estas condiciones tuvieron repercusiones en la población istmeña ya que

”la explotación neocolonialista del Canal y colonialista asistida sobre el istmo a manos estadounidenses, por consiguiente, encarna en el claro testimonio actual en donde, consigo mismas, el 40% de su población, ante su desesperanza, en tanto permanece padeciendo sumida bajo el umbral de los índices de pobreza; mientras el 37 por cien de ese total se hacina ocupando la clasificación de extrema pobreza”.²⁷

Dentro de esta situación se encontraba la llamada *Zona del Canal* de uso exclusivo del control estadounidense para el paso de sus mercancías y establecimiento de bases militares.

Por tanto, desde el inicio de la era independiente, Panamá fue administrada por gobiernos que aparentaban funcionar como una nación democrática autosuficiente. Esto se puede constatar en la parte política-jurídica, en la Constitución panameña de 1904, que en su artículo 136 indica “*El gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica podrá intervenir, en cualquier punto de la República de Panamá, para establecer la paz pública y el orden constitucional, si hubiera sido*

²⁶S. Ricossa. *Diccionario de Economía*, México, Siglo XXI Editores, 1990, p.101.

turbado, en el caso de que por virtud de tratado público aquella nación asumiere, o hubiere asumido, la obligación de garantizar la independencia y soberanía de la República”. Además, todavía se especifica en el Artículo VII del Tratado del Canal en 1903 en donde se otorgaba a Estados Unidos el derecho de intervenir y mantener el orden público en las ciudades de Panamá y Colón así como en el resto de la República de Panamá. Esto es, los Estados Unidos podían intervenir militarmente en todo el territorio panameño así como intervenir en las elecciones presidenciales subsiguientes de los periodos de 1908,1912 y 1916.

En la parte económica, a consecuencia de la entrada de las inversiones norteamericanas en la época anterior a la separación de Colombia, y durante la construcción del canal, Panamá conformaría una precaria economía. Derivada de la inversión extranjera estadounidense, el país recibió enormes flujos de papel moneda norteamericano con el fin de resolver las operaciones con fines comerciales y de sueldos y salarios emanados de las operaciones del ferrocarril y de la administración del canal. Así, Panamá adoptaría el dólar estadounidense subordinándose su economía, abandonando cualquier intento del ejercicio de una política monetaria autónoma²⁸ y un papel moneda de curso legal forzoso nacional. Solamente la moneda el Balboa que, de manera simbólica sería restringida en equivalencia a un dólar estadounidense, en su emisión fraccionaria de las denominaciones de un dólar. Además, se tenía la falacia del pago de la renta del Canal por parte de los EE.UU. pactada en oro (Tratado 1903), el cual no era redituable a la economía panameña debido a que no se dirigía al desarrollo nacional. Así pues, el manejo del dólar estadounidense se encaminó a administrar y realizar las operaciones comerciales muy estrechas entre Panamá y la *Zona del Canal* destinadas al pago de las fuerzas navales y militares así como por concepto de peajes del Canal erogados en dólares u.s.

En la parte social, los resultados tampoco eran favorables ya que la sociedad estaba excluida de las actividades comerciales derivadas de la operación canalera. Los trabajadores norteamericanos recibían los salarios altos mientras que la población panameña trabajaba para ellos en condiciones de gran explotación. Mientras esto sucedía a lo largo de las

²⁷ “D. Turner. “Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de Humillación”, Panamá, 2007, p.26.

²⁸ La Política monetaria implica la creación de un Banco Central para regular la cantidad de dinero, la disponibilidad y costo del crédito bancario como de los movimientos de la tasa de interés dentro de un ámbito coyuntural. Se refiere al funcionamiento de la moneda y de las instituciones financieras que se administran en un país en David Grove, en Política Monetaria en Países Subdesarrollados. México, CELA, 1995.

primeras décadas del siglo XX, en la sociedad panameña se empezaban a manifestarse en contra de la presencia norteamericana y de las circunstancias existentes en que los panameños se veían.

Por lo tanto, las expresiones de inconformidad ya cobraban fuerza en los años cincuenta. Para el 22 de mayo de 1958, la población ejercía su derecho de protesta a favor de la soberanía de la nación sobre la ocupación extranjera. Sin embargo, lo más significativo del descontento fue el 9 de enero de 1964, que al momento en que un grupo de estudiantes panameños izaron la bandera panameña en los límites de la *Zona del Canal*, los *zonians*²⁹ decidieron quitarla. El efecto de esta acción fue un enfrentamiento y revuelta entre ambos grupos que fue una muestra de varias manifestaciones sociales en defensa y resistencia de la soberanía nacional.

Bajo estas circunstancias, para 1965, se firmaría la *Declaración Robles-Johnson*, entre los presidentes Marco Aurelio Robles de Panamá y Lyndon Johnson de Estados Unidos. Entre los puntos a tratar estaba la administración del canal, la exploración para un canal a nivel por una nueva ruta, y la defensa de la vía acuática y gestiones para la abrogación del tratado de 1903 al reclamar la soberanía de Panamá sobre la zona del canal hasta cierta medida.

Como se observa, EE.UU. había conformado excelentes gobiernos pro americanos en Panamá. Para 1968, el gobierno de Arnulfo Arias estaba de total entendimiento hacia la postura oligárquica imperialista al ejercer la neutralización de la lucha popular.

De estos hechos, durante los años sesentas y setentas, Panamá experimentaría un giro en su política exterior ya que la presión social auguraba una inestabilidad interna derivada de la presencia de los EE.UU. Este país veía que las manifestaciones del pueblo panameño podrían provocar problemas y convertirse en un obstáculo para el cumplimiento de sus objetivos en la región. Por ello, a fines de los años sesentas, en 1968, al mando del general Omar Torrijos quien, construyó una imagen proestadounidense³⁰ para unos y un gobierno

²⁹ Marines norteamericanos que habitaban y controlaban la *Zona del Canal*.

³⁰ Torrijos que, al seguir lineamientos del gobierno de los EE.UU. instituyó el Centro Financiero Internacional. Esto es, regulaciones financieras y comerciales al beneficio del capital extranjero, convirtiendo a Panamá en un país de servicios, un paraíso libre de impuestos, atractivo a las instituciones financieras extranjeras, principalmente, bancos estadounidenses, trayendo consigo más de 8 millones de dólares en activos.

de tipo “nacionalista” para otros, buscaría atenuar la inconformidad de la sociedad panameña ante la presencia estadounidense.

Así que, referente al asunto del canal, su gobierno aplicaría una política exterior enfocada a defender su soberanía al intentar recuperar la *Zona del Canal* ya que se había opuesto a seguir siendo un territorio de ocupación militar. Esto se inició cuando Torrijos tomara la base militar de Río Hato el 22 de agosto de 1970. A partir de ahí, el gobierno panameño inicia acciones diplomáticas, incluso con el apoyo latinoamericano principalmente de Colombia, Costa Rica, México y Venezuela, en las Naciones Unidas para negociar un tratado sobre el canal. Por ello, en 1974, el canciller panameño. Juan Antonio Tack y el Secretario de Estado Henry Kissinger iniciaban las primeras negociaciones. El objetivo principal era eliminar la perpetuidad de la *Zona del Canal* y sea devuelta a la jurisdicción panameña.

El interés de los EE.UU., según Kissinger, era el de evitar mayores estallidos sociales y guerrilleros en Panamá. Así pues, Esta situación con el hecho de que el general Torrijos, como jefe de estado de Panamá y el presidente de EE. UU., Jimmy Carter, firman los *Tratados Torrijos-Carter* el 7 de septiembre de 1977 en la sede de la Organización de Estados Americanos, OEA, en Washington.

Los puntos se refieren a la entrega de la administración del Canal de Panamá y el cierre de todas las bases militares estadounidenses, más de 14, en territorio panameño hacia el 31 de diciembre de 1999 en las negociaciones se luchaba por la descolonización y eso era lo que buscaba. Una de las tácticas de Torrijos para lidiar con el control estadounidense fue el haber logrado la realización de la reunión del Consejo de Seguridad en la capital panameña en 1973, en la cual se le reconocía a Panamá su soberanía en y el derecho a explotar su canal. Esta situación era calificada por los EE. UU. como “una fórmula socializante” y debería eliminarse. Para la opinión pública panameña como el escritor Rogelio Sinán

“el Torrijismo significó para nosotros un renacimiento de la unidad frente a la ocupación colonial, el renacimiento de la dignidad. Por eso acompañamos luego al gobierno militar, que en un principio nos produjo desconfianza- Era lógico, mirando el

esquema de las dictaduras militares de América Latina. Hasta entonces los militares habían servido a las clases altas, estrechamente vinculadas con la potencia colonial. El general Torrijos luchó, a su manera, muy original, por recuperar nuestra identidad, perdida en el colonialismo.”³¹

De acuerdo a lo anterior se observa una imagen de aceptación y confianza por parte del pueblo panameño hacia el presidente Torrijos. Esta postura permitía que los intereses norteamericanos no se vieran perjudicados mayormente.

Por lo tanto, el 14 de octubre de 1977, en Washington, Panamá y EE.UU. firmaron la Declaración de Principios. Estos consistían en que EE.UU. se comprometía a defender la neutralidad del Canal después del año 2000 y que sus naves atravesaran el canal en tiempos de guerra absteniéndose de ejercer toda injerencia en Panamá. Además, para 1973 se lograría la reversión de la base militar de Río Hato.

No obstante, más tarde en los años 80's, desde 1983, durante el gobierno del general Manuel Antonio Noriega, se prevían las siguientes acciones

- a) En la reversión del Canal en 1,432 km² mediada por el Estado implicaría la participación de empresas de sociedades y trasnacionales
- b) Para 1987, la oligarquía panameña negociaría con Noriega, los miembros del Estado Mayor dentro de la Conferencia Anual de Empresarios (CADE).
- c) Otorgar licitaciones entre empresas privadas panameñas obras necesarias para el mantenimiento del Canal
- d) Ceder la administración del Canal al sector privado con la finalidad de manejar las reexportaciones y el almacenamiento de mercancías
- e) Privatizar los bienes y las tierras revertidas al Estado de acuerdo al tratado de dominio público
- f) Conservar las bases militares hasta su desmantelamiento el 31 de diciembre de 1999
- g) Tentativa de privatizar el monopolio Estatal de la electricidad

³¹ S. Calloni *Panamá, Pequeña Hiroshima.*, México, El Día en Libros, 1991 p. 73

h) Controlar el empleo público

No obstante, la postura del gobierno de los EE.UU. de abandonar el territorio panameño era renuente ya que en 1989 se daría la invasión al pequeño país centroamericano pues

“el gobierno estadounidense sigilosamente aguarda el oportuno momento de su pronto regreso al istmo nos lo brinda, tras su consumación, la circunstancia oculta de que el verdadero objetivo enmascarado en el trasfondo de la invasión, por mucho de que tres pies se le busque al gato ante este sangriento acontecimiento, no fue más del provocar consigo misma la indefensión istmeña por medio de la aniquilación de las FF DD PP (Fuerzas de Defensas Panameñas); que de su parte el nunca de la misma actuar a la captura de un miserable narcodictador, alguien que al todopoderoso gobierno estadounidense no le representó jamás el menor tipo de amenaza, y quien ahora mantiene entre rejas. Éste sirvió, en efecto, al unísono sólo de artífice para esgrimir la patraña del señuelo con lo que después se revistiera esta incalificable invasión genocida.³²

Esto trae como resultado ante la posibilidad de que, el Canal de Panamá al verse vulnerable en cualquier momento, se encuentre indefenso y en peligro, afectaría los intereses de los EE.UU., por lo que éste podrá intervenir bajo el pretexto de que Panamá no posee la suficiente fuerza y protección por sí misma. Sin embargo, después de restituir el orden tras la invasión de 1989 y del momento en que EE.UU. regresa la *Zona del Canal* a Panamá, los gobiernos civiles panameños continuaron siendo manipulados en beneficio de los intereses de EE.UU. Así pues, para dar credibilidad a la soberanía panameña hacia la administración, el mantenimiento y la operación del Canal se establecería la Autoridad del Canal de Panamá (ACP)³³

En consecuencia, en la Constitución Política de Panamá, en su título XIV, artículo 316, se indica su creación como “persona jurídica autónoma en materia de Derecho Público”

³² D. Turner. “Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de Humillación”, Panamá, 2007, p. 7

conocida como la Autoridad del Canal de Panamá. En ese mismo artículo, este organismo se encarga de la administración, funcionamiento, conservación, mantenimiento y modernización del Canal de Panamá y las actividades que se derivan del mismo. A parte de lo mencionado, la Autoridad del Canal de Panamá es responsable de la administración, mantenimiento, uso y conservación de los recursos hídricos de la cuenca hidrográfica (agua de los lagos) del Canal de Panamá. Este organismo, en comunicación del gobierno, autoriza y administra los planes de construcción, uso de las aguas, utilización, expansión, desarrollo de los puertos y de cualquiera otra obra o construcción así como en lo referente a los límites del Canal de Panamá. De igual manera, en el artículo 317 constitucional, esta organización es concedora de temas relativos al sector marítimo aplicados al desarrollo socioeconómico nacional en coordinación con otras dependencias como el órgano legistalivo del gobierno panameño.

Además, la Administración de la Autoridad del Canal de Panamá se encuentra a cargo de una Junta Directiva la cual se compone de once directores [art. 318 const]:

- a) Un director designado por el Presidente de la República y tiene la calidad de Ministro de Estado para Asuntos del Canal.
- b) Un director asignado por el Órgano Legislativo con libre nombramiento y remoción.
- c) Nueve directores nombrados por el Presidente de la República, de conformidad con el Consejo de Gabinete y ratificados por el Órgano Legislativo, por mayoría absoluta de sus miembros.

La Ley establece y permite la renovación escalonada de los nueve directores en grupos de tres y cada tres años. A partir de la primera renovación, el período de todos los directores será de nueve años.

La Junta Directiva tiene las siguientes facultades y atribuciones [art. 319 const]:

1. Nombrar y remover al Administrador y al Subadministrador del Canal y determinar sus atribuciones

³³ACP. [en línea], Panamá, Dirección URL: <http://www.acp.gob.pa/esp/general/> , [consulta: 20 noviembre de 2009].

2. Fijar peajes, tasas y derechos por el uso del Canal, sus servicios conexos, sujetos a la aprobación final del Consejo de Gabinete.
3. Contratar empréstitos, con aprobación del Consejo de Gabinete.
4. Otorgar concesiones para la prestación de servicios a la Autoridad del Canal de Panamá y a las naves que lo transiten.
5. Proponer los límites de la cuenca hidrográfica del Canal para la aprobación del Consejo de Gabinete y la Asamblea Nacional.
6. Aprobar los reglamentos de las normas generales que indique el Órgano Legislativo a consideración del Órgano Ejecutivo, respecto al régimen de contratación, compras y todas las materias necesarias para el mejor funcionamiento, mantenimiento, conservación y modernización del Canal, dentro de la estrategia marítima nacional.
7. Cumplir con así las disposiciones de esta Constitución y la Ley.

Por lo tanto, se estaba realizando un *desenclave* que se considera como

“medidas coherentes emprendidas por los poderes públicos para romper el aislamiento material, moral e institucional de zonas destinadas de otra manera al estancamiento económico o a la secesión política”³⁴

En sí, la ACP ha hecho todo lo posible para que continúe funcionando el Canal.

Por ello, ha desarrollado un sistema de planificación y administración financiera por periodos de tres años que no toma en consideración a su proyecto de presupuesto anual como parte del Presupuesto General del Estado. Esto es, funciona de manera autónoma y descentralizado de la administración estatal. Este proyecto se presenta al Consejo de Gabinete, dentro de la Asamblea Nacional con la finalidad de autorizar su aprobación o rechazo, de conformidad al capítulo 2o., del Título IX de la Constitución nacional.

Los conceptos que en el Presupuesto se deben contemplar se enfocan a las contribuciones de la seguridad social, pagos de las tasas por servicios públicos prestados, el traspaso de los

³⁴ J.J. Labasse. L'Organisation de L'Éspace. Hermann, París, 1966.p 119 en libro de Jaramillo. *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino* México, Grijalbo, 1976, p 48

excedentes económicos al Tesoro Nacional, los costos de operación, inversión, funcionamiento, mantenimiento, modernización, ampliación del Canal y las reservas necesarias para emergencias y contingencias, de acuerdo a la Ley y su Administración.

En lo concerniente a la ejecución del presupuesto, ésta es ejercida sólo por la ACP y es fiscalizada por la Junta Directiva y solamente para un control posterior, por la Contraloría General de la República [art. 320 const]. También, la ACP debe pagar anualmente al Tesoro Nacional derechos por tonelada neta del Canal de Panamá, o su equivalente, cobrados a las naves sujetas al pago de peajes que transiten por el Canal de Panamá. Por concepto del tránsito por el Canal de Panamá, las naves, su carga o pasajeros, sus propietarios, armadores o su funcionamiento, así como la Autoridad del Canal de Panamá, no están obligados ni sujetos a ningún otro gravamen nacional o municipal [art. 321 const].

Adicionalmente, a parte de regirse por la constitución de Panamá, la ACP posee una “*Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá*”. Esta fue creada por la Asamblea Legislativa. En esta ley se formulan los lineamientos derivados la operación del canal y acorde con el beneficio al mundo en el aspecto marítimo. En sí, consiste de normas para su organización, funcionamiento y modernización con la finalidad de hacer del canal una empresa eficiente, rentable, pilar del desarrollo humano y socioeconómico del país. En específico, se identifica como Ley no. 19 del 11 de junio de 1997.

Conjuntamente, existe otra ley, la *Ley no. 28 que aprueba la Propuesta de Construcción del Tercer Juego de Esclusas en el Canal de Panamá, sometida por el Órgano Ejecutivo*”.

Así pues, la gestión de la ACP, a partir de 1999, ha tenido el objetivo y función de “esencialmente suministrar la operación de traslado en la transportación naval mercante transoceánica celebrada entre los océanos Pacífico y Atlántico; cuanto de suyo, asistido su impacto, representa economías sobre distancias físicas subyacentes entre los mercados, sans phrase. En su lugar, el inminente objetivo económico, lo que entretanto es su primordial *raison d'être*, es

mientras con actuar de óbice o bujía esencial en el contexto del desarrollo mercantil al cobijo del mercado mundial.³⁵

Además, la responsabilidad de la ACP ha sido la de

“proveer lo necesario para asegurar la adecuada protección y vigilancia de las instalaciones del canal, así como garantizar la navegabilidad segura y libre de interferencias por lo cual coordina con los estamentos policíacos del Estado Panameño.³⁶

Al mismo tiempo, la ACP, en sus inicios, expone, en su página electrónica la siguiente información *-Presupuesto Fiscal de la ACP. (mill dls)*

Concepto	2001	2002	Diferencia
Presupuesto	782.9	795	+12.1
Ingresos por Peajes	584.9	593.3	+8.4
Ingresos por venta de agua potable, electricidad y otros servicios	198.3	189.7	- 8.6
Gastos de operaciones	539.1		
Programa de Inversiones	198.3		
Pagos estimados al Tesoro Nacional	198.2	226.8	+ 28.6
Entradas totales del canal	25.3% (3.7 mill más que en 2000)		
Para nuevos proyectos	126		
Tránsito de número de buques de alto calado	5,125, un aumento del 1.3% (prom 33.9 buques por día)		
	14,868 tránsitos (aumento del 290%)		

Fuente: Información Financiera del Canal
<http://www.pancanal.com/esp/fn/index.html>

³⁵ D. Turner. “La Trilogía del Canal de Panamá, Cien años de Humillación”, Panamá, 2007, p.28

³⁶ ACP. [en línea], Panamá, Dirección URL:
http://www.embpanamamexico.com/PAsp/comer/canal/ante_canal/ante_canal.html. [consulta: 20 de diciembre, 2009]

Efectivamente, la República de Panamá, a través de la ACP, persiste en otorgar un servicio cada vez mejor a los usuarios del Canal. Por ello, elabora y aprueba la normatividad jurídica encaminada a planificar, recibir, administrar para darle el mejor destino a las áreas revertidas. Estas que estuvieran comprendidas dentro de la antigua *Zona del Canal* que el gobierno estadounidense mantuviera bajo su administración hasta el 31 de diciembre de 1999. Por tanto, el gobierno panameño ha establecido la institución denominada Autoridad de la Región Interoceánica A.R.I. Esta institución ha venido desarrollando y planificando proyectos destinados a conjugar la economía de servicio panameña (*Zona Libre de Colón*³⁷, centro bancario, turismo y facilidades tributarias) con el sector marítimo y de tránsito mundial que ofrece la nación istmeña. Todo ello, en el sentido de poder desarrollar y modernizar los sistemas portuarios, ferrocarril, de infraestructura vial y de *transporte multimodal*³⁸ que posee el Canal y simultáneamente, aplicar estrategias para la conservación de la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá.

Cabe señalar que la ACP le fue entregada el 15 de mayo por la empresa de auditoría internacional *Det Norske Veritas y Stat-a-matrix*³⁹, la certificación ISO 9001. Esto representa la calificación de la confianza que se proporciona a sus clientes por tener procesos bien definidos y documentados para planificar y controlar la calidad de los servicios que presta el canal interoceánico.

Actualmente, dadas las crecientes demandas del comercio internacional, se ha implementado el *Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá*⁴⁰. Esta necesidad se subordina a la

³⁷ Por *Zona Libre* se entiende a la región localizada fuera de los centros de distribución y abasto de insumos y bienes básicos nacionales. Por ello, se le exenta de impuestos en la compra de mercancías de procedencia extranjera necesarias para la producción y el consumo. Esto sucede en el puerto de Colón creado en 1951, de 400 hectáreas que comprende de 1,900 compañías.

³⁸ El transporte multimodal se constituye de diversos modos de transporte más usados que son: aéreo, carretero, ductos, ferroviarios, fluvial, lacustre y marítimo; y los sistemas de unitarización más empleados en la actualidad son: paletas o bandejas, barcasas o gabarras y contenedores de acuerdo al Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional del 24 de mayo de 1980 Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, documento de Salgado y Salgado, José Eusebio “El Documento de Transporte Multimodal y el Transporte Multimodal”. FES.Aclatán, UNAM, México, 1998, p. 3.

³⁹ La empresa *Det Norske Veritas*, con sede en Noruega, se especializa en inspeccionar y certificar las condiciones operativas, técnicas y de seguridad de naves mercantes. La empresa *Stat-a-Matrix*, con sede en los EE.UU., se enfoca a la certificación de calidad, ISO 9000

⁴⁰ Cabe mencionar que este proyecto implica la puesta en marcha de operaciones financieras y mercantiles tales como por ejemplo, negociaciones, licitaciones, contratos, adquisiciones y compras, abultamiento de planillas, obras invisibles, reposición de equipos, mantenimiento, primas, seguros, obras complementarias, bienes raíces, arrendamientos, concesiones y exenciones. Por tanto, habrá que aumentar la deuda externa que Panamá tendrá

consecuencia del aumento de afluencia comercial a través del mismo de los barcos *Panamax*, lo cual hace que las operaciones realizadas en la vía interoceánica se enfrenten al hecho de que la atraviesen otros buques conocidos como *Post Panamax*⁴¹ de mayor capacidad de transporte. Precisamente este proyecto se ha aprobado por la población panameña, mediante un referéndum nacional el 22 de octubre de 2006 (con un 76,83% de los votos a favor y un 21,76% en contra).

Por encima de esto, cabe señalar e informar que el 55% de la población panameña se abstuvo de manifestar su aprobación o reconocimiento lo cual pone en duda el hecho que la mayoría de la población panameña acepta la propuesta. De todos modos, se ha iniciado el lunes 3 de septiembre de 2007, la inauguración de la obra plasmada en la propuesta, con la finalidad de continuar satisfaciendo los requerimientos del mercado mundial y se espera concluyan las obras el 15 de agosto del 2014.

2.5 El Comercio Internacional

El hecho de haber construido el Canal de Panamá, al momento de su inauguración en 1914, afectó al comercio marítimo mundial al otorgarle una ruta marítima más corta. Mas en un principio, la vía marítima fue diseñada para el beneficio del comercio norteamericano, dentro del área de influencia, principalmente, norteamericana.

que recurrir con el objetivo de poder realizar esa ampliacion.En ACP. Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, 2005-2025,pág. 29

⁴¹ Las embarcaciones *Panamax* son contenedores. Estos definidos como '*recipientes*' cerrados de madera o metal precintados y sellados, que permiten transportar carga general '*como en todo*'. Necesariamente no debe tratarse de una misma mercadería" según Díaz, Enrique L. y Jorge Medina C. Bosquejos sobre cajas de carga. Montevideo, Ediciones ALAMAR, 1967. p. 8 en el documento de Salgado y Salgado, José Eusebio "*El Documento de Transporte Multimodal y el Transporte Multimodal*". FES.Aclatán, UNAM, México,1998. Los contenedores pueden contener un máximo de 4,500 TEU (unidad de transporte equivalente, medida estándar internacional de carga para contenedores de 20 pies, con 65.000 toneladas y 12,5 m de profundidad.). Entre los cargueros considerados de este tipo se tienen los cargueros da granel (grano, mineral). El buque *Panamax* está diseñado para ajustarse a las dimensiones permitidas para que estos baros puedan cruzar el Canal de Panamá, establecido por el tamaño de las esclusas y su calado. Por *calado* entiéndase a la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación y la línea de base o quilla con el espesor del casco incluido. Por tanto, que, el Proyecto de Ampliación del Tercer Juego de Esclusas, de acuerdo a declaraciones de la ACP, permitirá el tránsito desde 5,000 hasta un máximo de 12,000 teus. Tomando en consideración que el actual promedio de barcos que transita el Canal, aproximadamente, asciende a 42 barcos diarios; por tanto, se estima que pasará un promedio de 8.4 *Post Panamax* diarios. Así, con dicho proyecto se espera satisfacer las demandas del mercado mundial y otorgar un adecuado servicio a la circulación de los *Post Panamax*, aproximadamente de 15m, por el canal. En ACP. *Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, 2005-2025,pág.37*

“The six-mile-wide Canal Zone opened countless possibilities for the United States. With troops stationed in the Canal Zone a construction completed in 1914, the United States connected the vibrant economies of the East Coast and the Caribbean with those of the Eastern Pacific”.⁴²

En referencia, después de la separación de Panamá de Colombia, EE.UU. le adjudicaría el pago de la deuda que en un inicio Colombia contrajera con la Compañía del Ferrocarril.

Además, la anualidad que EE.UU. se comprometiera a pagar a Panamá por el uso del territorio panameño de la Zona del Canal por \$250,000 de dólares anuales fue desde un principio una ficción. Esto es, esa cantidad obedecía al pago de la renta anual que el ferrocarril pagaba al gobierno colombiano. Por tanto, esa cantidad no correspondía a una renta del canal. Además, EE.UU. unilateralmente se apropió de los puertos de Panamá y Balboa, así como el propio ferrocarril. De igual manera, ante la injerencia estaounidense, se le descontó unilateralmente por parte del gobierno de los EE.UU. con cargo al pago de la renta canalera durante los siguientes diez años. Asimismo, se recurrió a los empréstitos externos a partir de los años de 1914 con el propósito de que mediante el impulso de obras públicas a manos del Estado istmeño se absorbería una parte de desempleados que el gobierno estadounidense desecharía sobre el istmo para la conclusión de las obras de construcción del Canal.

Los empréstitos por concepto de la *Zona del Canal* se reembolsaron a 4% de interés en un periodo de 50 años. Por oposición a los ciclos de endeudamiento externos, las demás naciones latinoamericanas, quienes acopiaban divisas, a raíz de la Primera Guerra Mundial, como exportadores netos, de alguna manera, tuvieron la capacidad de sufragar sus débitos externos públicos. Por tanto, Panamá se sumergía en un oneroso endeudamiento externo que consigo lleva la enajenación de sus finanzas públicas y la del erario, mismo que se enfocó a la absorción del desempleo que iniciaba resultante de la gradual terminación de obras previstas en la construcción del canal. De igual forma, la población económicamente activa

⁴² E. Davies *The United States in World History*. British, Routledge, 2006, pág 118

en la *Zona del Canal*, que simplemente constituyó un segmento significativo de la demanda interna, su actividad nunca fue contabilizada para la determinación de la renta nacional.

Dentro de esa situación, a lo largo del siglo XX, hacia las décadas de los años sesentas y setentas, la Cuenta Comercial del Balance de Pagos presentó la subsecuente información:

Cuenta Comercial del Balance de Pagos 1960 – 1968
(mill de dlls)

Año	Importaciones	Exportaciones	Déficit comercial (1)
1960	155.453	90.726	64.727
1961	176.589	107.390	69.199
1962	203.016	132.680	70.336
1963	222.738	149.999	72.739
1964	245.730	176.257	69.473
1965	264.357	200.330	64.038
1966	311.468	228.836	82632
1967	322.465	245.071	77.394
1968	346.298	256.860	89.438
Total	2,248.114	1,588.419	659.965
Crecimientos (%)			
1960-64	12.1	18.1	1.9
1964-68	9.1	9.9	7.6
1960-68	10.6	14.0	4.7
Participación relativa (%)			
1960-64	100.0	65.5	34.5
1964-68	100.0	74.3	25.7
1960-68	100.0	70.8	29.2

(1) El cálculo del déficit se obtiene en el valor de las exportaciones y reexportaciones

Fuente: Tesis D.Turner. La Deuda Externa del Tercer Mundo, *némesis del Siglo XX*., México (2001),cuadro n. 2 p.96

Por tanto la situación económica y comercial expuesta indica que las importaciones y adquisición de empréstitos extranjeros fueron superiores a lo que la economía panameña podía producir por lo que se puede constatar la gran dependencia del país hacia el comercio internacional.

Esto implicaba que en su comercio exterior, Panamá se supeditaba a las inversiones norteamericanas a causa de la construcción del Canal y la Primera Guerra Mundial. Se realizaron reexportación de mercancías a la zona canalera, mostrando una fuerte capitalización a la balanza de pagos. Más tarde, con la ampliación de la economía norteamericana, en 1940, previo a la entrada del EE.UU. a la Segunda Guerra Mundial,

sobrevino un desequilibrio por movimientos de capital de activos bancarios y ahorros nacionales, perjudicando en Panamá una descapitalización. En suma, se puede apreciar la dependencia de Panamá respecto al comercio exterior y sobretodo por las consecuencias económicas de la Segunda Guerra Mundial derivado del mando económico liderado por los Estados Unidos como se muestra a continuación:

Transacciones de cuenta Corriente con la Zona del Canal y el Resto del Mundo de 1946 a 1954) (en miles de Balboas)

Año	A. Balanza de Transacciones en bienes y servicios, donaciones y capital privado								
	I. Bienes y Servicios								
	Zona del Canal			Resto del Mundo				Saldo	Neto bienes y servicios
	Ingresos	Egresos	Saldo	Exp	Imp	Ingresos	Egresos		
1946	49.9	-4.9	44.4	16.0	-53.6	15.9	-23.0	45.5	-1.1
1947	41.4	-6.9	35.4	18.3	-71.7	14.3	-28.8	-47.7	-32.3
1948	45.4	-6.4	39.0	25.4	-59.7	12.6	-28.0	-49.7	-10.7
1949	48.8	-5.4	43.4	25.8	-57.0	13.7	-32.4	-49.9	-6.5
1950	44.4	-6.4	37.7	30.0	-61.9	13.7	-30.0	-48.2	-10.5
1951	40.5	-7.3	32.2	29.1	-	15.1	-32.4	-50.2	-17.0
					62.0				
1952	43.0	-8.2	34.8	37.2	-77.4	17.0	-34.4	-57.6	-22.8
1953	45.5	-8.9	36.6	40.8	-72.8	17.8	-33.7	-47.9	-11.3
1954	45.5	-9.0	36.5	60.1	-87.5	19.1	-42.5	-50.6	-14.1

Fuente: Turner. Estructura Económica de Panamá (1958), cuadro 3, p.95

A pesar de las cifras expuestas en el cuadro anterior, para 1950 el tráfico comercial en la Zona del Canal conformaba el B/21.2 millones equivalentes al 9% del Ingreso nacional lo que no era de trascendencia significativa en la actividad económica nacional. Para los años sesentas, esa participación tampoco sería de un alcance relevante ni representativo para la economía nacional.

Más tarde, para los años sesentas, es preciso volver a señalar y recordar la importancia de la creación del Centro Financiero Internacional en Panamá, creado durante el gobierno de Omar Torrijos, como nueva estrategia de desarrollo nacional. Consistía en un modelo de economía abierta, consistente en la captación de capitales extranjeros, desregulación financiera y fiscal. Se conformó como un paraíso de inversiones, inversiones *off-shore*, y fiscal, demasiado atractivo a las instituciones financieras extranjeras, principalmente, bancos estadounidenses. De esta forma, Panamá se adhería a los supuestos de una interdependencia

de un mercado internacional al cual exportar lo que el país produjera. Así pues, en tanto, los efectos de este modelo, como crecimiento artificial, sobre el PIB fueron los siguientes:

Captación de los Depósitos Internos y Externos del Sistema Bancario Nacional (mill dls)

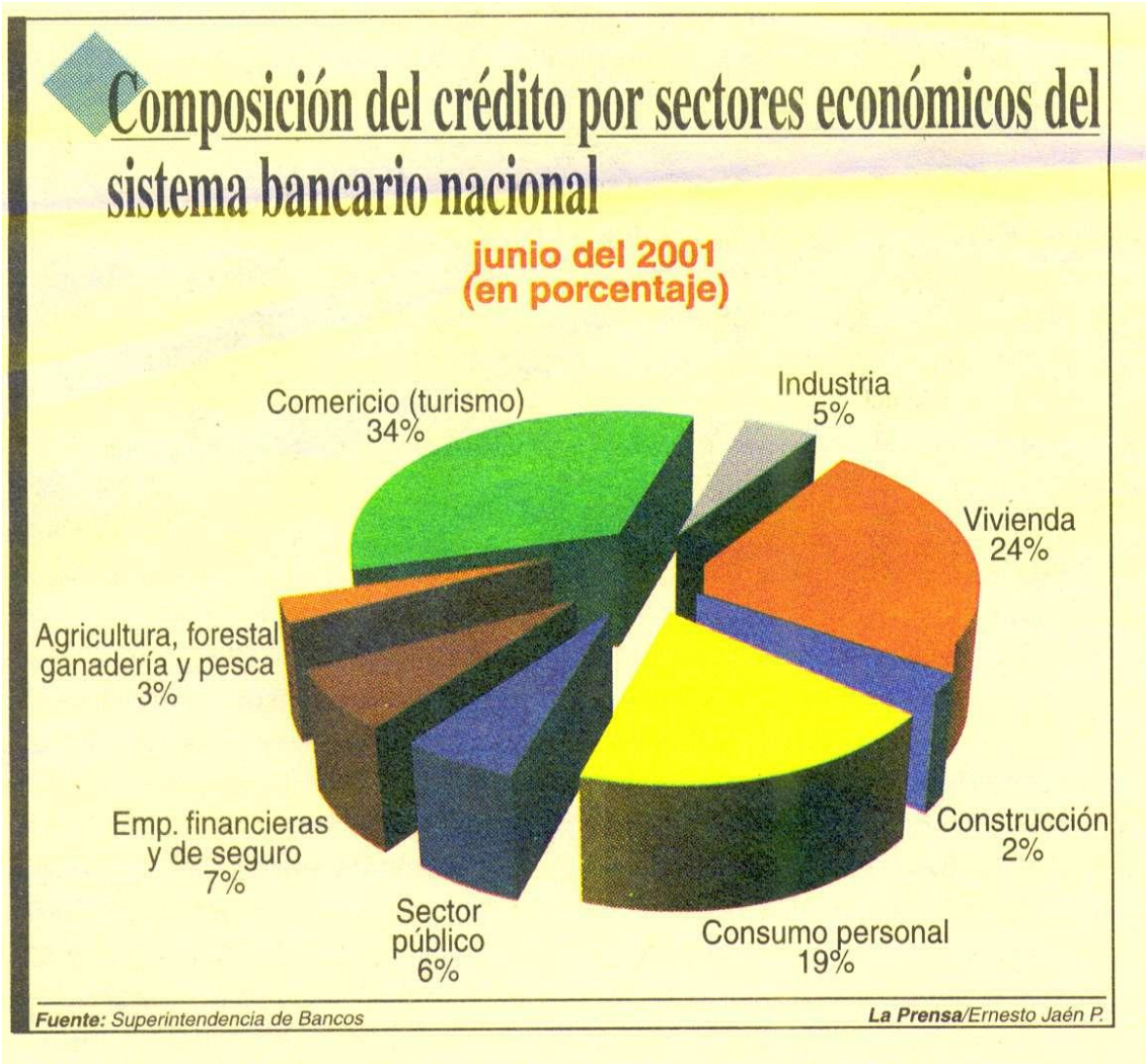
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca	19.4	18.0	17.2	16.6	16.1	15.5	16.1	16.1	16.8	16.0
Minería	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.2
Industria Manufacturera	17.2	17.2	17.1	17.1	16.8	15.6	15.4	13.5	13.2	13.0
Construcción	5.7	6.0	6.6	7.0	6.9	7.0	5.9	4.9	4.8	4.6
<u>Total Bienes</u>	<u>42.6</u>	<u>41.5</u>	<u>41.2</u>	<u>40.9</u>	<u>40.1</u>	<u>38.4</u>	<u>37.7</u>	<u>31.7</u>	<u>35.1</u>	<u>33.8</u>
Electricidad, gas y agua	2.8	2.9	3.1	3.3	3.5	3.6	3.9	4.3	4.4	4.4
Transporte, almacenaje y comunicación	6.2	6.7	7.0	6.9	7.3	8.2	8.3	9.9	10.6	10.9
<u>Subtotal de servicios básicos</u>	<u>9.0</u>	<u>9.6</u>	<u>10.1</u>	<u>10.2</u>	<u>10.8</u>	<u>11.8</u>	<u>12.2</u>	<u>14.2</u>	<u>15.0</u>	<u>15.3</u>
Comercio al por mayor y menor	13.8	14.1	14.0	14.0	14.0	14.3	13.5	13.1	12.3	12.5
Banca, seguros y bienes inmuebles	3.6	3.9	4.1	4.4	5.0	5.3	5.9	6.2	6.5	6.6
Propiedad de vivienda	6.6	6.7	6.8	7.1	7.4	7.5	7.7	7.9	7.9	8.0
Administración Pública	2.6	2.6	2.6	2.6	2.5	2.7	2.9	3.1	3.1	3.1
Servicios Públicos y Privados	13.3	13.7	13.7	13.7	13.7	13.9	13.9	14.4	14.1	14.2
<u>Servicios de la Zona del Canal</u>	<u>8.5</u>	<u>7.9</u>	<u>7.5</u>	<u>7.0</u>	<u>6.8</u>	<u>6.1</u>	<u>6.3</u>	<u>6.3</u>	<u>6.1</u>	<u>6.5</u>
<u>Subtotal Otros Servicios</u>	<u>48.4</u>	<u>48.9</u>	<u>48.7</u>	<u>48.8</u>	<u>49.1</u>	<u>49.8</u>	<u>50.1</u>	<u>51.0</u>	<u>49.9</u>	<u>50.9</u>
<u>Total Servicios</u>	<u>57.4</u>	<u>58.5</u>	<u>58.8</u>	<u>59.0</u>	<u>59.9</u>	<u>61.6</u>	<u>62.3</u>	<u>65.2</u>	<u>64.0</u>	<u>66.2</u>

Fuente: Panamá en Cifras (años 1974 a 1978), p.13

Como se muestra en el cuadro presentado, respecto a los depósitos externos e internos del Sistema Bancario Nacional, los sectores primarios como la agricultura y la minería han tenido un raquíto impulso y desarrollo en contraste con el sector de servicios. Esta situación implica un desarrollo interno precario beneficiando solamente al área de servicios en donde entran los capitales extranjeros resultante del establecimiento del Sistema Internacional Financiero de fines de los 60's. Respecto a los servicios derivados de la Zona

del Canal, éstos no son significativos para la economía nacional a causa del empleo de bajo cobro de peaje a las embarcaciones que transitan por el mismo. Por tanto, esta aportación es irrelevante ya que contribuye en poco a la renta y economía nacional.

De modo similar, para el año del 2001, la situación del crédito en el sistema bancario nacional por sector económico nacional estaba como se muestra en el cuadro siguiente:



Se indica que el resultado en la economía panameña no tiene mucha repercusión con la actividad de las operaciones del Canal.

La Zona Libre de Colón:

Sin embargo, Panamá todavía se encuentra inmersa ante la falacia de que la *ex-Zona del Canal* le hubo generado enormes cantidades de dinero. Estas ayudaron al país basadas, en efecto, en la gran afluencia turística y de las operaciones que antiguamente se realizaban con la *ex-Zona del Canal* en dólares americanos; lo cual, supuestamente, en parte, proporcionaba estabilidad económica al país. Por ello, Panamá dependía de las operaciones comerciales, importaciones y reexportaciones que antiguamente se realizaban con la *ex-Zona*; así como producto también de la corriente de entrada de capitales extranjeros para su magro desarrollo interno. Esta situación mercantil peculiar es la que originaba la provisión y circulación de la moneda norteamericana sustituyendo a la nacional, el Balboa.

Estas actividades se mantienen hasta la fecha simultáneamente con la existencia de la *Zona Libre de Colón*. Esta desde 1951 ha fungido en beneficio del comercio internacional y es la segunda zona libre después de Hong Kong. Colón, por su posición geográfica, tiene acceso a 4 puertos del Atlántico. Entre sus principales características se encuentran:

- a. Maneja más de \$ 11,000 millones de dólares en importaciones (de Hong Kong, EE.UU. y Japón)
- b. Tiene otros mercados en Centro y Suramérica.
- c. Sus exportaciones realmente son reexportaciones
- d. Maneja depósitos del Centro Bancario de Panamá que ascienden a \$ 600 millones y créditos bancarios en \$ 750 millones de dólares
- e. Se establecen medidas que prevengan el blanqueo de activos y piratería de marcas

La actividad de Panamá hacia el mundo derivada del uso del Canal interoceánico:

Panamá posee una flota mercante y un sistema portuario panameño con 5,700 naves seguida por Liberia y Grecia. Por tanto, la nación cuenta con un registro de naves, con sede de operadores, armadores, embaradores de puertos, naves y carga.

Los principales puertos son: Manzanillo International terminal, Cristóbal Balboa y Colón Container terminal. Entre todos se posee 16 grúas pórticas y 5 grúas postpanamax que manejan 1.4 *teus*⁴³

De lo anterior es interesante destacar que la nación centroamericana posee un registro naval ya que en ella recae la “*responsabilidad de administrar la mayor flota naviera del mundo*”. Por ello, ha introducido programas para facilitar que el registro naval panameño sea activo y respetado dentro de la comunidad marítima internacional⁴⁴.

Por tanto, la Autoridad Marítima de Panamá, por medio de la Dirección General de Marina Mercante, SECNAVES (un acrónimo de la Dirección General de Asuntos Consulares y Marítimos) se encarga del proceso administrativo relacionado con el registro de naves.

Desafortunadamente, Panamá ofrece muchas ventajas a los propietarios navales como a los acreedores hipotecarios. Esto se debe a que se otorgan incentivos por parte de las leyes fiscales panameñas. Así, se constata que todas las actividades realizadas fuera del territorio panameño por naves registradas en Panamá, no están sujetas al pago de impuestos ni a ningún otro gravamen. Estas acciones implican una captación de ingresos poco lucrativa para la nación panameña. Así pues, los países se aprovechan de esto para realizar sus actividades comerciales.

Adicionalmente, la legislación panameña no requiere a las naves registradas en Panamá que sean propiedad de residentes locales en territorio panameño. En relación a las sociedades mercantiles se recomienda que las naves sean propiedad de entidades corporativas panameñas con el fin de aprovechar la ventaja de la responsabilidad limitada en aquellos casos de colisiones o accidentes sufridos por la nave. No obstante, esto puede excluir a usuarios de otros países a deslindarse de su responsabilidad en estas situaciones y dejar a Panamá con tal dificultad. Esto se puede constatar en el caso del *abanderamiento*⁴⁵ que

⁴³TEU es una Unidad de medida estándar internacional equivalente a un contenedor de 20' con dimensiones de largo, ancho y alto de 20' x 8' x 8.5' respectivamente.

⁴⁴ACP, [en línea], en Línea. [<http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2008/pdf/informe08esp.pdf>]

⁴⁵En la Convención de Alta Mar, del 29 de abril de 1958, (UN Conference on the Law of the Sea, Ginebra) el derecho internacional público codifica la legislación y regulación de la condición y el régimen de navegación. Por ello, el artículo 3ro indica la libertad de navegación que ratifica a los Estados la capacidad de enarbolar su bandera en las embarcaciones a lo que se obligan a ejercer una jurisdicción y un control sobre esas

aprovechan los países para pasar por el canal y utilizar las ventajas mencionadas por el hecho de tener la bandera panameña. De esto se deriva el número de tránsitos en relación a los peajes pagados y al volumen de toneladas trasladadas a través del canal. Así pues, dentro del anexo, en la tabla número 3, la ACP muestra en su informe del 2008, algunos ejemplos representativos:

Tráfico por el Canal por Abanderamiento de Buque por País 2008

País	Tránsitos	Ingresos por Peajes	Toneladas Netas CP/SUAB ^a
Bahamas	1,009	62,819,113	17,608,825
China	209	28,687,897	5,929,542
EE.UU.	206	10,294,196	2,960,353
Hong Kong	483	47,267,976	11,959,371
India	28	2,229,845	709,278
Islas Caimán	143	9,467,606	2,910,995
Islas Marshall	714	74,275,379	18,247,184
Japón	56	7,786,921	2,478,145
Liberia	1,871	191,766,849	41,244,825
Panamá	2,883	324,758,481	77,827,123
Reino Unido	310	66,537,218	12,309,195
Singapur	476	58,472,289	14,529,295

Incluye Buques de Pasajeros

(a) La medida CP/SUAB es un indicador del sistema de arqueo del Canal de Panamá conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques

Fuente: Oficina de Investigación y Análisis de Mercado (MERI)

<http://www.panacanal.com/esp/general/reporte-anual/2008/pdf/informe08esp.pdf>

Del cuadro anterior es importante señalar la diferencia que existe entre los países la cantidad pagada por peajes entre los llamados paraísos fiscales (Bahamas, Islas Marshall, islas Caimán y los países desarrollados como EE.UU., Japón e Inglaterra. De igual manera, sucede con los tránsitos como resultado del abanderamiento que se les hace a esos países.

Es importante señalar, para ese año 2008, el caso de los EE.UU. se realizaron 38 tránsitos correspondientes al paso de navíos de guerra. Su cargamento ascendió a 173,950 toneladas equivalente a 350,301 de ingresos por peajes. Asimismo, 6 submarinos con 43,199 por tonelaje con 84,278 ingresos por peajes. Como se observa, las cantidades pagadas por peajes son menores respecto a los ejemplos manifestados. Esta situación implica las ventajas del

embarcaciones que tengan su bandera. El abanderamiento implica el ejercicio de una legislación de las leyes de un determinado Estado. Además, se observa la jurisdicción pena en caso de que se produzcan colisiones,

abanderamiento que se utiliza en el comercio internacional por parte de los países desarrollados.

Sin embargo, ante la información del abanderamiento, es necesario resaltar la trascendencia de la jerarquización e importancia para los países por flujo de carga de toneladas largas que se transfiere, de costa a costa, a través del Canal de Panamá presentado dentro del mismo anexo. Esto se puede constatar en el hecho de que EE.UU. ocupe el primer lugar (133,606,037 tons), China el segundo (43,764,223 tons) y Japón el cuarto (24,696,380 tons). En contrario, la India ocupa el 73vo lugar (109,565 tons) de cuyo comercio podría crecer en un futuro, implica la importancia de esa vía acuática.

La Estructura de Servicio y el Sistema económico del Canal:

El funcionamiento del Canal centroamericano tiene varias acciones para poder cumplir con los requerimientos que le exige el transporte marítimo. Estos se muestran a continuación:

incidentes, o casos de piratería, pérdidas que sufra la embarcación o prácticas que afecten a otros Estados. Sorensen, Max. *Manual de Derecho Internacional Público*. México, FCE, México, 19998, pág. 350

Componentes del Conglomerado de Servicio y el Sistema Económico del Canal

Sistema Económico del Canal			Paralelos
Directos	Indirectos	Inducidos	
Operaciones del Canal	<ul style="list-style-type: none"> • Líneas Navieras 	<ul style="list-style-type: none"> • Puertos 80% 	<ul style="list-style-type: none"> • Puertos 20%
	<ul style="list-style-type: none"> • Agencias Navieras 	<ul style="list-style-type: none"> • Zona Libre de Colón (ZLC) 20% 	<ul style="list-style-type: none"> • Zona Libre de Colón (ZLC) 80%
	<ul style="list-style-type: none"> • Venta de combustibles a barcos 	<ul style="list-style-type: none"> • Operadores de turismo canalero 	<ul style="list-style-type: none"> • Centro aéreo
	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios navales en tránsito 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de logística 	<ul style="list-style-type: none"> • Marina mercante
	<ul style="list-style-type: none"> • Reparación y mantenimiento de naves 	<ul style="list-style-type: none"> • Ferrocarril 	<ul style="list-style-type: none"> • Telecomunicaciones
	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de lanchas y pilotaje dragados 	<ul style="list-style-type: none"> • Zonas porcesadoras para la exportación (EPZ) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ciudad del Saber
		<ul style="list-style-type: none"> • Servicio Intermodal 	<ul style="list-style-type: none"> • Servicios legales
		<ul style="list-style-type: none"> • Turismo de cruceros 	<ul style="list-style-type: none"> • Certificación y clasificación de naves
		<ul style="list-style-type: none"> • Reparación y mantenimiento de contenedores 	<ul style="list-style-type: none"> • Juzgado marítimo
		<ul style="list-style-type: none"> • Transporte terrestre 	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio público
			<ul style="list-style-type: none"> • Intermediación financiera
			<ul style="list-style-type: none"> • Seguros
			<ul style="list-style-type: none"> • Educación y capacitación

Fuente: ACP. Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Proyecto del Tercer Juego de Esclusas (2005-2025), ACP, Panamá (2006), p. 71

La cuestión de los peajes:

La actividad del Canal de Panamá ha representado para el comercio marítimo internacional gran importancia para su óptimo funcionamiento durante el siglo XX hasta la actualidad. Ahora, esta vía interoceánica, bajo la administración de Panamá, desde 1999, el gobierno no habría de realizar reformas en el cobro de las tarifas de los peajes aplicados al tránsito en el Canal. Sin embargo, en los gobiernos sucesivos ya se habían considerado aplicar algunos mínimos ajustes de tarifas para los ejercicios de 2005, 2006 y 2007. Cambios relativos en materia de arqueo por carga de contenedores sobre cubierta, etc. A esto, no se han estudiado esfuerzos de incrementar la captación de ingresos por parte de la ACP. Es una situación en la que, ambos, el gobierno, como la ACP, todavía, no se han dado cuenta o no desean realizar la reestructuración, modificar la actual “tarifa” de peajes cobrada por el tránsito de naves en el Canal, a pesar de ejercer consigo esta vía una inexorable condición monopólica dentro del mercado naval mundial. Puesto que, en cuestión, ésta es demasiado baja y artificial, ya que, la misma, representa un “subsidio” descomunal. Mientras que éste es transferido predominantemente al país más rico del mundo: EE UU., en el istmo, asimismo, se experimenta la pobreza, afectando en un 40% de la población que vive bajo las peores condiciones⁴⁶.

Mientras tanto, por los ingresos provenientes de los peajes, conceptos que, junto con otros servicios que ofrece la ACP para el ejercicio del 2009, se pueden apreciar con mayor detenimiento en el anexo correspondiente, mientras tanto, se muestra que en los últimos años se tiene lo siguiente:

⁴⁶D.Turner. “Trilogía del Canal de Panamá,” Panamá, 2007, pp.10-11.

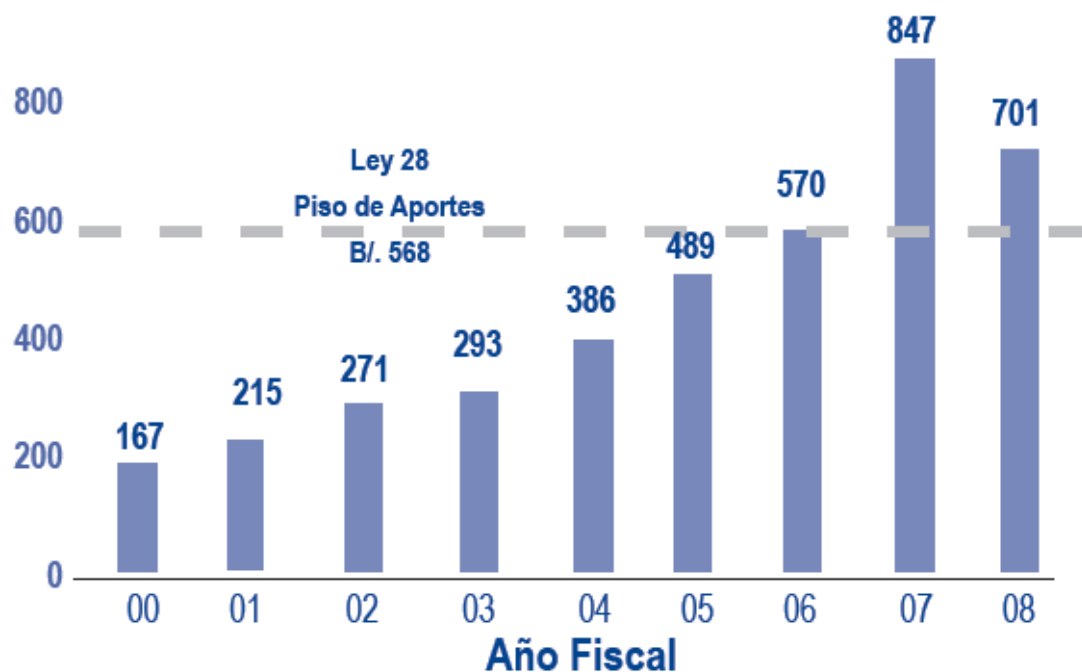
Ingresos captados por concepto de Peajes en el Canal de Panamá (mill balboas)

Concepto	2008	2007	2006	2005	2004
Ingresos por Peajes	1,317	1,183	1,026	847	757
Ingresos por venta de agua potable, electricidad y otros servicios	261	222	150	45	34
Gastos de operaciones	553	524	340	190	173
Programa de Inversiones	668	543	343	443	341
Pagos estimados al Tesoro Nacional	357	310	570	489	387
TOTAL	3,156	2,782	2,429	1,708	1,305

Fuente: ACP. Informe 2008 p.54 y 46
<http://www.pancanal.com/esp/general/reporte-anual/2008/pdf/informe08esp.pdf>

De esos ingresos la ACP ha publicado, en su informe de labores del 2008, pág 48, el aporte de los ingresos al Estado que según el organismo estatal es el siguiente:

Aporte Total al Estado (en millones de balboas)



De acuerdo a dichas aportaciones, entre el año 2000 y el 2008, se ha tenido una tasa anual de crecimiento del 20%. (ACP INFORME ANUAL 2008). Asimismo, en el mencionado informe de la ACP, pág 46, se muestra el aumento de los ingresos captados por concepto de peajes cobrados (1,318 millones) por el paso del canal y el resto por venta de agua y otros servicios marítimos (261 y 428 millones) indican que es “rentable” la vía interoceánica. Cabe mencionar ante esta afirmación, en la cual la ACP indica que el proyecto posee un costo de 5,250 MB/ existen estudios que demuestran lo contrario. Tal es la situación de

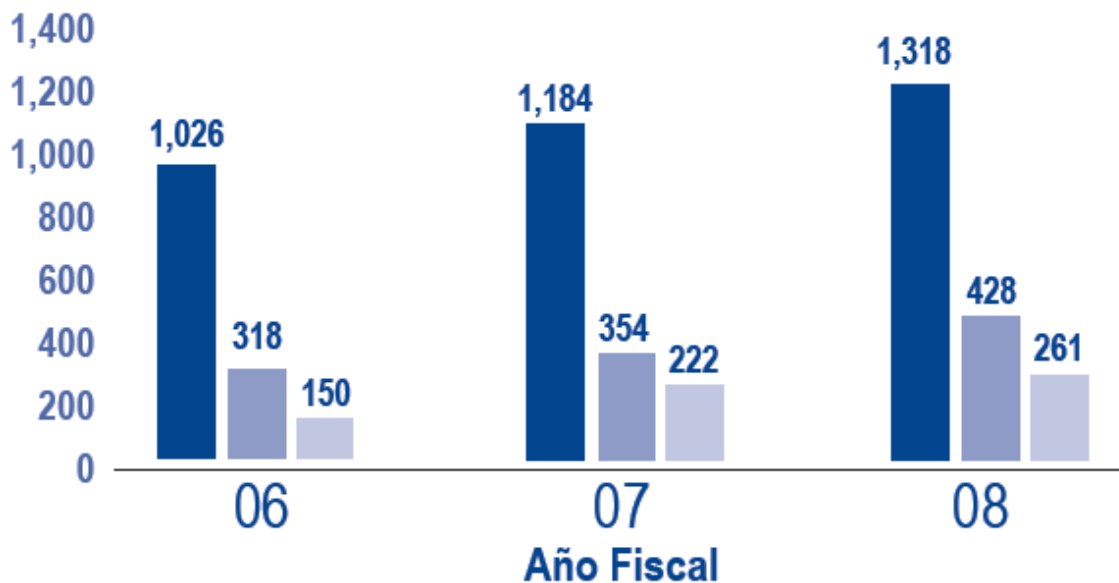
“la ‘incosteabilidad’ del PAC, procede como ya se constató a su vez, de un peculiar estudio de suma importancia , sufragado por cuenta de la ACP, en el año 2001, intitulado: Consideraciones Económicas sobre la Expansión de la Cuenca del Canal de pa, elaborado por Edward Niesten (Harner & Gullison Associates, LLC), el cual esta ilustre autoridad sabelotodo ha evitado hasta la fecha siquiera mencionar, donde ni PMAC ni PAC lo incluyen entre sus citados estudios bases, de suyo mismo, el cual previéndolo nos hace el llamado ya acerca de la factible ‘incosteabilidad’ del proyecto de ‘ampliación’ ”⁴⁷.

Este hecho contrasta con las declaraciones realizadas por la ACP que podrían traer problemas de financiamiento para el país centroamericano.

Mientras tanto, actualmente, la ACP obtiene ingresos por concepto del paso de buques por la vía interoceánica que se muestran en el siguiente cuadro:

⁴⁷D. Turner. “Reencarnación de Panamá Negro”, Panamá, 2007,. P. 17

Ingresos (en millones de balboas)



Empero, ante esta óptima situación, se requiere señalar el bajo cobro de peajes significa que el canal funciona como un subsidio, aspecto que se estudiará en el siguiente capítulo. Aparentemente, los ingresos del canal aportan cantidades significativas al Estado pero no se reflejan en el desarrollo de la economía nacional. Esto se tal como se mostró anteriormente en la condición del crédito en la economía nacional. Asimismo, con la *Zona Libre de Colón* que sólo beneficia, principalmente, a los inversionistas y empresas de los grandes capitales. Además, a causa de la entrada de grandes capitales en el Centro Bancario Internacional, de *desregulación económica*⁴⁸, debilitan al país en su implementación de una adecuada política económica para que éstos capitales beneficien al país y no a los grandes inversionistas extranjeros. Estos son aspectos que no se ven repercutidos en la economía interna.

2.6 El Tráfico por el Canal

Desde su apertura, el Canal de Panamá ha sido trascendental en el comercio marítimo. Por tanto, en un principio, al satisfacer las necesidades del comercio estadounidense, repercutió

⁴⁸ La desregulación económica, característica del actual modelo neoliberal que propugna la eliminación de impuestos y aranceles a la entrada de mercancías resultado de los Tratados de Libre Comercio que también se aplican a las zonas libres. De igual modo, a la entrada de capital a los países en donde los Estados eliminan las

para otros países en las rutas que se desprenden del uso del canal, de manera general, se muestran a continuación pero se pueden consultar en detalle en el anexo, en sus tablas números 8 y 9, que incluye la presente investigación:

a) Ruta del Pacífico al Atlántico que implica:

Ruta de la Costa Oeste de los EE.UU. hacia la Costa Este de los EE.UU. y hacia:

- Costa Este de EE.UU.
- Costa Este de Centroamérica
- Costa Este de Sudamérica
- Las Antillas
- Europa
- Medio Oriente
- Africa

b) Ruta del Atlántico al Pacífico que implica

Ruta de la Costa Este de los EE.UU. hacia la Costa Oeste de los EE.UU. y hacia:

- Costa Oeste de Centroamérica
- Costa Oeste de Sudamérica
- Oceanía
- Asia y el Lejano Oriente

Por ello, esta vía marítima del Canal de Panamá compite y tiene una participación en el comercio marítimo del 38% en la ruta entre el noreste de Asia y la costa este de los Estados Unidos. Su sistema intermodal mantiene una participación del 61% y el del Canal de Suez del 1%.

En relación al tiempo en que los buques atraviesan el Canal, se tiene un estudio, según el informe de de la ACP del año fiscal 2008:

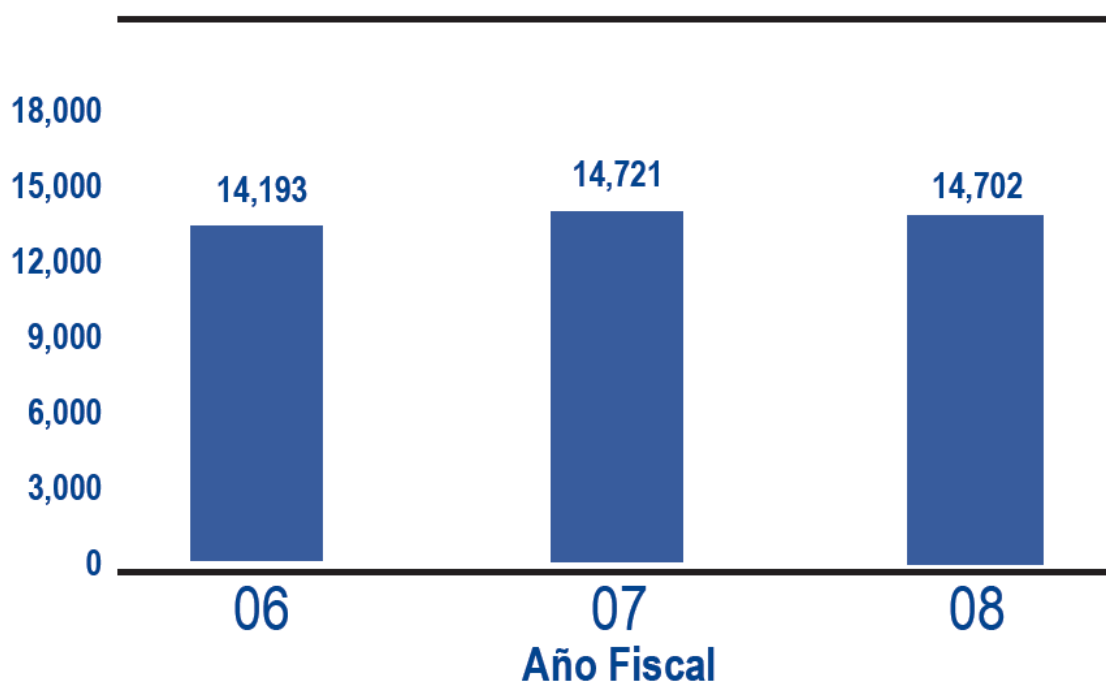
Tiempo de Tránsito a través del Canal de Panamá 2008

Tipo de Tránsito	Promedio Horas	Causas
Tiempo de Agua del Canal	31.5	Por condiciones de espera en temporada de alta demanda y por incremento de Cupos de Reservación (para mejorar el servicio) en febrero de 2008. Afectó a los buques que no tenían o no alcanzaron reservación.Repercutió en el Tiempo de Tránsito.
Tiempo de Tránsito	12.1	Aumentó gracias a las reservaciones realizadas en febrero de 2008. Ascendió a 14,702 tránsitos en ese año.

Fuente: Informe del Año Fiscal 2008 de la ACP, Panamá (2008), p. 13

Esta información se representa con la siguiente gráfica que indica el número de tránsitos. Esto es, la contabilización de veces que implica el paso de las embarcaciones que atraviesan el canal.

Tráfico del Canal de Panamá



Las mercancías que atraviesan el Canal de Panamá:

Dentro de este contexto es necesario indicar qué tipo de mercancías se transportan a través de Canal de Panamá las cuales son:

Segmentos de Carga de Mercaderías a través del Canal de Panamá

<i>Buques</i>	<i>Artículos</i>
1.Portacontenedores	Contenedores con diversas mercancías
2.Graneleros	Granos (maíz, soya, trigo), minerales, carbón, fertilizantes y productos derivados
3.Portavehículos	Autos
4.Graneles líquidos	Químicos, gases (propano), petróleo, crudo y sus derivados
5.Frigoríficos	Mercancías que requieren de congelación y tratamiento especial
6. Cruceros	Transporte de pasajeros
7.De carga general	Diversas mercancías
8.Misceláneos	Buques pesqueros, navales, de investigación, dragas y barcazas

Fuente: Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Proyecto del Tercer Juego de Esclusas (2005-2025), ACP, Panamá (2006), p. 14

Cabe resaltar que los ingresos derivados de los buques Portacontenedores son el principal impulsor del crecimiento del tráfico por el Canal. En el caso del año fiscal 2008, de acuerdo a la información expuesta de la ACP, el volumen de las mercaderías, en su página 15, se muestra a continuación:

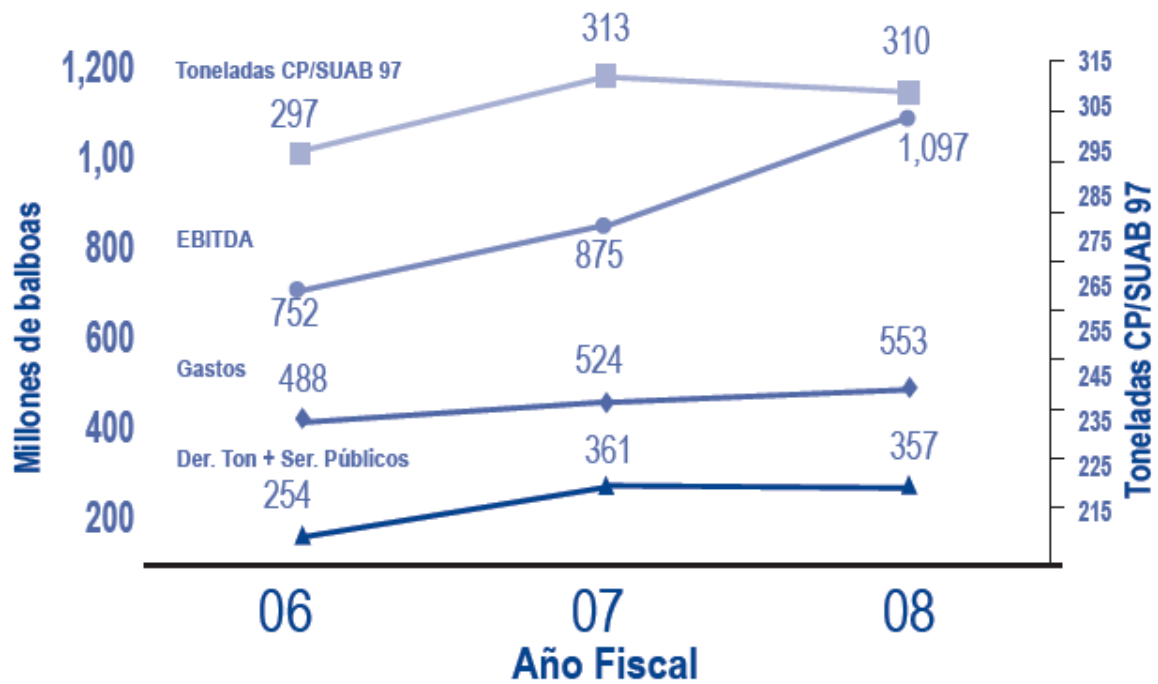
Informe de las cargas por Segmentos de Mercaderías transitadas por el Canal de Panamá en 2008

Buques	Tránsitos	Toneladas (mill CP/SUAB) y TEUS	Ingresos en Peajes (Balboas)	Observaciones
1.Portacontenedores	3,455	125 mill tons y 13 TEU (a)	B/.713	Merma ya que afectó la crisis bancaria, financiera e inmobiliaria de los EE.UU.
2.Graneleros	2,050	51 mill tons	B/.163	Granos provenientes de la Costa Este de EE.UU. Minerales, metales, azúcar
3.Portavehículos	817	40 mill tons	B/.123	Autos
4.Graneles/Cisterna líquidos	2,067	43 mill tons	B/.138	Compras a Venezuela (PDVSA) y a Ecuador por productos y a Colombia de crudo, gasolina y diésel Productos químicos provenientes de la Ruta: Costa Este de EE.UU.- Asia de soluciones de Etanol
5.Frigoríficos	2,166	18 mill tons y 152 TEU (a)	B/.66	
6. Cruceros	241		B/.32	
TOTAL	10,796	277 mill tons	B/.1,825	

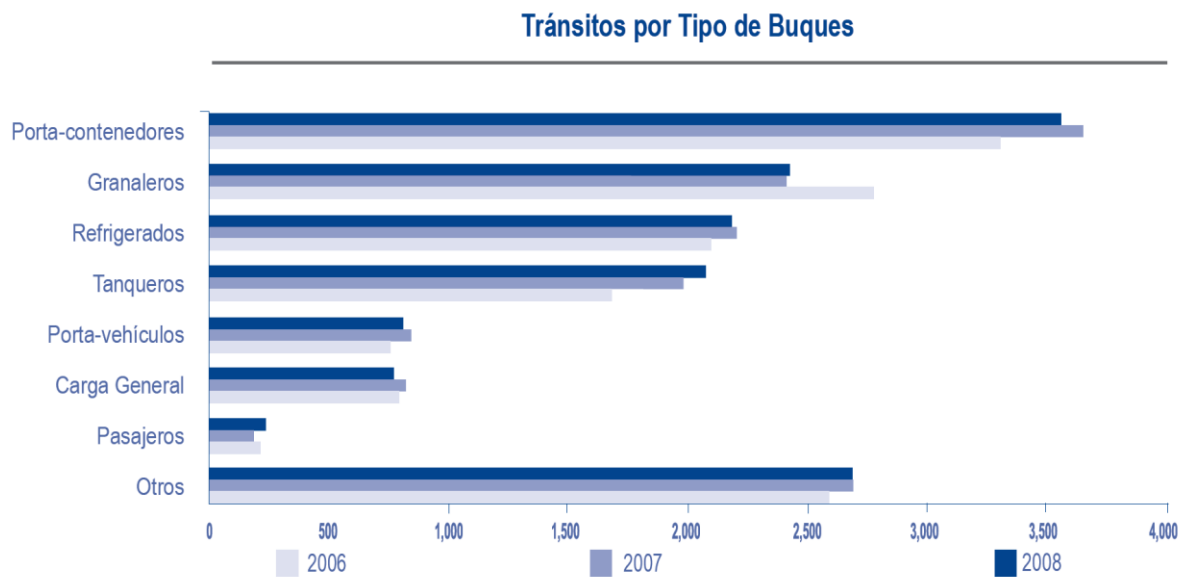
Fuente: Informe del Año Fiscal 2008 de la ACP, Panamá (2008), p. 14

(a) TEUS es una Unidad de medida estándar internacional equivalente a un contenedor de 20' con dimensiones de largo, ancho y alto de 20' x 8' x 8.5' respectivamente

Es necesario especificar la medida CP/SUAB, indicador del sistema de arqueo del Canal de Panamá conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques, es la que toma el personal de la ACP para establecer los peajes, indicado en su informe 2008, pág 47,

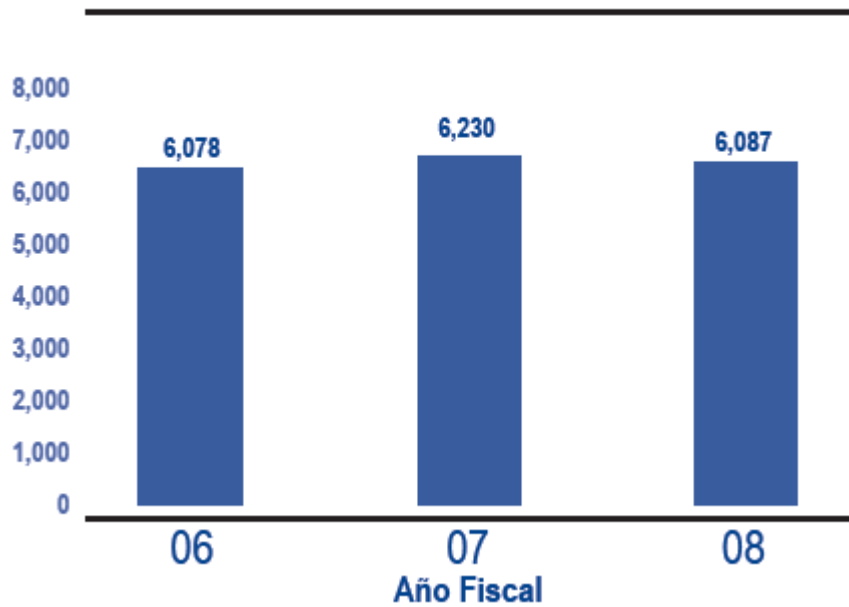


Lo datos de los buques que ha transitado en los últimos años (2006-2008) se ejemplifican mejor con la gráfica de la página 15 del propio informe de la ACP:



Asimismo, en lo que atañe al tránsito de buques *Panamax*, en el 2008, en la página 14 del mismo informe que se indica:

Tránsito de Buques Panamax



Adicionalmente, en el anexo, incluido al final de esta investigación, se presentan los tipos de buques que transitan por el canal, en relación a la capacidad de toneladas, de acuerdo con las tablas números 4 y 5, a fin de explicar mejor que tipo de mercancías y en importancia se transportan por las rutas que el canal ofrece.

Es interesante comparar los buques que transitan por el Canal con los del Canal de Suez para comparar los niveles de sus cargas:

Comparación de los Buques que pasan por el Canal de Panamá y por el Canal de Suez

<i>Canal Interoceánico</i>	<i>Tipo de Buque</i> <i>PORTA-CONTENEDORES</i>	<i>Número de Buques</i>	<i>Ruta</i>	<i>Número de Viajes x Año</i>	<i>Tiempo de Viaje ida y vuelta</i>	<i>Capacidad ad TEU</i>	<i>Productividad por Buque (si fuesen con cargas similares) (TEU)</i>		<i>Aspectos Relevantes</i>
							Anual	Capacidad Total de Servicio	
<i>Canal de Panamá</i>	<i>de Panamax</i>			6.7 viajes	56 Días				
Si se maneja ordinariamente	<i>PostPanamax</i>	8	Noreste de Asia – costa Este e EE.UU.			4,800	31,000	248,000	Servicio Semanal
<i>Canal de Suez</i>	<i>PostPanamax</i>	11	Noreste de Asia – costa Este e EE.UU.	4.7 viajes	77 Días	8,000	38,000	+ 410,000	Servicio Semanal
En caso de que por el Canal de Panamá puedan transitar Buques <i>PostPanamax</i> , el resultado sería la optimización de las unidades TEU incrementadas en mayor medida de lo que actualmente produce el Canal de Suez. A parte de este hecho, se tendría la ventaja de que por Panamá la distancia y tiempo es menor.									

Fuente: Propuesta de Ampliación del Canal, Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, ACP, Panamá (2006), p. 23

El cuadro anterior puede explicar lo que pasaría si el Canal de Panamá, si a partir del Proyecto de Ampliación del Tercer Juego de Esclusas, planeado entre el 2005 y el año 2025, comienza a utilizar buques *PostPanamax* como lo hace actualmente el Canal de Suez. Las consecuencias, serían las de facilitar el creciente comercio y tal vez, ganaría competitividad del tránsito pero habría que estudiar el cobro de los peajes.

Por consiguiente, el tráfico que se opera a través del Canal de Panamá hace del mismo imprescindible para el comercio y la navegación mundial. Los datos expuestos por la ACP reivindican la trascendencia en el comercio marítimo mundial.

2.7 Los Tratados comerciales en materia marítima

El canal de Panamá, por su papel en el comercio marítimo, debe estar modernizándose y estar infocado de los cambios en las actividades comerciales de la materia. Por tanto, el personal de la ACP ha establecido el intercambio de información entre los países y empresas.

Por lo tanto, la ACP mantiene acuerdos Internacionales entre los países interesados en las rutas marítimas. Por ejemplo, especialmente, se tiene a los EE.UU., país con quien mantiene los siguientes convenios para mejorar e intercambiar conocimientos y estrategias referidas a las operaciones marítimas⁴⁹:

- Administración Portuaria de Maryland
- Autoridad Portuaria de Curacao
- Autoridad Portuaria de Georgia
- Autoridad Portuaria de Nueva York - Nueva Jersey
- Autoridad Portuaria de Tampa
- Autoridad Portuaria de Virginia
- Autoridad Portuaria del Condado de Manatee
- Autoridad Portuaria Regional de Filadelfia
- National Response Team (NRT)
- Puerto de Everglades ^{Inglés solamente}
- Puerto de Miami

De igual modo, la Junta Asesora del Canal de Panamá está compuesta por distinguidas empresas importantes financiera y económicamente del mundo marítimo y de negocios por lo que se muestran algunas de ellas:

- American President Line
- CMA CGM
- China Ocean Shipping (Group) Company

⁴⁹ACP. 2010, [en línea], Panamá, Dirección URL: <http://www.pancanal.com/esp/fn/index.html>, [consulta 14 de enero, 2009]

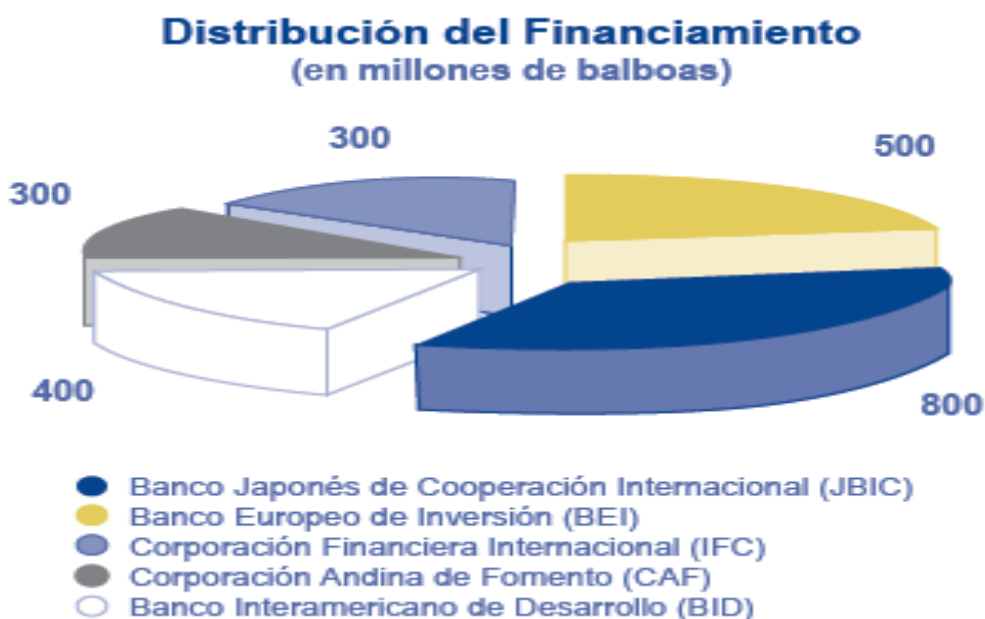
- Compañía SudAmericana de Vapores (CSAV)
- Evergreen Marine
- Hamburg-Sud
- Hanjin Shipping Company Limited
- Hapag-Lloyd
- Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (K-Line)
- Maersk
- Mediterranean Shipping Co.
- Mitsui O.S.K.
- Nippon Yusen Kaisha (NYK)
- Seatrade Reefer Chartering NV
- SONAP
- South Pacific
- STX Pan Ocean Company LTD
- Wallenius Wilhelmsen Lines AS
- Yanming Marine Trans
- Zim Israel Compañía de Navegación

De las mencionadas se observa que algunas son de origen norteamericanas asiáticas (chinas, japonesas y tal vez, en un futuro, hindúes), europeas y de Medio Oriente lo que implica la gran importancia de la vía interoceánica.

En relación al programa del Proyecto de Ampliación del Canal, se han realizado varios contratos como los de construcción de oficinas administrativas para las esclusas en el Pacífico adjudicado a la empresa Construcciones Ensin, S.A. en octubre del 2007. También, contratos de excavación, en el mismo año, a la empresa CILSA-Minera María, un contrato para el alquiler de la draga mecánica Il Principe a Condralux, S.A. en 2008, así como otro para el dragado de los cauces de navegación de la entrada Pacífica a Dredging International de Panamá entre otros más contratos referentes al proyecto de ampliación⁵⁰.

⁵⁰ACP, “*Informe Anual 2008*”, [en línea], p.18, Panamá, Dirección, URL [:http://www.acp.gob.pa/esp/index.html](http://www.acp.gob.pa/esp/index.html)], [consulta: 15 de diciembre 2009]

Así pues, la ACP cuenta con la participación de agencias multilaterales de créditos de financiamiento provenientes de Europa, Asia, y América. Tal es el caso de los servicios de asesoría financiera de Mizuho Corporate Bank, asesoría legal de Shearman & Sterling LLP., el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y la participación del Japan Bank for International Cooperation (JBIC). Estas acciones demuestran que no sólo los EE.UU. están interesados y tienen influencia en el Canal ya que la inversión tanto de Europa como de Japón participan en un proyecto, como la Ampliación del Canal, aparenta que es factible. Últimamente, entre las varias propuestas de financiamiento para dicho proyecto, la ACP determinó una propuesta que se adapta a sus necesidades. Es entonces que, la distribución del financiamiento queda de la siguiente manera:



Fuente: Propuesta de Ampliación del Canal, Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, ACP, Panamá (2006), p. 24

Por consecuencia, esta participación multilateral de “cooperación” internacional exterioriza la participación de intereses distintos a los norteamericanos con la finalidad de una aparente cooperación internacional que mejore la navegación y el comercio marítimo. Por consiguiente, para un futuro, se observará los acuerdos de las empresas trasnacionales en el proyecto de ampliación del Canal. Mas lo más interesante, se prestará gran atención a los poderosos consorcios navieros de países poderosos económicamente como lo son los

provenientes de Inglaterra, Alemania y EE UU, en su lucha para obtener las mejores ventajas de la vía interoceánica, recordando la gran injerencia que la nación norteamericana mantiene en Panamá, por medio de su muy conocida, *Doctrina Monroe*, impuesta y practicada ya desde el siglo XIX: “*América para los Americanos*” (1823).

2.8 Logros

A causa de la actividad marítima que el Canal representa se le han otorgado premios y reconocimientos a nivel internacional. Tal es el caso de los que a continuación se indican [Informe 2008, ACP, p. 29]: Fuente: Propuesta de Ampliación del Canal, Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, ACP, Panamá (2006), p. 24

PREMIOS Y RECONOCIMIENTOS OTORGADOS			
PROGRAMA	2006	2007	2008
Premio Inmediato	3,420	3,806	2,603
Premio por Acto o Servicio Especial	279	414	699
Premios de Seguridad	567	768	843
Premios por Años de Servicio	1,687	1,654	1586
Premios por Sugerencias (implementadas)	14	25	21
Premio por Servicio Distinguido	0	1	2
Premio por Servicio a la Excelencia Rodolfo Lammie	1	1	1

Fuente: Propuesta de Ampliación del Canal, Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, ACP, Panamá (2006), p. 26

Es entonces que Panamá, país experto en el funcionamiento de la vía interoceánica, se abre camino en el entorno internacional. Por medio de la ACP, institución paraestatal, que busca la optimización de los servicios del Canal interoceánico, es la vía marítima sujeta a los

intereses de las naciones quienes desean optimizar su comercio marítimo. Por ello, la propuesta de ampliación, acción más inmediata para la ACP, y para el comercio internacional, requerirá del interés internacional para el beneficio de las actividades marítimas de cualquier país que requiera atravesar el canal interoceánico. Esto implica, inversiones financieras, participación internacional y, por supuesto, la injerencia de las naciones más poderosas, principalmente, los EE.UU., Alemania e Inglaterra. Finalmente, el beneficio del Canal de Panamá otorga a la marina mercante internacional y a la reducción de las distancias de las rutas comerciales. No obstante, en compensación a éste, es preciso que Panamá obtenga un redituación del servicio prestado para el beneficio del desarrollo nacional.

En resultado, el funcionamiento del Canal, de la misma manera, debe ser provechoso a la economía del país que lo posee. Por ello, a lo largo del presente capítulo, que pretendió dar a conocer el funcionamiento del Canal, se llega a la conclusión de que ha servido, fundamentalmente, hacia intereses externos, particularmente, para los norteamericanos. Esto se vislumbra todavía de modo más patente, con la futura propuesta de ampliación, de la cual EE.UU. tiene gran interés que data a mediados del siglo XX. Por tanto, no sólo EE.UU. participa sino también Europa y Asia. En suma, Panamá debe tomar ventaja del servicio marítimo que ofrece la vía interoceánica y ejercer el Interés estatal a través de su política exterior. Con ello, los frutos de la operación del canal interoceánico ayudarían en gran medida a un mayor fortalecimiento económico del cual antaño se ha visto desfavorecido tras la colonización del istmo.

Capítulo III El Comercio marítimo de los Estados Unidos al paso del Canal de Panamá

El interés de los Estados Unidos hacia el canal interoceánico se explica mediante las implicaciones políticas, económicas y comerciales derivadas de su política en la región istmeña que se presentan después de la separación de Panamá de Colombia. Esto es, en el presente capítulo, el resultado de las acciones que EE. UU. Han realizado a fin de satisfacer sus intereses, aprovechando las ventajas que un canal interoceánico les ha otorgado.

De acuerdo al recuento histórico citado en el capítulo anterior, las condiciones que obligaron a Panamá a separarse de Colombia, a instancia de los EE.UU. en su interés por realizar la magna obra canalera, se abocó en un inicio, al desarrollo de su comercio desde la costa este hacia la costa oeste de su territorio. Pero esencialmente, el mayor provecho de la ruta marítima que ha proporcionado a EE.UU. radica en la obtención de su bajo costo de transporte concerniente al alto desarrollo de su industria.

3.1 Aspectos políticos y militares

Los EE.UU. reforzaron su presencia en el istmo panameño a partir de 1846. En esos años ya su política exterior se enfocaría a establecer acuerdos con el gobierno de Colombia. Por ello, el primer paso fue la conquista de la licitación para la construcción del ferrocarril transístmico (1850-1855) destinado al transporte de mano de obra para la extracción de oro proveniente de California por Panamá. Después, se realizaría el *Tratado Arias-Monge* (1856) el cual le permitiría a los EE.UU. el libre tránsito en Panamá, cuando todavía pertenecía a Colombia, tanto de sus ciudadanos como de sus tropas armadas sin restricciones¹.

En seguida, se abocó a la obtención de la concesión de la construcción de la vía interoceánica. A pesar de la existencia del *Tratado Clayton – Bulwer* (1850), referente a la neutralidad de Inglaterra y de los EE.UU. sobre el istmo, ambas potencias establecieron otro tratado designado como *Hay – Pouncefot* (1900) que eliminaba al primero. Es el momento en que Inglaterra y el resto de Europa renunciaban a su injerencia en la región dejando a los

¹ D. Turner. “La Trilogía del Canal de Panamá, Cien años de Humillación”, Panamá, 2007,p.4

EE.UU. como el único con el privilegio para la construcción de la vía interoceánica. Esto apoyado en el hecho de que la inversión de Francia en la región, neutralizada y boicoteada por los EE.UU., provocó la quiebra de su Compañía Universal del Canal. Así, los EE.UU. se erigían como la potencia hegemónica de la región ya a principios del siglo XIX, bajo el cobijo de la Doctrina Monroe.

Precisamente, el predominio estadounidense en la *Zona del Canal* implicaba un control militar y económico que se vería asegurado por medio de la vía política, con el tratado de 1903. A la vez, ante las naciones rivales en materia naval, EE.UU. comenzaba a influir en el rumbo económico internacional y establecería pactos para asegurar sus *zonas de influencia*² por lo que

“el reconocimiento de la militarización estadounidense de Panamá, innegablemente con la impasible aceptación de los propios ingleses, consistió en la suscripción de un singular acuerdo corporativo celebrado entre los poderosos consorcios navieros de Inglaterra, Alemania y EE UU (1902). Este acuerdo corporativo o tratado de carteles creó consigo un consorcio monopolístico mundial, por supuesto, contando con la anuencia implícita y oculta de sus respectivos gobiernos, en donde confabulados, a sus manos se repartían en tajadas el mundo para actuar con ejercer la dominación de mares, puertos y mercados, a su vez, tocándole en suerte a EE UU desde el norte del hemisferio hasta Centroamérica. Asimismo, la importancia comercial de este tratado ante todo residía en proceder con entonces arrebatarle a Francia el amplio predominio del cual gozaba su industria naval mercante en el mundo. El tratado Hay – Pouncefot asistió a su defenestración.”³.

² Por Zona de Influencia se entiende a la región que repercute en aspectos de seguridad para una potencia, como EE.UU., que le proporciona ventajas políticas, económicas o militares. Así, Panamá, país débil, económica y militarmente, con una situación neocolonial, representa para los EE.UU. un territorio estratégico por su morfología y ubicación por lo que se considera su Zona de Influencia en J.Michelena. *Política y Bloques de Poder*. 2000, pág 24 y 25

³D. Turner. “Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de Humillación”. Panamá, 2007, p. 4

Luego entonces, al propiciar la separación y lograr hacer de Panamá una nación independiente en 1903, se puede observar la complicidad de algunos personajes importantes que intervinieron en el movimiento separatista.

Cabe mencionar la definición que ofrece Paul Reuter sobre el concepto de *Tratado*:

“...un tratado es la expresión de voluntades concurrentes, imputable a dos o más sujetos de derecho internacional, que pretende tener efectos jurídicos en conformidad con las normas del derecho internacional”⁴.

En relación a lo que serían la formulación de los futuros artículos 2° y 3° del *Tratado Hay-Bunau-Varilla*, ya se había planeado en un acuerdo entre William Nelson Cromwell y Theodore Roosevelt, el 13 de junio de 1903. Esta información revelaba el destino del istmo en esa fecha, publicándose en el *The World* de Nueva York:

“El Departamento de Panamá se separará de Colombia si el Congreso de este país negare la ratificación del Tratado Herrán-Hay Entonces los separatistas harán un Tratado con los Estados Unidos en el cual les darán a éstos lo equivalente a la soberanía absoluta en la Zona del Canal En cambio, el Presidente de los Estados Unidos reconocerá prontamente el nuevo gobierno y se nombrará un Ministro para que negocie y firme el Tratado del Canal. Esto podrá hacerse rápida y expeditamente puesto que ya tienen los datos conducentes.”⁵.

Lo anterior se refiere y expone la planeación y manipulación de los movimientos separatistas que se habían estado gestando y el porvenir del Departamento de Panamá. Además, ya se tenía el antecedente del rechazo del *Tratado Herrán-Hay* y que la Compañía del Ferrocarril de Panamá, apoyando dicho movimiento separatista, haría todo lo posible para cumplir los planes y objetivos del gobierno estadounidense.

⁴P. Reuter *Introducción al Derecho de los Tratados*. México, FCE. 2001, p. 47.

⁵O. Terán. *Del Tratado Herrán-Hay al Tratado Hay-Bunau-Varilla*. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979, 5ta reimp, p. 410,

De igual modo, al momento en que Panamá se convierte en una nación independiente, a través del canje de notas entre gobernantes estadounidenses y panameños, se puede prestar atención a la manera en que se negociaba el *Tratado Hay-Bunau-Varilla*:

Nelson Cromwell, abogado general de la Compañía del Ferrocarril en 1903 pedía garantías a la Junta de gobierno Provisional y ésta las prometía:

Amador escribió a Prescott (2° Superintendente del Ferrocarril de Panamá):

“Noviembre 7,1903

El Jefe conspirador felicita a su principal edecán por la manera como se condujo durante la conspiración

(Firmado) Dr. Amador”

“Y así vinieron a cumplir estas palabras del Presidente Roosevelt: ‘El pueblo de Panamá se levantó literalmente como un solo hombre’ Sobre las cuales no anduvo muy desviado de la verdad del Senador Carmack (de los estados Unidos) cuando conferenciaba a esta expresión: como un solo hombre, dijo --- en un discurso ante el Senado --- que el solo hombre aquel había sido EL MISMO ROOSEVELT”⁶.

Esta declaración ejemplifica la manera en que los EE.UU. confabularon, indujeron, respaldaron y pagaron la separación de Panamá de territorio colombiano. Igualmente, el siguiente canje de nota, según Terán, muestra la ignorancia del contenido del texto pactado en el Tratado de 1903 por parte del nuevo gobierno panameño, lo que les impidió negociar en mejores términos dicho tratado:

No obstante, noviembre 18, 1903, comunica Dela Espriella, ministro de Relaciones Exteriores,

⁶ Ob. cit. pág. 398

“Washington, Noviembre 18 de 1903

(7:15 pm)

Dela Espriella,
Ministro de Relaciones Exteriores
Panamá

Hoy, Miércoles, a las 6:40 p.m. he firmado con el Secretario de Estado Hay, el contenido del Canal de Panamá, las condiciones políticas y financieras del Tratado acabado de firmar son las mismas del Tratado Herrán-Hay salvo simplificaciones necesarias referentes a casos de jurisdicción y estipulaciones análogas.

Amador, Boyd, Arosemena, (Carlos Constantino) tomaron el tren de Nueva York para Washington a las 4:50. Llegarán dentro de unas dos horas.

Felicito a Su Excelencia, al Gobierno y al Pueblo con motivo de la feliz terminación del difícil aunque magro acontecimiento

BUNAU VARILLA

(Ellos no supieron del contenido textual del Tratado en la residencia del Secretario de Estado Hay – solo Bunau Varilla una hora antes de firmarlo y los demás horas después).⁷.

Lo anterior indica que el Tratado se logró firmar gracias a la complicidad de Bunau – Varilla con Hay para evitar que la Junta de Gobierno Provisional de la República de Panamá interfiriera en la realización del Tratado. Bunau-Varilla había sido designado por ésta como enviado extraordinario y plenipotenciario para la negociación del mismo en los mejores términos y no para su perjuicio como finalmente se negoció en beneficio de los intereses norteamericanos. No obstante, poco conocimiento que se tiene de este escabroso acontecimiento hay mucho tema sobre ello. Por una parte, la negociación realizada a

⁷Ibdem. pág. 409

trasmano por Varilla-Hay correspondía al pago de \$10,000,000 millones de dólares en oro. Esta cantidad se le entregaría directamente del Tesoro Nacional norteamericano a Varilla por medio de una nota que Hay le solicitó directamente a las autoridades del Tesoro para la entrega de dicho pago en oro. Por otro lado, después de la llegada a Washington de la Comisión negociadora, para en tratado del Canal, nombrada por la Junta Provisional de Gobierno de Panamá ante el ministro Hay, por entero cargo de este, se les informó que ya el tratado había sido firmado. En consecuencia, la noticia espetada por el ministro Hay provocó gran sorpresa e inconformidad por parte de los comisionados.

Como respuesta de esta inconformidad, la Comisión fue víctima de la amenaza, presión y chantaje por parte del ministro Hay. Esta situación implicaba una solicitud de parte del gobierno colombiano al estadounidense de la entrega y aprehensión de los comisionados panameños para ser juzgados por el delito de alta traición a la patria.

Acto después de esta entrega, Colombia determinaría la ocupación militar colombiana al istmo. A su vez, efectuada la entrega de los comisionados, el gobierno colombiano se comprometía a aceptar el tratado tal cual aparecía ya suscrito. Por consiguiente, la respuesta de los comisionados redundó en la aceptación incondicional del tratado suscrito entre Hay y Bunau Varilla:

“EE UU- que el mismo tratado ante todo fue resultado de un cohecho pagado con oro del propio Tesoro Nacional estadounidense, por orden escrita del Secretario de Guerra John Hay, al ingeniero P. Bunau Varilla, menester a un atento “agradecimiento” por estampar su firma en el citado tratado (alevosía, cohecho y dolo). Una vez esto, luego después se hizo rehenes, por parte de Mr. Hay, a la Comisión negociadora del Canal, representada por Amador y Boyd, a su llegada a Washington con no obstante entregarlos a las autoridades colombianas para ser juzgados por el delito de alta traición a la patria que pesaba ya sobre ellos, si primero no se contaba la confirmación de su aprobación del tratado ya firmado (secuestro, rehenes, amenaza y extorsión). Asimismo, para entonces aparecer ratificado por la Junta Provisional de Gobierno del istmo: Arango, Arias y de la Espriella, se les amenazaba a la par a éstos con que, al fin y al cabo, EE UU no estaba obligado a defender a la república de Panamá del inminente ataque militar colombiano después de actuar éste a la entrega de los “comisionistas” en el caso de su negativa a la

ratificación del tratado ya firmado, puesto que, indudablemente, el compromiso de la defensa militar estadounidense al istmo estaba en su lugar reservado al artículo primero del tratado suscrito. Por tanto, en caso de cuya aceptación de éste, necesariamente la defensa ipso facto reconvénía obligatoria al gobierno estadounidense, antes no (mayores rehenes, extorsión y amenaza de invasión). Por último, tiempo después, en el siguiente año, el Congreso estadounidense aprobó este tratado tal y cual aparecía, a pesar de que en el texto original se presentaban tachaduras y enmendaduras manuscritas a enteras manos de Mr. Hay (complicidad de fraude e ilegitimidad jurídica de tratado).⁸

Incluso, el Secretario de Estado Hay, ante la delegación de los panameños, aparentó simpatía pero “*les hizo observar lo peligroso que sería y las graves consecuencias*” que traería el hecho de no aprobarse el tratado ya firmado por Varilla. Esta amenaza significaba el hecho de que se demoraría el reconocimiento de la República por parte de las otras naciones y las dificultades que se presentarían por parte del Congreso de EE.UU. para su aprobación. Y para hacer les prometió la posibilidad de realizar un tratado adicional, asunto que no se consumaría.

De cualquier manera, los EE.UU., para evitar inconvenientes, en 1921 a Colombia se le pagó 25 millones de dólares y se le dieron excusas oficiales por la separación de Panamá.

Es trascendental señalar de ante la manera en que el Tratado de 1903 se negoció, ejercitando la amenaza y el miedo, la recién nación quedaba a expensas de EE.UU. Por tanto, era de esperarse que aparecería condicionada la independencia de Panamá ya que en ese tratado se declaraba fehacientemente en el primer artículo del mismo⁹.

“Artículo I°

Los Estados Unidos garantizan y mantendrán la Independencia de la República de Panamá.”¹⁰

⁸D. Turner. “Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de Humillación”. Panamá, 2007, p. 6,

⁹Jaramillo.Levi, (et. al), *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, pp.64-67

¹⁰O. Terán. *Del Tratado Herrán-Hay al Tratado Hay-Bunau-Varilla*. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979, 5ta reimp, p. 420,

Así pues, EE.UU. tomaba entero control y dominio hegemónico sobre la soberanía de Panamá cortando cualquier libertad política para ésta.

Por lo tanto, el ignominioso *Tratado Hay - Bunau - Varilla*, fue un texto realizado sólo en el idioma inglés, elemento que indica un acto unilateral a la celebración de cualquier tratado, pone de manifiesto la supremacía, y a la vez, la subordinación de la naciente república que, a partir de ese momento, sería sometida hacia y bajo el influjo y control de los intereses norteamericanos. Esta situación comenzaba desde el momento en que Panamá ni siquiera pudo traducir el texto pactado ya que no pudo retener ni un original ni copia alguna. Los dos originales permanecieron en Washington hasta 1932, año en que el presidente panameño, Ricardo Alfaro, rescató un original y lo trasladó a la República de Panamá. Es así que, con dicho tratado del cual se elaboró el canje de ratificación en EE.UU. el 26 de febrero de 1904, se favorecía a los EE.UU. en el mismo, en puntos tan importantes como:

“Artículo 2°

La República de Panamá concede:

A PERPETUIDAD a los Estados Unidos el uso, ocupación y control de una zona de tierra y tierra cubierta por agua para la construcción, conservación, servicios, sanidad y protección de dicho Canal, zona de una anchura de diez millas, que se extenderá cinco millas a cada lado de la línea central del Canal que se va a construir principiando dicha zona a tres millas de la línea media de la bajamar en el Mar Caribe, extendiéndose a través del Istmo y terminando en el Océano Pacífico a tres millas de distancia de la línea media de la bajamar, con la condición de que las ciudades de Panamá y Colón y los puertos adyacentes a dichas ciudades que están incluidos dentro de los límites de la zona descrita no quedarán comprendidos en esta concesión. La República de Panamá concede además a perpetuidad a los Estados Unidos el uso, ocupación y control de OTRAS TIERRAS Y AGUAS FUERA DE LA ZONA ARRIBA DESCRITA, que puedan ser necesarias y convenientes para la construcción, conservación, servicio, sanidad y protección de dicha empresa. La República de Panamá concede también del mismo modo y a perpetuidad a los Estados Unidos todas las islas que se encuentran dentro de los límites de la zona ya descrita y además el grupo de pequeñas islas situadas en la Bahía de Panamá y conocidas con los nombres de Naos, Perico, Culebra y Flamento.

Artículo 3°

La República de Panamá concede:

A los Estados Unidos todos los derechos, poder y autoridad en la zona mencionada y descrita en el artículo 2° de este Convenio y dentro de los límites de todas las tierras y aguas auxiliares mencionadas y descritas en dicho artículo 2° los cuales poseerán y ejercitarán los Estados Unidos como si fueran soberanos del territorio en que dichas tierras y aguas se encuentran situadas, CON ENTERA EXCLUSIÓN DE LA REPÚBLICA DE PANAMA EN EL EJERCICIO DE TALES DERECHOS SOBERANOS, PODER Y AUTORIDAD.”¹¹

De lo anterior se puede mencionar algunas diferencias con el antiguo *Tratado Herrán-Hay*, negociado con Colombia. Este indicaba que se aplicarían 100 años prorrogables para la construcción, conservación, explotación y protección del Canal marítimo, el ferrocarril de Panamá, telégrafos, teléfonos, canales, diques, represas, depósitos de agua y obras auxiliares. De igual modo, serían 15 millas desde el canal principal, para canales auxiliares y otras obras y hasta la profundidad de diez brazas a continuación del Canal en la bahía de Limón y tres millas marítimas desde la baja marea en el Caribe y en el océano Pacífico. Asimismo, en el artículo 3° existían diferencias ya en un inicio. Los EE.UU. no afectarían la soberanía de la República de Colombia sobre el territorio dentro de los límites establecidos en contraste del tratado de 1903. Entre otros de los artículos del tratado de 1903 se indica

Artículo 4°

La República de Panamá concede:

¹¹Ob cit. p. 420,

A perpetuidad a los Estados Unidos derecho del uso de ríos, lagos para la navegación, construcción, conservación, servicio, sanidad y protección del Canal.

Artículo 7°

La República de Panamá concede:

A los Estados Unidos derechos de dominio de tierras, edificios, derechos de agua y propiedades necesarias para la construcción del canal de Panamá u otras obras de saneamiento y distribución de obras en la Ciudad de Panamá y Colón que a juicio e Estados Unidos sean necesarias y convengan a la construcción, conservación, servicio, saneamiento y protección del Canal y del ferrocarril. Estados Unidos tiene la autoridad de imponer y cobrar tarifas de agua y alcantarillado para poder pagar intereses y amortizaciones capitalizables del costo de las obras. Estados Unidos tiene que mantener el orden público en la Ciudad de Panamá y de Colón y sus territorios y bahías que a juicio de los Estados Unidos, la República de Panamá no pueda mantenerlo.

Artículo 9°

Panamá y Colón sean zonas francas con el objeto de no imponer ni cobrar derechos de aduana, tonelaje, anclaje, faros, muelles, ni contribuciones sobre naves que pasen por el Canal o sean de los Estados Unidos para el uso de la población y puertos de Panamá y Colón¹²

Como se observa, es en este tratado en el cual EE.UU. le impone a Panamá una serie de disposiciones que, de haber estado vigente en la actualidad, de acuerdo con la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969*, que entrara en vigor en 1980, se consideraría nulo. Entre las características que un tratado debe cumplir son:

¹²Ibdem. p. 424

- a) “*Pacta sunt servanda*”. De origen consuetudinario, en el artículo 26 de la Convención, indica la obligatoriedad de los tratados, respecto a las Partes, de los Estados, contemplando la necesidad de su cumplimiento de buena fe.
- b) “*Ex consensu advenit vinculum*”, Principio de consentimiento, base de la obligación jurídica, resultado de que los Estados otorguen su consentimiento para que de ello nazcan las obligaciones jurídicas de carácter contractual.

Así pues, con el *Tratado Hay - Bunau - Varilla* se observa entre estos elementos otros de los cuales EE.UU. toma a su conveniencia que hace que dicho tratado se invalide.

- *Capacidad*¹³: a Bunau-Varilla, al momento de firmar la Convención ístmica del Canal, no le fueron entregadas las cartas credenciales lo que impedía que surtiera efectos como enviado extraordinario y *Ministro Plenipotenciario*¹⁴ de Panamá ante el gobierno de los EE.UU. Por lo tanto, Bunau -Varilla no era la persona que pudiera encarnar el papel de las relaciones internacionales para negociar un tratado como el de 1903.
- *Consentimiento*¹⁵ por parte del gobierno: en este caso el panameño, para la firma, ratificación que fue el 2 de diciembre de 1903 en Panamá. El 23 de febrero de 1904 en Washington, en el Senado norteamericano. En esta situación sí hubo consentimiento por parte de Panamá. Sin embargo, no hubo la manifestación de buena fe, de manera libre, por lo que el tratado fue producto del error, dolo y el uso de la fuerza. Por ello, se consideraría nulo si estuviese bajo la normatividad de la *Convención del Derecho de los Tratados*.

Por lo tanto, el *error*, consistente en emplear un concepto equivocado o juicio falso de un hecho, incapacita al Estado ya que

¹³Por *Capacidad* se entiende la aptitud necesaria para ejercer derechos y contraer obligaciones internacionales, o, lo que es igual, para ser sujeto, activo y pasivo, de relaciones jurídicas internacionales. pág 80 en L. Jaramillo. *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976,p.83

¹⁴ De acuerdo a la Convención de Viena sobre Relaciones Diplomáticas, es una persona a quien un Estado le concede la facultad, capacidad y poderes de representación para realizar tratados internacionales ante otro Estado. Esto obedeciendo a los intereses manifestados con relación a su política exterior.

¹⁵ El *Consentimiento* implica la manifestación de la voluntad de un Estado para la aceptación de un tratado.

”no fue intención de Panamá ni de ningún panameño que el tratado del Canal concediera a los Estados Unidos, en relación con cualesquiera propósitos o fines, todos los derechos, poder y autoridad que emanan de la soberanía, sin restricciones de ninguna clase.”¹⁶

por lo cual Panamá en una nota del 11 de agosto de 1904 revela

”que a Estados Unidos corresponde tan solo y por delegación de Panamá, el ejercicio de los derechos que emanan de la soberanía en los casos expresamente especificados”¹⁷

Incluso

“En la Convención del Canal ístmico, pero en todo aquello en que el Convenio guarda silencio, los derechos de la República permanecen inalterables y completos. De acuerdo con Panamá, los dos países ejercen conjuntamente (los derechos de) la soberanía sobre el territorio de la Zona del Canal.”¹⁸

Lo anterior ejemplifica, según el artículo 49 de la *Convención sobre el Derecho de los Tratados de 1969*, el uso del error puesto que

- a) El tratado negociado se ratificó de manera apresurada
- a) Se ejerció fuerza en su consentimiento hacia el Estado panameño
- b) Se manejó el texto de la negociación en el idioma inglés, lenguaje que no manejaban los centroamericanos.

Del mismo proceder, existió dolo que, de conformidad con el artículo 49 de la misma Convención, implica

“si un Estado ha sido incluido a celebrar un tratado por la conducta fraudulenta de otro Estado negociador, podrá alegar el dolo como vicio de su consentimiento en obligarse por el tratado.”¹⁹

¹⁶L. Jaramillo. *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p. 84

¹⁷Ob cit. pág. 85

¹⁸Ibidem. Declaración de Arosemena, G. Diógenes A, en la historia documental del Canal de Panamá, imprenta Nacional, Panamá, 1962 (pág 262) en Jaranillo pág. 86.

¹⁹Ibid, pág. 86.

Es entonces que, para el tratado de 1903, la conducta fraudulenta de los EE.UU. se reveló evidente al simular la entrega de las cartas credenciales de Bunau -Varilla al presidente Theodore Roosevelt que no poseía en su poder ya que las tenían Amador y Boyd mientras viajaban a los EE.UU. Asimismo, el Secretario de Estado norteamericano, John Hay, el 15 de noviembre de 1903, enviaba a Bunau-Varilla el proyecto del tratado, texto muy parecido al *Tratado Herrán-Hay*, para que se lo devolviera “lo más rápido posible con sugerencias” el 17 de noviembre de 1903. Mientras tanto, ese 17 de noviembre, llegaban a Nueva York Manuel Amador y Federico Boyd, con quienes Bunau-Varilla debía discutir las cláusulas del tratado del Canal con la finalidad de negociarlo con los EE.UU. acción que no sucedió. Al contrario, Bunau-Varilla comunicó al Secretario Hay

“no puedo sustraerme el expresarle respetuosamente que deseo terminar la negociación y firmar el tratado mañana. Yo presiento una enorme cantidad de intrigas alrededor de la comisión que ha llegado; algunas personas se han precipitado hacia ellos, que buscan beneficios en demorar y enredar, sin que ninguno vaya derecho al fin. Yo le pido por consiguiente señor Secretario, que llevemos a efecto nuestro plan como fue echado originalmente, de terminar las negociaciones ahora.”²⁰

Por consiguiente, para el 18 de noviembre de ese 1903 Bunau-Varilla escribía una nota a Hay

“en vista de que la Delegación no ha llegado a Washington, yo tengo la libertad de negociar con usted solo y provisto de completos y absolutos poderes. (falsa afirmación).”²¹

Aunque la cita precedente desvirtua los hechos históricos, el Secretario Hay y Bunau-Varilla, en el domicilio del primero, a las 6:40 pm de la tarde, antes de que llegaran a Washington Amador y Boyd, firmaron el tratado del Canal. Es así que, se considera que se

²⁰Ibidem., Rivera Reyes, Juan y Díaz: Historia auténtica de la escandalosa negociación del Tratado del Canal de Panamá escrita por el propio autor de esta Convención, señor Phillpe Bunau-Varilla. Impresor S.A. Panamá, 1964 (pág 56) en Jaramillo pág. 88.

²¹Ibid.pág. 89.

empleó la fuerza amenazas y presión, de manera material y moral, como vicio de consentimiento, coacción e intimidación, ejercida por parte de los representantes de los EE.UU. para la negociación del tratado.

Es por ello que, se obligaba a Panamá a la firma del mismo. De esto se puede mencionar que la *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados* indica que

“la manifestación del consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado que haya sido obtenida por coacción sobre su representante mediante actos o amenazas dirigidos contra él, carecerá de todo efecto jurídico.”²²

Por lo tanto, la actuación de Bunau-Varilla, representante de los intereses de Panamá, no obedecían a los de la Junta Provisional del nuevo gobierno independiente. Al contrario, fue una negociación entre éste y el Secretario norteamericano que sólo beneficiaba a los EE.UU. Como consecuencia, de acuerdo a la mencionada Convención de Viena, el tratado de 1903 se posee elementos que hacen que se considera nulo. Esta situación derivada del ejercicio de la fuerza, la amenaza en violación de los *principios del derecho internacional*²³ incorporados en la *Carta de las Naciones Unidas*.

De igual condición, el tratado de 1903 procede en contra de lo que plantea la *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho de los Tratados* al referirse

“solemnemente el recurso a la amenaza o al uso de la presión, en todas sus formas, ya sea militar, política o económica, por un Estado, con el fin de coaccionar a otro Estado para que realice un acto relativo a la celebración de un tratado en violación de los principios de la igualdad o soberanía de los Estados y de la libertad del consentimiento.”²⁴

²²Ibid. pág. 90.

²³ Los Principios del Derecho Internacional dictados por la ONU consisten en la autodeterminación e igualdad de los Estados en el marco internacional. Aplicar la justicia y el derecho internacional. Fomentar entre las naciones relaciones de amistad basadas en el respeto al principio de la igualdad de derechos y al de la libre autodeterminación de los pueblos. Promover la cooperación internacional para la solución de problemas internacionales y evitar el uso de la fuerza y emplear elementos pacíficos para la solución de controversias entre los Estados

²⁴L. Jaramillo. *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p. 94.

Como se observa, el proceder por parte de los EE.UU., al realizar el tratado de 1903, con Panamá, según la normatividad mencionada, hacen del mismo un tratado que tiende a considerarse nulo. Además, se atentó a la integridad territorial, soberanía e independencia política de Panamá y que iba en contra de un derecho internacional. Es decir, los EE.UU. eran la nación que poseía el control de una parte del territorio panameño, la *Zona de Canal*, y aún más, territorio necesario para la conservación del canal.

Esta exposición tiene la finalidad de poner en evidencia la manera en que se realizó dicho tratado de 1903 y que en ese entonces, la normatividad del derecho internacional desafortunadamente, no se aplicaba. Es el momento en que a través de dicho tratado se establecía el enclave colonial. Sin embargo, para 1924, ante la mirada de la comunidad internacional, EE.UU. para evitar controversias, se dio un acuerdo entre su Secretario de guerra, Taft, y el embajador de Panamá en Washington, José Domingo Deobaldía, con la finalidad de “aclarar” que el Tratado de 1903 no significaba una “*cesión de territorio ni de soberanía*”. Y se explica a Panamá que “*no es una colonización*”.

Estas declaraciones se contradicen al momento en que EE.UU. ratifica su gran interés en la dominación del territorio panameño al declarar el Secretario de Estado, Hay, que

“el derecho de EE.UU. para adoptar y poner en vigencia órdenes dentro de la Zona del Canal emana del derecho que ellos tienen a ejercer los poderes de la soberanía.”²⁵

Es necesario volver a citar, ya hecho en el capítulo II, respecto a lo que dicta la Constitución panameña de 1904. En su artículo 136 que dice que “*El gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica podrá intervenir, en cualquier punto de la República de Panamá, para establecer la paz pública y el orden constitucional, si hubiera sido turbado, en el caso de que por virtud de tratado público aquella nación asumiere, o hubiere asumido, la obligación de garantizar la independencia y soberanía de la República*”. Y en el Artículo VII del Tratado del Canal en 1903, se daba a Estados Unidos el “justo” hecho de intervenir para mantener el orden público en las ciudades de Panamá y Colón así como en el resto de la República en el momento en que el “*país independiente*” no lo

²⁵Ciencias Sociales. *Canal de Panamá Canal Zone?* La Habana, Ciencias Nacionales, 1979, p. 30

lograra realizar”. De estas condiciones, los subsiguientes gobiernos panameños se verían condicionados política y económicamente ante los intereses económicos norteamericanos.

Por otro lado, el hecho de que los EE.UU. ejercieran su influencia en materia política implicó el gran interés del cual, por la posición estratégica, se derivaba del paso de mercancías a través del Canal interoceánico. Luego entonces, EE.UU. utilizaría la vía marítima, también, con fines militares. Esto significaría que

“las intervenciones militares – en nombre de las razones de seguridad o de interés económico – señalan los ciclos más importantes de las relaciones del imperialismo norteamericano con las naciones del mismo continente”²⁶

por lo que durante todo el siglo XX, el Canal estaría sujeto a los objetivos militares estadounidenses geoestratégicos no solo de la región sino hacia otros lugares del mundo.

Esto es, para 1926, se da entre Panamá y EE.UU., el *Tratado Kellog-White Alfaro Morales*. Era un tratado celebrado entre el ministro de defensa estadounidense Kellog-White y el ministro de relaciones exteriores Alfaro Morales. En éste se resalta una cláusula indicando

“Panamá se consideraría en estado de guerra en caso de un conflicto armado, en que EE.UU. fuera beligerante y le traspasaría a éste el funcionamiento y control de los principales medios de comunicación en todo su territorio.”²⁷.

Más tarde, para 1936, se establece el *Tratado Arias-Roosevelt*, entre el presidente panameño Harmodio Arias Madrid y su homólogo estadounidense Franklin Delano Roosevelt para modificar algunas cláusulas de intervención militar estadounidense a perpetuidad que se había establecido en el tratado de 1903. Era un *Tratado de Amistad y Cooperación* entre los EE.UU. y Panamá. El objeto era tratar de matizar el dominio de naturaleza colonial que ejercía la nación norteamericana sobre el istmo. En él se estipulaba el reconocimiento de una “renta” sobre la franja del territorio ocupado. En parte, la negociación trata de ratificar la

²⁶O. Ianni. *Imperialismo y cultura de la Violencia en América Latina*. México, Siglo XXI, 1979, p.97

²⁷Ciencias Sociales. *Canal de Panamá Canal Zone?* La Habana, Ciencias Nacionales, 1979, p.34

soberanía panameña pero se declara que son los EE.UU. quienes mantienen la hegemonía en la zona debido a su presencia militar y civil en un territorio de otro Estado.

Para el segundo conflicto bélico mundial, en 1942, Roosevelt utilizó el canal para el establecimiento de sus bases militares.

El Canal representaría una circunscripción estratégica para que E.UU. en ese periodo estableciera 5,300 naves de guerra, 8,500 embarcaciones para transportar tropas y abastecimiento militar. De igual manera, para la guerra de Corea se remitiría el 22% del tonelaje total hacia ese país desde la costa oriental de EE.UU.²⁸

El 18 de mayo de 1942 se obliga a Panamá mediante el Convenio “*Convenio Sitios de Defensa Filós-Hines*”, firmado entre el panameño, ministro de gobierno e interino de Relaciones Exteriores, Francisco Filós y el embajador norteamericano en Panamá, el general Frank Hines. El propósito fue la negociación de instalar bases militares. Para ese tiempo, el Congreso estadounidense analizaba la construcción de un canal a nivel a causa del incremento de su comercio. Así, para 1947, mediante dicho convenio y el *Tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR)*, Panamá contribuía con la que fuera Policía Nacional, ahora convertida en una fuerza pública militarizada. Así, EE.UU. conformaba un enclave militar en América Latina. Es así que, Panamá se encontraría sitiada con 103 bases militares alrededor de todo el territorio istmico. Derivado de estas circunstancias, se deriva la siguiente declaración de la editorial del periódico estadounidense, *The Daily News*:

”El Canal tiene que ser adecuadamente defendido y Panamá no puede hacerlo Nosotros sí. Los panameños, por otra parte, son un pueblo orgulloso, y no hay porqué herir su orgullo sin motivo. Llevemos a cabo una negociación más calmada y digna sobre las bases que necesitamos en la República istmeña, es duro creer que los panameños insistan en desprenderse del dinero que 2,000 o más miembros del Ejército de los Estados Unidos que están distribuidos alrededor de Panamá han venido gastando allí.”²⁹

²⁸Jaramillo.Levi, (et. al).*El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p.111

²⁹E.Castillero. *Panamá y los Estados Unidos*, Panamá, Litho-impresora, 1974, p.312

En este momento de la historia, se puede mencionar que los Estados Unidos vuelven a ejercer presión y amenazas hacia el gobierno panameño en la formulación de esas negociaciones. Por ello, ante estos tratados, que debieran ser producto de un buen entendimiento, voluntad y consentimiento mutuo entre Estados, solo se observa la hegemonía de un Estado sobre otro.

Más tarde, en 1955, se realiza el *Tratado Remón-Eisenhower* o *Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación entre la República de Panamá y los Estados Unidos*. Este celebrado, entre el presidente Dwight David Eisenhower y José A. Remón Cantera quien en 1953 fuera jefe de la Guardia Nacional. Así pues, esta negociación tuvo la finalidad de aumentar la anualidad por el uso de la *Zona del Canal* a 1,930,000 dólares.³⁰ Con ello, EE.UU. liberaba impuestos en Panamá para la adquisición de vinos y licores y se permitía dismantelar la base militar de Río Hatos. No pese a ello, en dicho acuerdo no se refirió en nada a la soberanía de Panamá en la *Zona del Canal*. Este tratado daba respuesta, en parte a la efervescencia de las manifestaciones sociales que se incrementaba por la presencia estadounidense. Esto es, reconocía el derecho a Panamá de izar su bandera a partir de ese año. Sin embargo, ante el asesinato de Kennedy en 1963 y la oposición de los residentes de la Zona se deterioraría la marcha de las negociaciones entre ambos países. Esto en parte perjudicaba la idea que desde 1961 ya se empezaban a negociar el proyecto para la construcción de un canal a nivel del mar, entre el gobierno norteamericano de Kennedy el panameño de Chiari.

Para 1963, se tenía la propuesta de que el nuevo canal fuese por Darién, al este de Panamá. Ante esta fractura y fricciones entre las sociedades de EE.UU. y Panamá, se dio origen a lo sucedido el 9 de enero de 1964, día en que un grupo de estudiantes panameños, cuando tenían la intención de izar el lábaro patrio en el triángulo Shaller, en los linderos de la *Zona del Canal*, como acción nacionalista, se enfrentaron a la policía militar estadounidense (*zonians*). Desde ese episodio, Panamá intensificaría la búsqueda de gestiones para abrogar el tratado de 1903 ante el descontento social que florecería.

³⁰Jaramillo.Levi, (et. al).*El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p. 38

En este contexto, en los años de 50's y 60's, ante los movimientos revolucionarios en Bolivia (1952), Guatemala (1945-1954) y Cuba (1959), EE.UU. aplicaba medidas para evitar la propagación de movimientos de esta índole al resto de América Latina puesto que atentaba a sus intereses en la región. Por lo tanto, el Canal de Panamá fungió como el lugar estratégico para la instalación de casi 130 bases militares. Esto apoyado por la apertura de la "Escuela de las Américas"³¹ en la base militar *Fort Gulick* con la finalidad de entrenar a los ejércitos militares latinoamericanos para inaugurar la época de las dictaduras en la región.

“pues, finalmente, está la importancia estratégica de América Latina. La sola proximidad es de importancia vital para la seguridad de los EE.UU. que posee en importancia bases militares en Panamá, Cuba, Puerto Rico, Trinidad.”³²

Además, durante el periodo de la Guerra Fría se debía defender, más que nunca, el control del Canal de Panamá. Para 1965, se firmaría la *Declaración Robles-Johnson*, entre los presidentes Marco Aurelio Robles de Panamá y Lyndon Johnson de Estados Unidos. Para 1967, entre los puntos a tratar se visualizaban la defensa y neutralidad de la vía acuática, la administración del canal y la exploración para la construcción de un canal a nivel por una nueva ruta. Este último punto ya se había estudiado a partir de la época de los años sesenta como consecuencia del aumento del comercio norteamericano.

En consecuencia, la acción diplomática del gobierno estadounidense se vio obligada a resolver el problema originado el 9 de enero de acuerdo a lo pactado en el seno de la OEA (1965). Bajo estas circunstancias, EE.UU. buscaba negociar con Panamá la solución al conflicto en la *Zona del Canal* y pactar otro tratado referente a la construcción de un nuevo canal que respondiera a los ya crecientes requerimientos del comercio marítimo mundial. A partir de esa época, durante la dictadura del general Omar Torrijos, como estrategia diplomática, éste decide encontrar solidaridad en la comunidad internacional, en los países de la región, en el mundo entero y en el foro de las Naciones Unidas. El objetivo era lograr una negociación para la solución del conflicto por la defensa de los intereses panameños

³¹ El Comando Sur se ubica dentro de la Zona del Canal en el cuartel general de *Quarry Heights*. La Escuela de las Américas incluye al Comando Sur realizado por los EE.UU. consistente en el entrenamiento de tropas sudamericana y mesoamericanas en los respectivos ejércitos de la región. [en línea], Dirección URL: [www.visionesalternativas.com/militarizaciondelahegemonia de EE_ UU_ enameralatina.htm](http://www.visionesalternativas.com/militarizaciondelahegemonia%20de%20EE_UU_enamericalatina.htm), [consulta: 13 de noviembre de 2009]

³²O. Ianni. *Imperialismo y cultura de la Violencia en América Latina*. México, Siglo XXI, 1979, p.118

ante una nación como la norteamericana. Los primeros avances fue la *Declaración Tack-Kissinger* en 1974, como el preámbulo a los *Tratados Torrijos-Carter* y al *Tratado de Neutralidad y Funcionamiento permanente del Canal de Panamá* en ese año, gracias en parte por la presión internacional.

El resultado fue que el presidente panameño, Omar Torrijos, el cual diera un golpe de estado en 1968, que seguía los lineamientos de Norteamérica, protagonizó una gran aceptación social para que el pueblo panameño aceptara las nuevas negociaciones que, a la vez, menguaría su gran descontento por la presencia norteamericana en el país.

Es así que la historia oficial panameña recoge, hasta la fecha, que los panameños recuerdan a su mandatario como el presidente del militarismo nacional que logró recuperar el Canal para la nación. Esto se daba dentro de un contexto, en medio de la Guerra Fría, en que la *Alianza Para el Progreso*³³ fue la antesala y fungió como una presión económica para América Latina para contener las guerrillas, frenar la influencia de la política exterior cubana, los movimientos de liberación nacional y asegurar el mercado de abastecimiento de materias primas para EE.UU. Por consiguiente, el resultado de esas negociaciones no sería de modo inmediato apesar de la gran presión internacional generada.

En consecuencia, la posición de los Estados Unidos para los *Tratados Torrijos-Carter* fue que a partir de 1979 se establecía un plazo de 21 años para transferir, para el 31 de diciembre de 1991, de manera gradual, la administración del Canal a la República de Panamá. Así, hacia 1997, la administración del Canal de Panamá estuvo a cargo de una coparticipación del gobierno estadounidense y panameño conocida como la *Comisión del Canal de Panamá*.

Por otro lado, dentro de los *Tratados Torrijos-Carter*, en su artículo 4to estipula la *Neutralidad y Funcionamiento Permanente del Canal de Panamá*, lo cual implicaba la Declaración por parte de los Estados Unidos de la defensa de la Neutralidad del Canal sobre garantizar que la vía oceánica continuase en manos norteamericanas. Esto es, después del año 2000 EE.UU.

³³ El ALPRO fue un paquete económico para América Latina a fin de incentivar el desarrollo de sus países. No obstante, ese apoyo se canalizó al beneficio de los inversionistas estadounidenses ya que mantuvieron a las economías latinoamericanas en abastecedores de materias primas en N. Chomsky. *Lo que Realmente quiere el Tío Sam.*, México, Siglo XXI, 2006, p. 35

se le permitían que sus naves atravesaran, en tiempo de guerra por el Canal. Este acuerdo, en referencia al artículo 4to, combina con la adición de la *Enmienda De Concini y Numm*, para 1978 establecida por el Senado estadounidense. En ella se especifica la facultad de la intervención estadounidense en la coyuntura. Esto indica que a pesar de que Panamá, para el año 2000, recuperara su canal, se encontraba ante la eventualidad de un regreso de las tropas militares estadounidenses a su territorio, en cualquier momento, aún en caso de la indefensión por parte del gobierno panameño o de cualesquiera otras acciones en que se atentara a la seguridad del canal. Por tanto, dada la imposición de la enmienda mencionada, se vuelve a incurrir en que los Tratados Torrijos-Carter revelan el elemento de presión de un Estado sobre otro Estado. En palabras del general Omar Torrijos: “*bajo el paraguas del pentágono*”.

Esto implica el hecho de ese tratado no se origina de la voluntad de ambos Estados para generar una negociación sobre la legislación del Derecho Internacional que permite expresar los intereses de Panamá sino que lo que impera es el omnimodo por parte de EE.UU. en su interpretación por amenazas sobre el canal.

Así, los EE.UU. continuaban ejerciendo, dada su autoridad y hegemonía, de tomar medidas convenientes, sea de intervención, cuando la vía interoceánica se viese en peligro. Por consiguiente, la negociación de los *Tratados Torrijos-Carter* implicaba una aparente retirada física perentoria. Esto es,

“admitir que la reconquista de la territorialidad istmeña se reconoció por parte del colonizador estadounidense, no sin a regañadientes, con la firma del tratado Torrijos – Carter en 1977; empero que dicho acontecimiento se concretó materialmente sólo hasta diciembre de 1999. El suceso eximio que de todos con mucho mayor ímpetu marcó su huella indeleble para que, en su lugar, el gobierno estadounidense renunciara a la beligerancia de su status colonial en el istmo.”³⁴

Es entonces que, el pacto de los *Tratados Torrijos-Carter* no garantizaba la devolución a Panamá del Canal puesto que durante el gobierno de la administración de Reagan,

³⁴D. Turner. “Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de Humillación”. Panamá, 2007, p. 7

conjuntamente con el Pentágono, se identificaba gran hostilidad en el futuro cumplimiento de las negociaciones de 1977 al declarar su pronunciamiento respecto a que

“la Zona del Canal no es una colonia, ni tierra alquilada a largo plazo. Es territorio soberano de los Estados Unidos, con el mismo título que Alaska y que todos los estados nacidos de la compra de Lousiana...No hay absolutamente nada que negociar respecto al Canal. Nosotros lo hemos comprado, nosotros lo hemos pagado, nosotros lo hemos construido, es de nosotros y nos quedaremos con él”.³⁵

Ante estas circunstancias, a partir de entonces, los intereses de la nación norteamericana han mantenido la mirada fija en la reconquista del Canal. De tal manera que en 1989 el presidente Manuel Antonio Noriega, agente de la CIA desde los años 70's, sucediérle a Torrijos, quien muriera en un “avionazo” en 1981, era según los EE.UU. “*nuestro hombre en Panamá*” hasta el momento de haber sido acusado de narcotraficante y objeto de la invasión al país de ese año. Por ello, Noriega fue el pretexto de que, ante problemas robo de elecciones presidenciales, violación a los derechos humanos y sobretodo, la indefensión del Canal, diera pauta a que el gobierno estadounidense actuara. Es así que Noriega fuera desprestigiado por la prensa norteamericana e internacional y visto como un “villano” ante el mundo, envuelto en un escándalo de narcotráfico en el istmo. Su actuación, que iba en contra de los intereses norteamericanos, de forma independiente, fue motivo de disgusto en Washington, del Pantágono y de la CIA. Todavía más, fue el adecuado pretexto para el inicio de una invasión eminente y resolvía el hecho de que

“su independencia amenazaba nuestros intereses en el Canal de Panamá. El primero de Enero de 1990, la mayor parte de la administración del Canal deberá transferirse a Panamá –en el año 2000, será completamente suya. Teníamos que estar seguros de que Panamá estuviera en las manos de gente que pudiéramos controlar antes de esa fecha.”³⁶

Así pues, los intereses estadounidenses, através del Pentágono, que

³⁵Declaración en Lapeze, Jean. La Croisade de Washington contre le général Noriega, en *Le Monde Diplomatique*, abril, 1988 en R. Soler. *Panamá, historia de una crisis*. México, Siglo XXI Editores., 1989, p.103

³⁶N. Chomsky. *Lo que Realmente quiere el Tío Sam.*, México, Siglo XXI, 2006, p.60

“no se resigna con descolonizar al istmo (Esquipulas IV) Por lo contrario, lucha con febril denuedo por su pronta recolonización la invasión militar estadounidense al istmo, perpetrada con especial saña en diciembre de 1989. El gobierno estadounidense sigilosamente aguarda el oportuno momento de su pronto regreso al istmo nos lo brinda, tras su consumación, la circunstancia oculta de que el verdadero objetivo enmascarado en el trasfondo de la invasión, ante este sangriento acontecimiento, no fue más del provocar consigo misma la indefensión istmeña por medio de la aniquilación de las FF DD PP (Fuerzas de Defensas Panameñas); que de su parte el nunca de la misma actuar a la captura de un miserable narcodictador, alguien que al todopoderoso gobierno estadounidense no le representó jamás el menor tipo de amenaza, y quien ahora mantiene entre rejas. Éste sirvió, en efecto, al unísono sólo de artífice para esgrimir la patraña del señuelo con lo que después se revistiera esta incalificable invasión genocida”.³⁷

Conforme a este proceder, EE.UU. continuaban manejando gente en el gobierno panameño que acatara las pautas de los objetivos estadounidenses para lograr el regreso físico y reinstalar las bases militares haciendo de los Tratados del año 1977 una simple ilusión.

Con motivo de la invasión en 1989, la élite, antes desplazada en el golpe militar de Torrijos y por Noriega después, ahora retomaba su poder. Ahora, la fuerza contraria y el Arnulfismo tomaban el poder político, era

“ -justo a tiempo de asegurar un gobierno dócil con el cambio de administración del Canal el 1 de enero de 1990 (según observó la prensa del ala derecha europea).”³⁸

Después, de la fatídica invasión al pueblo panameño, el gobierno de Bush padre otorgó una ayuda económica de 1,000 millones de dólares privilegiando a empresas norteamericanas para sus exportaciones hacia Panamá, entre préstamos bancarios, apoyo al sector privado y a

³⁷D. Turner. "Reencarnación de Panamá Negro", Panamá, 2007, p.7

³⁸N. Chomsky. *Lo que Realmente quiere el Tío Sam.*, México, Siglo XXI, 2006, p.61

inversionistas estadounidenses. Esta situación contrasta con el tan satanizado tráfico de drogas, delito sancionado por el entorno internacional, el cual es respaldado precisamente por las instituciones bancarias. Es justamente en Panamá, país considerado paraíso fiscal, con gran ausencia de regulaciones financieras y bancarias. Un lugar en donde se realizan operaciones *off-shore*, sin ningún control y propicias para el lavado de dinero y narcotráfico que se han estado realizando desde los años 60' cuando Torrijos inauguró el *Centro Bancario Internacional*.

A partir de los años noventa, Panamá se adhirió a las regulaciones de certificación que la DEA (*Drug Enforcement Agency*) ha impuesto a los países latinoamericanos, en especial a Centroamérica, México y Colombia. Especialmente en Panamá se tiene el Tratado Salas-Becker. Este fue negociado entre el ministro panameño de Gobierno y Justicia Salas y el norteamericano y el subsecretario de Estado norteamericano Becker. De ahí se ha procedido y originado una serie de reglamentaciones que esos países han adoptado. Esto es, el reforzamiento de vigilancia en las fronteras por medio de la militarización, el patrullaje marítimo y endurecimiento de medidas migratorias en la parte norteamericana con el fin de un control y evitar el tráfico de estupefacientes. Efectivamente, esos países han seguido las “recomendaciones” estadounidenses. Actualmente, en la región latinoamericana, ante los problemas de esta índole, la política exterior estadounidense ha implementado programas de cooperación como el muy conocido “*Plan Colombia*” y la reciente “*Iniciativa Mérida*”³⁹ para México y Centroamérica, incluso, con mayor razón, se enfoca a Panamá. La “*cooperación norteamericana*”, con beneplácito del gobierno panameño, ha hecho posible retomar las negociaciones para una reinstalación de bases militares bajo el eufemismo de bases aeronavales en el istmo que ya se han realizado a fines el año 2009. Por ello, los intereses estadounidenses comienzan a materializarse ante la coyuntura de “la inminente fragilidad

³⁹ El Plan Colombia, iniciado durante la gestión del presidente colombiano Andrés Pastrana Arango y la del presidente norteamericano Bill Clinton continuando hasta la de Álvaro Uribe y Barack Obama. Este dice que enfoca a disminuir el tráfico de drogas y eliminar el conflicto armado que vive la nación sudamericana. Se inició en 1999 con un presupuesto de \$ 7, 500, 000. La Iniciativa Mérida es un proyecto de seguridad entre la gestión del presidente mexicano Felipe Calderón Hinojosa y el presidente norteamericano George Bush. Comprende a Centroamérica, incluyendo Haití y República Dominicana. El objetivo es combatir el narcotráfico y el crimen organizado. El acuerdo fue aceptado por el Congreso de los EE. UU. el 30 de junio del 2008 con un presupuesto de 1,600 millones de dólares. Para noviembre 2009, se han otorgado solamente \$214 millones de dólares. En él participan por EE.UU. el Departamento de Estado, el de Justicia, el Consejo Nacional de Seguridad, el Pentágono, la CIA, la FBI, la DEA. Por México, el Congreso de la Unión, la SEDENA, la Armada de México, la SSP., la PGR y el CISEN.

de indefensión” de Panamá, por no poseer ejército⁴⁰, desde 1904, que se encargue de la defensa militar del canal. Por esto, la “*recolonización del istmo*” es un hecho ya que,

“como líder mundial, los EE.UU. tienen interés en conservar el equilibrio de poder. Si este se desbalanceara, los EE.UU. estarían expuestos a la derrota y a la destrucción. Cuando decae un gran poder, los buitres están listos para desgarrarlo. Por eso una gran nación no puede abdicar voluntariamente.”⁴¹

Precisamente, a raíz de la Iniciativa Mérida, Panamá participa con su colaboración para combatir el narcotráfico en la región. De acuerdo a declaraciones por el ministro panameño de Gobierno y Justicia, José Raúl Mulino, de las 11 bases a instalar, 2 se colocarán en Bahía Piña, en la frontera con Colombia, y en Punta Coca, al occidente del país centroamericano. Esta disposición contradice lo que hiciera Panamá hace tiempo pues terminó de dismantelar el Iro de enero de 2000 unas 14 bases y sitios de defensa estadounidenses en su territorio. La posición de Mulino obedece al retorno de la presencia militar estadounidense en la nación centroamericana. Este escenario ha provocado críticas al gobierno de Martinelli como la siguiente:

"Hay una actitud de ponerse de rodillas del gobierno de Martinelli con los norteamericanos para entregar parte de nuestro territorio ...Este es un problema grave porque es un gran retroceso a la lucha histórica que el pueblo panameño realizó por años (...) la expulsión de la presencia norteamericana a través de sus bases en el país", denunció el sindicalista Saúl Méndez.

Esto hace recordar la postura del gobierno del expresidente Ernesto Pérez Balladares (1994-1999), el cual rechazó un proyecto para establecer en este país un Centro Multinacional Antidrogas (CMA), dirigido por Estados Unidos. Por lo tanto, la reinstalación de las bases militares de EE.UU., supuestamente para combatir el narcotráfico, será a través de un convenio a suscribirse en diciembre de 2009 por el gobierno de Ricardo Martinelli. Además, estas acciones están respaldadas por una comisión panameña en

⁴⁰ El hecho de que Panamá no posea ejército se debe a que desde 1904, la única fuerza de defensa militar heredada de la unión con Colombia que se poseía en el istmo desapareció. EE.UU. impulsó y exigió la disolución de la misma en ese año. Finalmente en 1916 se exige el desarme de la única fuerza pública, la Policía Nacional.

⁴¹ Opinión de Kurt Lachmann, periodista en política mundial, en O. Ianni. *Imperialismo y cultura de la Violencia en América Latina*. México, Siglo XXI, 1979, p.122

EE.UU. durante las jornadas de debate del 64º período de sesiones de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Ante esta situación, ya las manifestaciones sociales han tomado lugar: *“Los estudiantes universitarios protestan por la intención del gobierno, presidido por Ricardo Martinelli, de establecer cuatro bases “aeronavales” en costas panameñas para que EEUU las utilice en sus operativos bélicos en la región latinoamericana. El Departamento de Estado, en Washington, y la embajada de EEUU en Panamá han confirmado su vínculo estrecho con estas iniciativas guerreritas en suelo panameño”*⁴²

Es importante especificar el análisis que realiza el doctor panameño de relaciones internacionales, Julio Yao que indica respecto a las fuerzas armadas de EE.UU. con el gobierno panameño. Son acuerdos secretos de inteligencia militar después de 1999 que buscan mantener el control en este país, como:

“el acuerdo entre el Encargado de Negocios de Estados Unidos, Frederick Becker, y el ministro de Relaciones Exteriores, José Miguel Alemán Healy, en diciembre de 2001; entre Becker y el ministro de Gobierno y Justicia, Aníbal Salas, de 5 de febrero de 2002, llamado Tratado Salas-Becker; entre Becker y José Alemán Zubieta, de la Autoridad del Canal de Panamá; entre John Bolton, responsable de la seguridad y embajador de Estados Unidos en Naciones Unidas, y el ministro de Gobierno y Justicia, Arnulfo Escalona; entre la embajadora de Estados Unidos, Linda Watts, y Harmodio Arias, ministro de Relaciones Exteriores, en 2004, para exonerar de la justicia a criminales de guerra de la superpotencia.”⁴³

Por ejemplo se tiene el acuerdo Moscoso – Clynton del 29 de noviembre de 1999, ante la presidenta panameña Mireya Moscoso y el mandatario Bill Clinton.

Este, aunque no se ha llevado a cabo, se estipula que en el istmo se permita la estadia de un contingente de las fuerzas armadas estadounidenses, exclusivamente como custodios de la

⁴²*Panamá Profundo*. “La juventud rechaza incremento del costo de la vida y las bases militares” [en línea], Panamá, Dirección URL: <http://www.panamaprofundo.org/boletin/movimientos/la-juventud-rechaza-> [consulta: 10 de diciembre 2009]

⁴³Opinión de Julio Yao, “Discurso de Julio Yao el 2 de noviembre de 2009 ante el Mausoleo de los Soldados de la Independencia”. Panamá, 2009

defensa del Canal. De lo anterior, se menciona el *Tratado Salas-Becker* de 2002 ya que dispuso que los puertos y aeropuertos de Panamá puedan ser usados “generosamente” por las fuerzas armadas de Estados Unidos.

Derivado de estas negociaciones, según el doctor, que ni su modalidad formal ni su contenido, cumplen con los requisitos de la Constitución Nacional y de la Convención de Viena sobre el Derecho de Tratados por lo que, se consideran viciados de nulidad.

Así pues, ante estos acuerdos, las fuerzas armadas, terrestres, aéreas o navales, de EE.UU. ejercen el derecho de surcar el territorio panameño sin pedir ninguna autorización. Por ello, los militares norteamericanos afirman que “*Panamá es la puerta de entrada al servicio o letrina que es Colombia*”. De esta situación, los barcos de bandera panameña pueden ser interceptados en alta mar por naves norteamericanas y por las de otros países, sin permiso alguno, bajo la aplicación del programa de control de armas de destrucción masiva. Estas circunstancias se acatan a la proclama de la lucha contra el terrorismo, narcotráfico y otros delitos internacionales. Mientras tanto, Panamá no puede ejercer jurisdicción alguna hacia civiles o militares estadounidenses ni acudir al Tribunal Penal Internacional. De igual manera, hacia 2003, eso intenta abarcar el control de los tránsitos de los Panamax con la justificación de la protección y defensa del Canal y de Panamá. Mientras que, esas operaciones se han estado realizando por países latinoamericanos y personal de la Organización del Tratado Atlántico Norte.

Sin embargo, al hecho de que esa administración ha sido manejada por un almirante del Comando Sur contradice a lo estipulado en la Constitución panameña, se atañe a la administración por parte de funcionarios civiles panameños sin recibir órdenes militares extranjeras.

Como se observa, la política exterior panameña va aparejada a los objetivos de la *Iniciativa Mérida* pero también a los del *Plan Colombia*. Esto es, Colombia establece convenios con EE.UU. para poner a su disposición siete de sus bases militares: en Malambo, en el Atlántico; en Palanquero, en el Magdalena Medio; en Apiay, en el Meta; bases navales en Cartagena, en Tolomaida, y en Larandia, en el Caquetá. A esto, el General Freddy Padilla de

León, Ministro de Defensa encargado de Colombia, expresa posible colaboración con Panamá: “Se trata de profundizar unas relaciones que han venido siendo exitosas con el acceso a bases militares colombianas. No son bases norteamericanas, son colombianas, pero brindamos la posibilidad de que accedan a nuestras instalaciones”⁴⁴

3.2 Aspectos económicos y comerciales

Ahora pues, derivado del domino en la parte política y aseguramiento militar en la reciente Panamá independiente, los EE.UU. se enfocarían en el gran interés económico y comercial que les representa el Canal interoceánico. Así, ya desde 1895, el presidente Mc Kinley afirmaba

“Ninguna causa más digna puede ocupar nuestras energías que la expansión del mercado...Deseamos nuestros mercados para nuestras manufacturas y para nuestros productos agrícolas...Queremos un mercado extranjero para nuestros productos excedentes.”⁴⁵

Por ello, ante la búsqueda de rutas y salidas a sus necesidades comerciales, la preponderancia de un control absoluto en el istmo centroamericano, región que se adapta y permite el uso de una ruta para el tránsito interoceánico, como lo ofrece Panamá, es una notable ventaja para un país como EE.UU., ya lo afirmaba Sweezy

“Es obvio que todas las naciones excepto las dependientes que se encuentran en la base tienen necesidad de una fuerza armada para mantener y, de ser posible, mejorar sus posiciones en la jerarquía de la explotación.”⁴⁶

De esta manera, en 1903, la separación de Panamá de Colombia se justificó en la garantía de su independencia para luego controlar ese paso interoceánico mediante la construcción

⁴⁴Opinión de Julio Yao, “Discurso de Julio Yao el 2 de noviembre de 2009 ante el Mausoleo de los Soldados de la Independencia”. Panamá, 2009

⁴⁵L.Jaramillo. Levi, (et. al).*El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p. 62

⁴⁶P.Sweezy. *El Capital Monopolista*, S.XXI, 4ta edic, Argentina, 1972, p.114 en ob cit., p. 63

de un canal. Además, se justificaba la participación de los EE.UU. pues pagaría una renta anual a Panamá 250,000 dólares oro.⁴⁷

Los intereses de los norteamericanos en la *Zona del Canal* fueron más allá de lo que correspondió a la construcción del Canal. En esa región, ya con el antecedente de la construcción de un ferrocarril transístmico, se autorizarían muchas concesiones que los EE.UU. se adjudicaron a su provecho económico, sobretodo la presencia de la *United Fruit, Co.*, no sólo en Panamá sino en toda Centroamérica.

Así pues que, en 1904, el Secretario de guerra, William Howard Taft establece la Tarifa Dingley, con una vigencia de 20 años, un arancel proteccionista que imponía tarifas a la importación de bienes dentro de la *Zona del Canal*. De esta manera, se establecían problemas a las compañías extranjeras no norteamericanas que quisiesen invertir en Panamá. Por ejemplo, el 5 de marzo de 1912, el Ministro Dodg informó al Departamento de Estado que la concesión a la compañía angloamericana – *La Balboa and Pacific Estates*- la cual construiría el importante ferrocarril en la provincia del Darién, había sido revocada a pesar de haber sido aceptada por la Asamblea General de Panamá. De esto, el gobierno norteamericano opinaba que las concesiones a extranjeros debían ser examinadas previamente a fin de evitar reclamaciones internacionales. Además, en relación al artículo V del Tratado de 1903, se impedía a Panamá la construcción de apertura de caminos en pretexto de que la defensa del Canal era la gran prioridad. Por tanto, las carreteras debían ser vigiladas por personal de las fuerzas armadas del gobierno de EE.UU. y que se incentivaría durante la Segunda Guerra Mundial.⁴⁸

Esto indicaba que EE.UU. tenía el monopolio en la construcción de cualquier sistema de comunicación a través del istmo sólo entre el mar Caribe y el occidente de Panamá. Así pues, dicho país no podría oponerse a la construcción fuera de la *Zona del Canal*.

No obstante, ante la existencia de una iniciativa para la construcción de un ferrocarril por parte de Panamá que se planeaba en un inicio hasta la provincia de David (1910) y que se

⁴⁷E.Castillero. *Panamá y los Estados Unidos.*, Panamá, Litho-impresora, 1974, p. 27

⁴⁸Ob. cit. p. 251

extendería hacia la frontera con Colombia, se planeaba otorgar la concesión a una empresa alemana. Además, para 1920, la Asamblea Nacional, adentro de la Junta Central de Caminos, por medio de ingenieros panameños, se intentó construir carreteras a lo largo del istmo hacia 1930, cubriendo 1,370 km² con un costo de B/.14,352,000 (o dólares us). Ante estos proyectos, la respuesta y recelo por parte del gobierno estadounidense no se hizo esperar ya que EE.UU. no permitió ninguno de los dos proyectos por lo que no se llevaron a cabo.

Dadas estas circunstancias, Panamá optó por utilizar el dinero de la anualidad que le otorgaba EE.UU. por el uso del Canal. Empero, el Departamento de Estado de ese país se opuso. Por ello, en 1915, la cancillería panameña planteaba el hecho de que EE.UU. establecería en su territorio bases militares y navales bajo la excusa de la defensa del Canal.

Otras tentativas que Panamá practicaría sería el proyecto de una vía ferroviaria desde Portobelo y Colón hasta el Río Boquerón a lo largo del istmo, en la costa norte. Este no contradecía al artículo V del Tratado de 1903. A pesar de ello, el ministro norteamericano, William Jennings Price, envió una nota diplomática el 1ro de noviembre de 1919 a la cancillería panameña, en donde el Secretario de Guerra norteamericano reclama a Panamá

“El Departamento de Estado de mi gobierno me instruye que presente este asunto a la atención del gobierno de Vuestra Excelencia, y me refiera a la posición que siempre ha mantenido mi gobierno con respecto a la construcción de ferrocarriles en Panamá, en el sentido de que el Gobierno de Panamá no debe celebrar ningún contrato para construcciones de esa índole, sin haber sometido primero el proyecto al Gobierno de los Estados Unidos

Al Ministro Secretario de Relaciones
Exteriores Lefevre Noviembre 1ro 1919.”⁴⁹

Finalmente, la obra se realizó a cargo del contratista norteamericano J.M.Hyatt que se terminó en 1925, el Ferrocarril Nacional de Chiriquí con 92 km² con la interferencia de los Departamentos de Estado y de Guerra de los EE.UU. y gracias al apoyo del presidente Porras con B/.2,102,201 para el desarrollo de ganancias, industrialización y cultura, el

⁴⁹Ibidem. p.254

impulso de los cultivos del banano y de café en la región en entero y único usufructo de la United Fruit Co. Por lo tanto, la “ilusión de millones” circulando en Panamá no cambió.

Panamá buscaba su propio desarrollo mediante el uso del Canal interoceánico como enlace en su economía nacional aspecto que no se materializó. Mientras que el Secretario de Estado de los EE.UU. aparentaba interés en temas de desarrollo hacia la economía interna panameña como en los asuntos de la tierra, caminos, sanidad, comunicaciones referidos a Panamá. Consecuentemente, se impedía competir a los panameños con sus propios productos e invertir en la construcción de vías férreas, carreteras y medios de comunicación sin el consentimiento de los funcionarios norteamericanos.⁵⁰

Luego entonces, con el Convenio Taft, junto con la Tarifa Dingley, se implantó un total control económico norteamericano sobre la *Zona del Canal*. Es así que la nación independiente se veía así misma como colonia norteamericana en el aspecto político y económico. Ante esta situación, la aparición de los ‘comisariatos’ implicaba el establecimiento de tiendas del gobierno estadounidense. En ellas se vendían, a precio de introducción, mercancías exentas de impuestos con fletes marítimos mínimos. Eran precios inferiores a los regidos en los EE.UU. Esto provocaba el contrabando y defraudación al fisco panameño y pérdidas a los establecimientos panameños.

Esto es,

“los comisariatos oficiales y las cantinas del Ejército de los Estados Unidos, realizan el lucrativo negocio de venderle a los barcos que pasan por el Canal y a entidades extrañas a la Zona sus mercaderías, en detrimento de los legítimos intereses panameños.”⁵¹

Finalmente, el Convenio Taft fue derogado el 28 de mayo de 1924 por el presidente norteamericano Mr. Calvin Coolidge. Para 1926, dentro del ya mencionado *Tratado Kellogg-White - Alfaro Morales* se regularizó las ventas de los ‘comisariatos’ que permitían pocas concesiones a los comerciantes panameños para acallar sus protestas. Todo esto, a fin de

⁵⁰D.Farnworth *Las Relaciones de Estados Unidos y Panamá.*, México, Editorial Gerinka, 1986, p.36

⁵¹E.Castillero. *Panamá y los Estados Unidos.*, Panamá, Litho-impresora, 1974, p.214

cuentas, redundó en el hecho de que Panamá jamás tuviera la posibilidad de establecer una mínima empresa capaz de competir ante los precios que establecían los norteamericanos desde la *Zona del Canal*. No obstante, el gobierno norteamericano continuaba emprendiendo negocios en provecho de la privilegiada posición del istmo de Panamá. A parte de ello, ese gobierno permitió que líneas de autobuses compitieran en la *Zona* con empresas de transporte panameñas así como la fabricación de agua gaseosa que arruinaría la industria panameña. En respuesta, Panamá alegaba que EE.UU. no podía establecer relaciones comerciales internacionales en la *Zona* sino solo, en específico limitándose, para la construcción del canal interoceánico. Además, la ocupación de EE.UU. comprendía a los puertos terminales de Balboa, en el Pacífico, y Colón y Cristóbal en el Atlántico y ocupaba las áreas geográficas para sus bases y fortificaciones militares para la administración de su armamento y aeroplanos que llegaban a la *Zona del Canal*.

Adicionalmente, para 1925, la *Tonosí Land*, subsidiaria de la *United Fruit Co.*, es beneficiada con una concesión de 36,000 hectáreas, antecedente de las 86,000 que acapararía en los años sesenta la *Boston Coconout Co.* Las leyes entre 1927 y 1929 permitieron el asentamiento definitivo de la *United Fruit Co.* en la costa pacífica ya que en la atlántica la explotación por la compañía se remontaba a fines del siglo XIX. Otras compañías como la *Nestlé*, *Goodyear* y *Rubber Co.* se verían beneficiadas.⁵²

Por otro lado, a fines de la década de los años 40's, en los últimos tres años, las ganancias por las operaciones comerciales en la *Zona* ascendían a más de 25,000,000 de dólares entre 1950 y 33,000,000 dólares entre 1947-48 y 1950.

En ese tiempo, este lugar generaría sus propios sellos en un 40% más de su valor nominal. Esta acción, de acuerdo al artículo VII de la Orden ejecutiva del 3 de diciembre de 1904 por el Secretario de guerra, Taft, provocó el término de emisión de estampillas postales por parte del gobierno panameño en la *Zona*. Esta iniciativa contradecía el proceder de un país soberano. Panamá, como Estado miembro de la Unión Postal Universal, cobraba en ese año 5 centavos oro como tarifa general internacional para enviar cartas a los EE.UU. La

⁵² R. Soler. *Panamá, historia de una crisis*. México, Siglo XXI Editores., 1989, p.60

orden de Taft estipulaba la reducción de dicha tarifa en 2 centavos. Esta acción violaba el Convenio de la Unión Postal Universal pues en su artículo 8 indica

“se considerarán como constituyendo un solo país o una sola administración de la Unión en lo relativo al Convenio y a los acuerdos y a las siguientes colonias:

a) El conjunto de las Posesiones de los Estados Unidos de América incluyendo a Hawaii. Puerto Rico, Guam y Las Islas Vírgenes de los Estados Unidos de América.”⁵³

Lo anterior indica que la *Zona del Canal* está exenta de esa regulación dentro de esa jurisdicción postal de EE.UU. ni está considerada como posesión norteamericana por lo que le correspondía a Panamá la emisión de sus sellos en esa región. Ante esa situación, el país norteamericano obtendría las siguientes ganancias:

*Venta de Estampillas Postales para el Correo Aéreo, 1947 a 1949
(dolares americanos)*

Concepto	Años		
	1947	1948	1949
Venta de Estampillas postales para el correo aéreo	381,394	353,742	441,696
Venta de Estampillas ordinarias, tarjetas postales, libretas de estampillas	218,743	182,236	206,526
Producido del servicio de giros postales para el correo aéreo	52,134	40,908	42,770
Total	652,271	576,886	690,992

Fuente: Información por la Gobernación de la Zona del Canal de Panamá, Castillero. (1974), p. 206

Cabe mencionar que por la sola emisión de dichas estampillas recuperan los Estados Unidos el dinero que equivale a la cantidad que pagan a la República de Panamá correspondiente a la anualidad del uso del Canal.

⁵³Ibidem. p.205

En relación al uso de licencias para conducir, en la Zona del Canal ese requisito era obligatorio para los norteamericanos o cualquier extranjero que residía en la zona. Se requirió la expedición de licencias de vehículos en la zona. La Gobernación de la misma administró ese procedimiento con renovación en tres años. Es así que la expedición de las mismas implicó la obtención de una gran fuente de ingresos al igual que la de placas para todos los vehículos excepto los provenientes del Estado panameño. Los ingresos generados ascendían de acuerdo al siguiente cuadro:

*Ganancias por Licencias y placas para los vehículos usados
en la Zona del Canal, 1947 a 1949
(dólares americanos)*

Concepto	Años		
	1947	1948	1949
Licencia para manejar vehículos	27,958	24,674	22,007
Transferencia de vehículos a motor	7,744	7,311	6,940
Placas	134,562	128,741	118,166
22 Compañías de seguros	---	13,156	---
Buhoneros	---	---	1,440
Sociedades Anónimas extranjeras			
Total	652,271	576,886	690,992

Fuente: Información por la Gobernación de la Zona del Canal de Panamá, Castillero. (1974), p. 208

En relación a los conductores provenientes de Panamá la tarifa correspondía a 2 dólares para la licencia dentro de la Zona del Canal, los vehículos se podían comerciar en Panamá con grades beneficios económicos a cargo de la gobernación de la Zona del Canal. En 1951 se suprimió el requisito respecto a la licencia a la Policía Nacional de Panamá. De igual manera, los hoteles proporcionaban una fuente ilegítima de ganancias para la gobernación de La Zona del Canal.

Otro aspecto necesario de mencionar es la gran desigualdad fomentada a raíz de los bajos sueldos pagados a panameños, en plata, y a los norteamericanos en oro. Además, los conflictos sociales derivados de la discriminación racial que imperaba en la región. En relación a los acuerdos establecidos entre EE.UU., posterior a 1903, se observan las consecuencias perjudiciales económicas hacia el istmo. Es así que, en conjunto, todas esas

regulaciones y sobreentendido, minaron toda posibilidad de desarrollo y crecimiento de tipo industrial, como por igual, afectaba al propio presupuesto del erario nacional. En consecuencia, el presupuesto nacional alcanzaba tal grado de exiguidad ni siquiera permitía que sus recursos sirvieran para incentivar y fomentar el desarrollo interno.

En suma, el usufructo del Canal en Panamá a raíz de su independencia ha obedecido a los intereses en varios aspectos, político, económico y social por parte de los EE.UU. ya que

“el imperialismo es un sistema cuyas manifestaciones y tendencias fundamentales están determinadas por su carácter de totalidad político-económico. Sin embargo, como sistema que realiza los estadios más avanzados de las estructuras de dominación y apropiación del capital, el imperialismo se ejerce por medio de las más variadas técnicas de violación.”⁵⁴

Así pues, la operación del Canal de Panamá se ha basado en el uso de la tierra y aguas en un área de un total de 647.3 millas² de la cual una parte es tierra firme y está constituida como sigue⁵⁵ :

Zona del Canal	Área	Usos %
Tierra firme: 372.3 millas ²	68.3 millas ² de tierra	18.3% tierra usable
	15.5 millas ² de tierra	4.2% operación del canal y zona residencial
	288.5 millas ²	70.2% instalaciones militares
TOTALIDAD		
La <i>Zona del Canal</i> se distribuye en:		
	92%	Fines militares
	4.2%	Operaciones de tránsito
	3.8%	Áreas residenciales

Fuente: Jaramillo.Levi, (et. al).*El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p.113

En relación al comercio marítimo, para 1964-1968 se incrementó en un 640% de combustible y lubricante que pasaba por el canal para apoyo al Sudeste de Asia.⁵⁶

⁵⁴O, Ianni. *Imperialismo y cultura de la Violencia en América Latina*. México, Siglo XXI, 1979, p.96

⁵⁵Jaramillo.Levi, (et. al).*El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p.113

Conjuntamente con la *Zona del Canal*, aparece en gran preponderancia la *Zona Libre de Colón*. Esta considerada como franja, libre de impuestos de comercio exterior, que beneficiaría al comercio extranjero principalmente a los EE.UU. Esta parte del país centroamericano no influiría en la producción económica nacional.

Esto es, implica la eliminación del pago de impuestos de mercancías que entran a Panamá. En este caso, correspondía a manufacturas de productos en el marco internacional. en su totalidad no pagan, hasta la fecha, impuestos a Panamá evitando que ésta tenga alguna injerencia y control comercial, aduanero, fiscal, económico y de seguridad respecto de las mercancías que ingresan o salen dentro de la zona libre. Esta situación no se aplica para productos agropecuarios, alimenticios, medicamentos y otros. A este concepto corresponden las reexportaciones de las cuales no aportan ganancias al comercio exterior de Panamá, solo al servicio de los objetivos comerciales de la Zona Libre.

Por consiguiente, de todas las implicaciones comerciales y de tráfico ya mencionadas y derivadas, tanto en su inicio como a lo largo del siglo XX del uso del canal interoceánico, la fundamental es que esa vía ha estado beneficiando, principalmente, al comercio de las naciones desarrolladas. La importancia de la ruta interoceánica por Panamá radica en el pago de la renta del suelo que en término de valor le ha representado, un pago simbólico de la misma a la economía estadounidense. Es decir, tanto como cuando estaba a cargo en manos estadounidenses, cuando ahora la administra la ACP. Esto es, un gasto menor en el Canal de Panamá, en comparación a otras rutas alternativas, lo que, a fin de cuentas, ha permitido mantener artificialmente bajas las tarifas cobradas por peajes. Esto se caracteriza en la *renta del suelo*⁵⁷ que significa el uso del territorio panameño compendido en sus recursos naturales: hídricos, atmosféricos, orográficos y cuencas, etc. Esto significa observar la mayor

⁵⁶Ob. cit.p.113

⁵⁷ David Ricardo ya había descubierto la existencia del tipo de renta la señalar que “una renta... es siempre la diferencia existente entre el producto obtenido mediante el empleo de dos cantidades iguales de capital y trabajo” No obstante es Marx quien establece como “renta del suelo” lo que implica el beneficio que se capitaliza por medio de la cobranza, derivado del grado de amplitud que brinda la productividad de la tierra: fertilidad natural, tales como minas, petróleo, hidrografía, orografía, etc. En sí, la posición geográfica óptima para la explotación de un lugar determinado. En suma, es el aprovechamiento de múltiples ventajas y posición privilegiada que posee un lugar como lo es el istmo centroamericano como no se pudiera encontrar en otra parte del planeta. En D.Turner. “Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de Humillación.”, 2007, p.21

importancia imprescindible de la magnitud de recursos que se requieren poner en marcha para, entonces, ser viable la operación del Canal de Panamá. Por tanto, la posición geográfica y la gran magnitud de recursos naturales mencionados jamás han sido cubiertas en dinero, primero, por los EE.UU. cuando lo administró a su cargo, como tampoco, después, lo haga la ACP a través del depósito de las rentas del erario.

Por consiguiente, la operación del Canal, en sí misma, consiste en asumirse en un subsidio invisible ante la carencia del pago correspondiente de la renta del suelo que nunca recibe Panamá por el usufructo de la operación de todos esos recursos. De todo esto, se desprende que el '*nudo gordiano*' que gravita en torno a la operación del Canal estriba en que el Canal no opera para subsidiar, sino que subsidia para operar. Por tanto, es indistinto el hecho que el Canal de Panamá haya sido construido y operado por los estadounidenses, o en su caso lo hubieran terminado los franceses. Asimismo, como ahora ocurre con la propia ACP, comoquiera ninguno puede, recuperar la renta del suelo que se genera con la operación del Canal pero la cual nunca se sufragua.

En el caso del Canal de Panamá, por su riqueza en el subsuelo y posición geográfica para la construcción de la vía interoceánica, la renta del suelo implica en:

“la localización in situ ocupada por la tierra, de acuerdo a las innumerables múltiples ventajas que emanen con apego a ésta, sobre todo, dadas por la operación de “economías a escala”, esto es, proximidad de mercados o fuentes de aprovisionamientos, etc...En el caso de Panamá, por su condición tanto de suyo sui generis, atendiendo a las condiciones naturales que prevalecen actuando a un nivel “microeconómico” (dimensión al nivel de la región, litorales, mar territorial, ríos, lagos, cuencas selvática de inmensas proporciones, embalses y muchísimas cosas más) como en su condición natural de carácter “macroeconómico” (dimensión medida a nivel nacional) se englobaba: su morfología ístmica, localización geográfica en la cintura del continente, protección natural de barrera contra meteoros atmosféricos, baja sismicidad, nula actividad volcánica, carencia de fallas tectónicas. Por consiguiente, la “renta” que antaño enjugaba el

gobierno estadounidense al istmo por concepto amplio de la operación del Canal -en lo cual casi desde entonces no ha variado. La “renta del suelo” potencialmente retribuable a Panamá aún abarca no solamente las dos condiciones primeramente antes señaladas, como en cambio, con mucho otras añadiduras más; no importa. Sin embargo, de todo este maremagnum de recursos naturales puesto al uso de la operación del Canal, en su conjunto, sucintamente estas importantísimas e inigualables condiciones naturales, claro está, las que consigo siguen siendo en tanto necesariamente aprovechadas para poder hacer viable en tanto la operación del Canal, al erario panameño, con malas caras, anualmente se le pagaba por ese concepto la suma de dinero más ridícula que jamás alguien haya siquiera podido imaginar.”⁵⁸

Por lo tanto, Panamá permanentemente estará subordinada a perder esta renta del suelo, mientras que, naciones como EE.UU., menester a ésta pérdida, obtendrán el usufructo al tránsito de las mercancías en el paso de la vía interoceánica.

Así pues, entre 1904 y 1907 se recibió 55 millones de dólares y entre 1960 y 1970 por mantener las tarifas reducidas los usuarios ahorraron 5,400⁵⁹ millones de dólares que no se destinaron al desarrollo interno hacia las fuerzas productivas de Panamá. En semejante condición, EE.UU. en la *Zona del Canal*, se ahorraría los costos militares que ascendían a 600 millones de dólares anuales.

Esto es, las tarifas fungieron como subsidio al capital externo. Por ello, el comercio internacional eleva la tasa de ganancia en la economía del centro, la acumulación con flujo de mercancías baratas reduce el costo de capital y evita, al mismo tiempo, la elevación del costo de la fuerza de trabajo. En relación a ello, dentro de la actividad económica se dejaría de utilizar las tierras productivas para la agricultura que, en su lugar, se enfocó a una dependencia externa. Esta se basaría en la captación del capital comercial-financiero y de servicio. Es la manera en que Panamá se insertaría al mercado internacional. De ello, en 1973,

⁵⁸D, Turner. “Trilogía del Canal de Panamá. Cien años de Humillación.”, Panamá, 2007, p.21

⁵⁹ Dato presentado por la CEPAL y expuesto en Réplica del Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Panamá, Juan Antonio Tack al representante de EE.UU., aparece en: Panamá, Dependencia y Liberación, EDUCA. C.A. 1974, p.258, en L.Jaramillo. *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, pp.68-69

la participación del sector comercial-financiero y de servicios dentro del PIB fue más del 40%⁶⁰ dentro del manejo del capital comercial subordinado al capital industrial. Esto significa que los precios de la tarifa del peaje son artificialmente bajos, de modo que resulta una sustracción de la renta del suelo y de lo cual se transfiere en calidad de un subsidio invisible a la marina mercante mundial. Esto es, la operación el Canal con arreglo a esta fractura de operar, con precios artificialmente bajos, desemboca en una economía de ficción, puesto que no alcanza a articular de manera más compatible con el resto de sectores económicos de la nación centroamericana.

Por lo tanto, esta dislocación representa un grave obstáculo a la acumulación de capital interna, lo que a fin de cuentas, después, acaba con enfrentarse una distribución inequitativa y concentrada del ingreso. Por tanto, una economía de ficción, como la que se ha engendrado en Panamá, se manifiesta con graves repercusiones. Estas consisten en salarios bajos, amplios sectores de mano de obra no calificada misma que asciende a 70% de la población económicamente activa, el ingreso concentrado en las zonas urbanas y metropolitana, falta de proteccionismo a una industria nacional debido a una economía abierta, un capital comercial orientado al consumo de bienes de lujo y bienes suntuarios. Además, un bajo nivel de desarrollo productivo que no se articula y, entonces, poco incide para el beneficio del sector agrícola lo cual, en última instancia, sea capaz de generar un adecuado nivel de desarrollo en Panamá. En contraste, para EE.UU. el istmo centroamericano le asegura un lugar geográfico primero, como después, el resto de Sudamérica, una región de dominio para sus intereses económicos (*Backyard*).

Es entonces que, los ingresos netos de las operaciones a lo largo del siglo XX, entre 1915-1970, se calculan aproximadamente en B/.1,222 millones de balboas (de igual equivalencia en dólares, recuérdese que el Balboa, moneda panameña, es solo un simbolismo). Se han amortizado B/. 578 millones en 40 años en bonos emitidos por 368 millones al 2%. Se ha estimado un flujo de efectivo del mismo periodo por B/.648 millones distribuidos en dividendos y reinversiones ingresados al Tesoro Nacional de los EE.UU.⁶¹

En suma, los peajes han desempeñado la función de

⁶⁰ Ministerio de Planificación de Informe Económico, 1974, en Ob. cit.p.72

⁶¹L.Jaramillo. *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p.112

- a) No constituir una ganancia comercial significativa.
- b) Los costos de operación, durante el control estadounidense, del gobierno de la *Zona del Canal* no se pagaban con impuestos provenientes de residentes de esa área sino de las ganancias de los peajes derivadas de las peraciones de tránsito.

Los beneficios han sido al consumo de

- Importaciones y exportaciones norteamericanas.
- Hacia la marina mercante norteamericana.

Por lo tanto, el servicio que representa el Canal es parte de la producción dentro del sistema capitalista. Esto es, dentro del proceso de las mercancías, la fase de distribución, el traslado hacia su destino final. Estas acciones se traducen como el “*coste de circulación*” de mercancías a través del Canal como

“el transporte al mercado forma parte del proceso mismo de la producción. El producto no es mercancía, no está en circulación, mientras no se encuentra en el mercado.”⁶².

Así pues, el paso por el Canal significa un costo que, puede acarrea otros adicionales dentro de su proceso de circulación o distribución, debe ser recuperado al momento de la venta de las mercancías. Por ello, se consideran mercancías en tránsito que conllevan costos tales como fletes, *job (free on board)*, *cif (cost, insurance and freight)* y a la vez, a su paso por la vía acuática, reducir tiempo y costo de transportación-circulación, marítima internacional, de las mismas⁶³. Por ende,

“Los costos de circulación en cuanto tales, esto es, el consumo –originado por la operación del intercambio y por serie de operaciones de intercambio- de tiempo de trabajo objetivado de valores, constituyen pues una detracción, o del tiempo empleado en la producción o de los valores puestos por la misma. Nunca pueden acrecentar el valor. Forman parte de los ‘faux frais’ de

⁶²Los Grundrisses, TII, pág. 148 en D.Turner. Trilogía del canal de Panamá. Cien años de Humillación. p.13

⁶³Esto implica hablar de los INCOTERMS los cuales son reglas internacionales uniformes para regular las actividades del transporte, documentos, riesgos, seguros y gastos en que incurre el exportador e importador. Son regulados por la Cámara de Comercio Internacional

producción (costos superfluos de producción) y estos ‘faux frais’ de producción son inherentes a los costos inmanentes de la producción fundada en el capital. Las actividades mercantiles, y still more [todavía más] las actividades monetarias propiamente dichas –en la medida en que no efectúan otra cosa más que no sea operaciones de la circulación en cuanto tal, o sea, por ejemplo la determinación de los precios (la medición de los valores y su cálculo), y que en general ejecutan estas operaciones de cambio como una función que la división del trabajo ha vuelto autónoma, es decir, representan esa función del proceso total del capital- constituyen meramente los ‘faux frais’ de la producción de capital”.⁶⁴

Así pues, dentro de la transportación marítima que atraviesa la vía interoceánica, el costo de la renta es demasiado alto para ser cubierto por la comunidad internacional. Es tan grande el costo que se debiera cubrir por el uso de la renta que se muestra únicamente el recurso hídrico para conocer las dimensiones de ese subsidio. Por ejemplo, tan sólo el costo de un recurso tan fundamental como es el hídrico, el agua dulce, el cual

“se continúa succionando de los ríos istmeños al objeto de proseguir en capacidad de la generación de dicho servicio, durante la década de los 70’s, se hubo estimado en que su solo gasto ascendía a más de \$1,500 millones de dólares anuales. –Un coste pues que, como no dispone consigo de tiempo de trabajo encerrado, aunque para el caso ya bien puede éste ser medido, como referencia, a partir de establecer para el mismo un precio sombra; puesto que, en rigor, por sí sola en estado virgen, en cuanto tal, el agua no encierra valor alguno; a su pesar, bien puede la misma exhibir un precio en el mercado, claro está, mientras tomando a cuenta que su valor de cambio es susceptible de medirse en correspondencia a una base estimativa, la cual bien se consigue calcular a base de su “rendimiento”, esto es, luego partiendo de medir su valor (precio sombra o precio contable), el cual se obtiene a partir del diferencial arrojado entre el rendimiento adicional de un cultivo tradicional de la región, como por ejemplo el maíz, respecto al que en

⁶⁴D.Turner. “Trilogía del canal de Panamá. Cien años de Humillación”, Panamá, 2007, p.13

tanto en su lugar resúltase sin irrigación o de temporal. De modo tal, pues, que mediando ya los ingresos que se generan entrambos cultivos, de este diferencial registrado en balboas y centavos, dicho monto, entonces, al aparecer dividido en correspondencia a la base del volumen de agua se ha utilizado para el cultivo, ya sea en lt. o gal., es posible así obtener, por tanto, su coste de oportunidad en B./gal ó B./lt (el “coste de oportunidad”, precio sombra o también precio contable, indubitablemente, habrá siempre con medirse sobre la base de la aplicación del recurso en cuestión incurrido dentro de la actividad menos rentable posible, v.gr. la agricultura; a modo tal de obtener consigo un coste mínimo para representarlo en sustitución de no registrar valor alguno (recurso libre = 0) cada vez que demándase su empleo).⁶⁵

Mientras tanto, el monto de la renta anual antiguamente erogada al istmo, nunca Panamá se encargó mínimamente remunerar.

De tal suerte, el considerar el aprovechamiento del resto de los otros recursos naturales, vitales para la operación canalera: golfos, mares territoriales, litorales, ríos, lagos, radas, etc.; su cuantificación y cobro sería contrario al irrisorio peaje cobrado actualmente a la comunidad internacional incapaz de solventarlo.

En suma el Canal de Panamá opera mediante un subsidio “*on non profit basis*”, “*subsidio altruistamente*” que ofrece Panamá no sólo a la marina mercante norteamericana sino a la comunidad internacional.

Por consiguiente, ese costo de circulación queda incorporado como “la tarifa de peaje” a pagar al momento de pasar por el Canal. Dentro de este costo se considera el correspondiente a la amortización del uso de la vía. Esto comprende su operación, equipos, energía, recursos materiales (“mulas” y rieles, mantenimiento de las esclusas). Todos estos elementos constituyen el capital constante (C).

⁶⁵ Ibidem. p.21

De igual manera, se considera dentro de la operación de ese servicio los salarios y la plusvalía (V+P). Y dentro de la conformación del capital se encuentra la “renta absoluta” erogada por el pago de la anualidad del Canal. Es aquí precisamente, donde el costo del agua, los territorios, como las selvas inundadas para embalses, los ríos, lagos, costas y litorales son superficies factibles para la construcción y operación del Canal. Luego entonces, son elementos que deberían ser considerados para el establecimiento del precio de la tarifa representada en el peaje respectivo para el tránsito de las mercancías que atraviesan el Canal. De esta manera, el precio que representa el transporte de esas mercancías se considera para establecer el precio de venta en planta que se superpone ahora mayor ya que, el precio de circulación debe ser recuperado al momento de la venta de las mismas. Así que, el paso por el Canal de Panamá representa a la industria naviera un acotamiento en tiempo y en distancia así como el abaratamiento para el precio de circulación de las mercancías. Aunque el paso por el Canal de Panamá representa un gasto de capital, en sí mismo, no añade valor a ninguna mercancía que lo transita. Al contrario, abarata ese precio de circulación para la naviera. Por tanto, el valor añadido es menor al que se requeriría en el caso supuesto de tomar otra vía más larga. En resultado, es también para el comerciante quien tiene la posibilidad de vender sus mercancías más baratas debido a un precio de circulación abatido. De igual modo, el consumidor las adquiere a un precio más bajo. A esto se le llama la *Metamorfosis del Capital*.

Otro elemento trascendente emanada de las operaciones del canal, es el abanderamiento de buques o naves. El significado de esto radica en la exención de impuestos y responsabilidades en que pueden incurrir las empresas navieras de los países desarrollados.

Así pues, Panamá posee un número de tránsitos de 2,886 de buques abanderados de acuerdo a la información expuesta en el anexo incluido en esta investigación, se observa que es el más alto después de Liberia y Bahamas. Esta condición obedece a la posibilidad que existe en la nación centroamericana el hecho de que las naves puedan adoptar la bandera panameña para el transporte de sus mercancías. Panamá posee una de las flotas más grandes del mundo, con 2,919 barcos y un tonelaje de 6, 589,000 toneladas.⁶⁶

⁶⁶L.Jaramillo. *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p.21

La marina mercante opera bajo la bandera panameña. Esto es otra inversión extranjera en Panamá, conocida como Economía de Tránsito. Esta situación satisface el hecho de que los buques con abanderamiento panameño ahorran costos a los países, en especial a los de cuantiosos recursos económicos de los EE.UU. Buques norteamericanos se registraron bajo banderas de países como Liberia, Honduras, Panamá y Venezuela. La revista Time reportó, (24 de marzo de 1954, pág 95), que los EE.UU. tienen 134 barcos registrados en Panamá y 250 en otros países. Las ventajas y el provecho radican en que los propietarios norteamericanos de buques obtienen costos menores que en su país y evitar acumular créditos que no pueden convertirse en dólares. Entre 1948 y 1950, 51 embarcaciones para transporte de mercancías se fabricaron en EE.UU. Muchos de éstos se destinaron a propietarios norteamericanos pero sólo 4 o 5 se registraron bajo la bandera norteamericana. Así pues, ya desde la década de los años 40's, Panamá tomó representación como país de abanderamiento de buques mercantes. Panamá se posicionó como el cuarto país en el mundo con mayor número de barcos mercantes. Las toneladas de mercancías transportadas, en realidad pertenecientes a comerciantes no panameños. La ganancia era el ahorro en el costo de operación y acatar pocas restricciones. Por ello,

“many americans and greek controled firms, do business under this flag as well as under the panamian, hundurian and Liberian flags. These three countries together have 4.6 million gross tons of shipping.”⁶⁷

Así pues, Panamá ha sido utilizada para el abanderamiento por otros países para transportar sus mercancías sin que el país centroamericano obtenga algún provecho. Esto da pie para que las empresas navieras estadounidenses tomen control y operen en Panamá, como vía interoceánica. Por tanto, el futuro del abanderamiento de buques para los EE.UU. no se ha visto muy favorecido por varias razones.⁶⁸

- a) Los costos para la flota norteamericana son 25% más que lo cobrado por un abanderamiento de buque en otro país.

⁶⁷ Mc. Dowell and H. M. Gibbs. *Ocean Transportation. USA.*, Mc Graw Hill Book Company, Inc. 1954, p.107

⁶⁸ Ob. cit. p.118

- b) Los costos de construcción del buque en los EE.UU. son mayores que en otro país. Hasta mediados de 1952, los buques mayores fueron excluidos del subsidio diferencial otorgado por la marina mercante.
- c) El empleo en el comercio con puertos extranjeros no era atractivo para los marineros norteamericanos quienes preferían trabajar en barcos que hicieran cabotaje en puertos norteamericanos.
- d) Se presentaban dificultades entre en el comercio extranjero que inducía a las compañías petroleras norteamericanas a construir barcos y operarlos bajo un abanderamiento extranjero.

De esta suerte, propietarios de barcos norteamericanos prefirieron adoptar el abanderamiento de otros países. Así, el abanderamiento en Panamá se incrementó del 0.7 al 2.8 millones de toneladas entre 1939 y 1950. Y es para 1950, año en que aproximadamente 200 barcos de 3 millones de toneladas son propietarios y controlados por estadounidenses.

Es en tanto que, los costos de abanderamiento en países como Honduras, Liberia, Panamá y Venezuela han representado otra forma de ahorro para la marina mercante, en específico para la estadounidense. Es la situación de Panamá lo que ha permitido otra de las ventajas para la comunidad internacional desprendida del paso por el Canal de Panamá.

Actualmente, los tránsitos con bandera panameña superan a los de Liberia y Bahamas lo que indica que esta situación poco se ha modificado y los países ricos continúan tomando ventaja de la posición de Panamá. En relación a las repersuciones hacia Panamá, esta situación ha mantenido al país al servicio de la marina mercante mundial. Bajo estas circunstancias, ha sido la misma legislación panameña la que ha permitido un abanderamiento “al mundo” sin retribución alguna, punto esencial en donde habría podido legislar en miras a la protección de sus intereses económicos nacionales.

Además, el uso de abanderamiento por parte de los EE.UU. opera bajo subsidios tomando en consideración las rutas que este país ha establecido.

“United States-flag shipping lines providing services on essential routes may apply for and receive operating-differential subsidies.”⁶⁹

Derivado del paso por la vía marítima en Panamá, los EE.UU. han establecido “rutas comerciales esenciales para sus intereses comerciales. En el anexo, incluido al final de esta investigación, se puede observar las diferentes rutas marítimas que atraviesan el Canal interoceánico. Mientras tanto, por ruta comercial se entiende como “*a major channel through which trades flows*.”⁷⁰

Sin embargo, la legislación económica nacional, basada en una desregulación y al beneficio del capital externo, el abanderamiento se suma a ello. La legislación panameña, bajo un gobierno pro-americano, ha estado beneficiando principalmente a EE.UU. y, al mismo tiempo, el resto del mundo ha tomado grandes oportunidades en su provecho.

Otro aspecto trascendental es el hecho de que las empresas mercantes, en este caso, las norteamericanas, tienen gran presencia en el paso del Canal de Panamá. Tal es el caso de la empresa Maersk Sealand, la cual

“La empresa MAERSK SEALAND, es propietaria del 80% de todos los buques que transitan por el canal... la mayor porción del tráfico estadounidense por el canal, aproximadamente un tercio de éste, se desplaza entre la costa Este de los Estados Unidos y el Lejano Oriente. En la actualidad, el Canal registra una participación del mercado del 38% en la ruta Noreste de Asia y la costa Este de EE.UU.”⁷¹

Esta empresa utiliza Post-Panamax con una flota de 7,060 contenedores (serie S) y hasta 9,600 (SEASPAN). Esa empresa tiene gran participación en el Canal de Panamá pero tiene copetencia con la empresa American President Line la cual ocupa el quinto lugar en la transportación de los más grandes barcos y contenedores.

⁶⁹ Ob. Cit. p.87

⁷⁰ Ibidem. p.81

⁷¹D.Turner. “Reencarnación de Panamá Negro”, Panamá, 2007 . p.6, hecho también mencionado en la publicación “ Acerca de Nuestro Canal y Nuestro Megapuerto”, Panamá, 2006, ,p. 9

También, en el Canal operan otras empresas de Asia, Europa y América Latina que se mostrarán en el capítulo IV y V respectivamente.

En suma, las mencionadas empresas norteamericanas son las que en el Canal efectúan actividades comerciales en función del beneficio a la economía norteamericana.

3.4 La Cuenca Atlántica y Pacífica hacia el comercio de Asia

En relación al comercio norteamericano este tiene presencia en importantes zonas comerciales ya que la ACP muestra un cuadro de las diferentes rutas que atraviesan el Canal de Panamá:

11/21/2008

Principales Rutas Comerciales del Tráfico del Canal de Panamá ^{1/}

Ruta Comercial del Buque	Año Fiscal 2008		Año Fiscal 2007		Porcentaje de Incremento o (Decremento)	
	Toneladas Netas	Carga (Toneladas Largas)	Toneladas Netas	Carga (Toneladas Largas)	Toneladas Netas	Carga (Toneladas Largas)
	CP/SUAB*	(miles)	CP/SUAB*	(miles)	CP/SUAB*	(miles)
Costa Este E.U.A. - Asia (Lejano Oriente)	133,827	83,661	140,434	87,392	(4.7%)	(4.3%)
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Suramérica	25,936	24,095	19,761	19,658	31.2%	22.6%
Alrededor del Mundo	383	168	141	85	172.0%	98.2%
Europa - Costa Oeste Suramérica	22,493	13,671	24,000	14,437	(6.3%)	(5.3%)
Europa - Asia	4,916	2,962	4,188	1,882	17.4%	57.4%
Europa - Costa Oeste E.U.A./Canadá	8,541	8,433	11,631	10,700	(26.6%)	(21.2%)
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Centroamérica	10,166	11,025	9,917	10,885	2.5%	1.3%
Costa-a-Costa, Suramérica	13,071	10,707	10,075	9,356	29.7%	14.4%
Antillas - Costa Oeste Centroamérica	8,443	5,265	11,345	5,445	(25.6%)	(3.3%)
Costa-a-Costa, E.U.A. (incluye Alaska y Hawaii)	12,396	5,859	13,883	5,646	(10.7%)	3.8%
Costa Este E.U.A./Canadá - Oceanía	4,434	2,701	5,609	2,911	(21.0%)	(7.2%)
Costa Este Suramérica - Costa Oeste E.U.A./Canadá	3,511	3,482	2,205	2,303	59.2%	51.2%
Sub-Total	248,116	172,029	253,189	170,700	(2.0%)	0.8%
Otras Rutas	60,642	37,686	58,929	37,516	2.9%	0.5%
Total	308,757	209,714	312,117	208,217	(1.1%)	0.7%

* El sistema de arqueo del Canal de Panamá, conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques (CP/SUAB). Esta cantidad también incluye las toneladas CP/SUAB de los buques portacontenedores y buques de pasajeros que transitaron por el Canal de Panamá.

^{1/} Sólo incluye buques de alto calado.

*Rutas principales del Tráfico del Canal de Panamá
(Autoridad del Canal de Panamá)*

Rutas Comercial del Buque	2008		
	Toneladas (miles) CP/SUAB	%	%
Costa Este E.U.A – Asia (Lejano Oriente)	133,827		54
Costa Este E.U.A - Costa Oeste Suramérica	25,936		10
Alrededor del Mundo	383		2
Europa – Costa Oeste Suramérica	22,493		9
Europa - Asia	4,916		2
Europa – Costa Oeste E.U.A/Canadá	8,541		3
Costa Este E.U.A – Costa Oeste Centroamérica	10,166		4
Costa-a-Costa, Suramérica	13,071		5
Antillas – Costa Oeste Centroamérica	8,443		3
Costa – Costa, E.U.A (incluye Alaska y Hawaii)	12,396		5
Costa Este E.U.A/Canadá – Oceanía	4,434		2
Costa Este Suramérica - Costa Oeste E.U.A/Canadá Oceanía	3,511		1
Sub-Total	248,116	80	100
Otras Rutas	60,642	20	
Total	308,757	100	

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá, 2009
<http://www.acp.gob.pa/esp/index.html>

De los cuadros anteriores se puede observar tan solo la ruta de la Costa Este E.U.A – Asia comprende un tráfico de toneladas por buque con 133,827 por lo que absorbe el 54% del total de mercancías transportadas por la vía del Canal de Panamá. Esto muestra la conveniencia de la utilización de la vía interoceánica para las empresas estadounidenses. Además, este Canal acapara el 80% del total de las rutas marítimas.

De igual modo, el comercio de los EE.UU. hacia el continente asiático se puede observar en el siguiente cuadro la importancia que representa este mercado, de acuerdo al Intermodal

IANA Market Trends & Statistics Report de los Estados Unidos derivado de un estudio de mercado realizado en septiembre de 2008 por Drewry Supply Chain Advisors⁷².

The Drewry SWOT analysis

	Strengths	Weaknesses	Opportunities	Threats
USWC	Shortest sea route Fastest transit time Established trade route	No new capacity Terminal throughput limitations Totally dependent on Asia Stagnating overland links	Growing local markets	USEC/USG/Mexico/BC Panama Canal Weaker Asian exports
USEC	Closer to big cities Dominant in Europe trade	Longest transit times Time to complete dredging	All-water services via Suez	Unpredictable canal dues Rising fuel costs
USG	Closer to distribution hubs Dominates South America Lower development costs	Longer transit times Fuel costs	Bigger ships via Panama Canal from 2015 More room to expand	Unpredictable canal dues Rising fuel costs

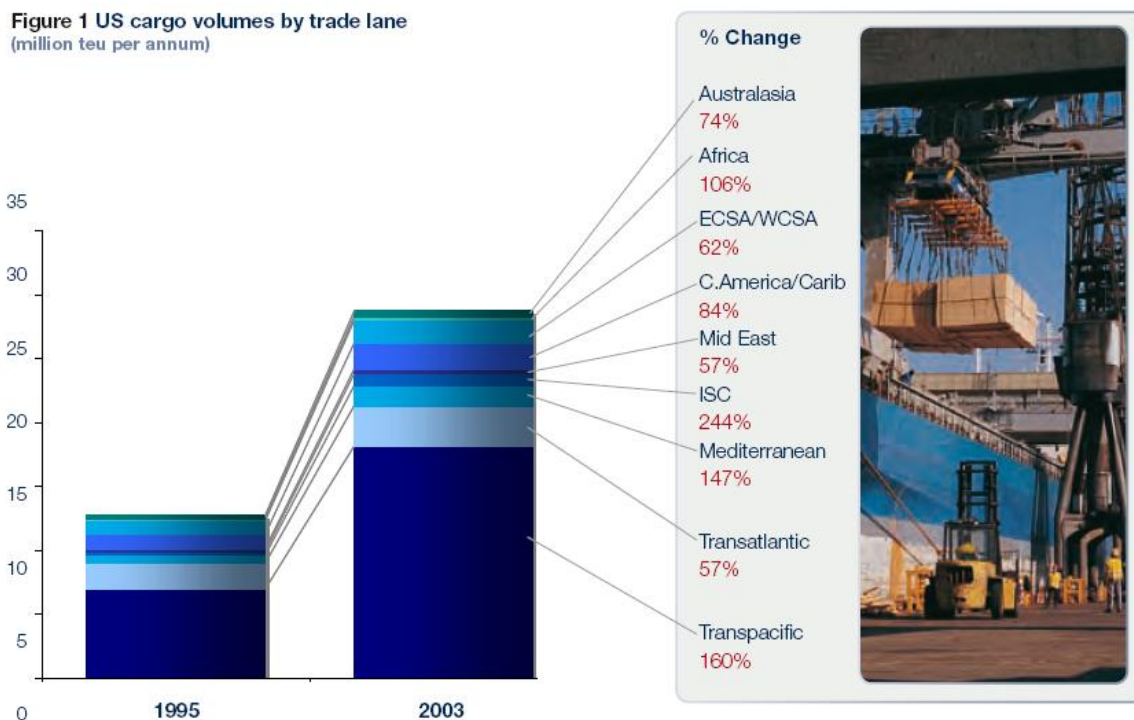
Source: Drewry Supply Chain Advisors.

El cuadro anterior, indica que en el transporte de mercancías de la Costa Oeste de lo EE.UU. (USWC) hacia su Costa Este (USEC) y del golfo (USG) se utiliza el Canal de Panamá al igual que el puerto de Baja California en México como la ruta más corta y rápida para el comercio estadounidense. Se hace notar la importancia de la vía interoceánica en las actividades comerciales tanto de la Costa Este y Oeste. Para la Costa Este, éstas representan un tráfico de toneladas por buque de 133,827 equivalente a un 54%. Para la Costa Oeste un tráfico de toneladas por buque de 25,936 que representa el 10%. Ambas cifras constituyen el comercio que atraviesa el Canal de un total del 80% e todo el comercio marítimo internacional.

⁷²Departamento de Estados de Estados Unidos, *La Economía de Estados Unidos en Síntesis*, [en línea], EE.UU., Dirección URL: [www.scag.ca.gov/pptac/pdfs/other/DrewryReport_WestcoastTrade.pdf]. [consulta: 11 de enero de 2010]

Además, este informe muestra que en este tráfico se representó en 1995 más de la mitad del transporte de contenedores y para el 2007 aumentó a dos terceras partes del mismo.

De igual manera, que a continuación se presenta se puede apreciar el aumento del comercio, póngase atención en las provenientes del área Asia-Pacífico las cuales se han incrementado desde 1993 hasta 2003.



© Drewry 2008

En sí, según el Centro Este-Oeste, Asia ya representa el 27% del total de empleos en EE.UU. de las exportaciones y el empleo de las exportaciones a Asia crecieron un 12% de 2002 a 2006. Entre los productos comercializados estadounidenses se encuentran los bienes manufacturados, agrícolas y los proveedores de servicios. Las exportaciones de mercancías de los EE.UU. a Asia y el Pacífico aumentaron a 747 mil millones dólares en 2008, un 8,3% en 2007, en productos agrícolas, compuesta por \$ 76 mil millones en 2008 - un 30% mayor respecto al 2007.⁷³

⁷³Ob. cit. [http://www.americanshipper.com/ECC/ECC_story.asp?news=147099].

Asimismo, desde el momento en que EE.UU. se incorporó como miembro de la APEC, (Asia Pacific Economic Coperation), es decir, un mecanismo de cooperación de carácter gubernamental. Entonces, el interés por parte de los EE.UU. sobre esa área geográfica obedece a la oportunidad que tiene este país para aumentar su zona de influencia comercial proveniente de su Costa Oeste pero también, de su Costa Este, por lo que, el comercio del Este de los EE.UU. enfocado a la región asiática se puede observar en las rutas que atraviesan el Canal de Panamá mostradas por la ACP del cuadro anteriormente presentado. .

El inicio de esas negociaciones data del mes de noviembre de 1989 en Canberra, Australia. En esa fecha se reunieron los Ministros de Comercio y Relaciones Exteriores de Australia, Brunei, Canadá, Corea del Sur, Filipinas, Indonesia, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur y los Estados Unidos. Más tarde ingresaron a esta organización Papua Nueva Guinea, Hong Kong, China, Chile, Taipei, China, Perú, Mexico, Rusia, y Viet Nam

Los lineamientos de la APEC son:

- Liberalización del comercio y las inversiones.
- Facilitación del comercio y las inversiones.
- Cooperación económica y técnica.

Así como sus objetivos se enfocan a:

- a) Mantener el crecimiento y el desarrollo económico de la región
- b) Contribuir al crecimiento económico mundial
- c) Reforzar y aprovechar los beneficios de dicho crecimiento
- d) Fortalecer el sistema multilateral de comercio

Esto es, EE.UU. se incursiona hacia otros mercados con la finalidad de obtener materias primas, incrementar sus exportaciones y posicionar sus empresas nacionales en otros mercados. Por ello, la opción hacia el mercado asiático acrecenta sus intereses comerciales, políticos, económicos y militares.

Además, en esa zona se tiene la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ANSEA) formado por diez naciones provocando una significativa concentración, cercana en más del 50%, del comercio mundial. Estas naciones se han mostrado dispuestas a conformar su propio Mercado Común antes del 2010. Las naciones que han tomado la dirección de los intereses del grupo son China, Japón, Corea del Sur, India, Nueva Zelanda y Australia. Las naciones restantes que integran el grupo son Tailandia, Brunei, Malasia, Indonesia, Filipinas, Camboya, Laos, Myanmar, Vietnam y Singapur. Se enfoca a la reducción de todo tipo de barreras comerciales.

En relación al comercio estadounidense hacia el área Asia-Pacífico, se puede observar en el anexo incluido al final de este trabajo, una tabla de información de exportaciones e importaciones referente a su comercio exterior.

3.4 El comercio hacia Europa

La importancia de las relaciones comerciales entre EE.UU. y Europa se puede verificar en el cuadro que da conocer la ACP sobre las rutas que se utilizan en el Canal de Panamá, precedentemente señalado. De igual manera, en el anexo final, se muestra la participación del comercio estadounidense en la zona euro.

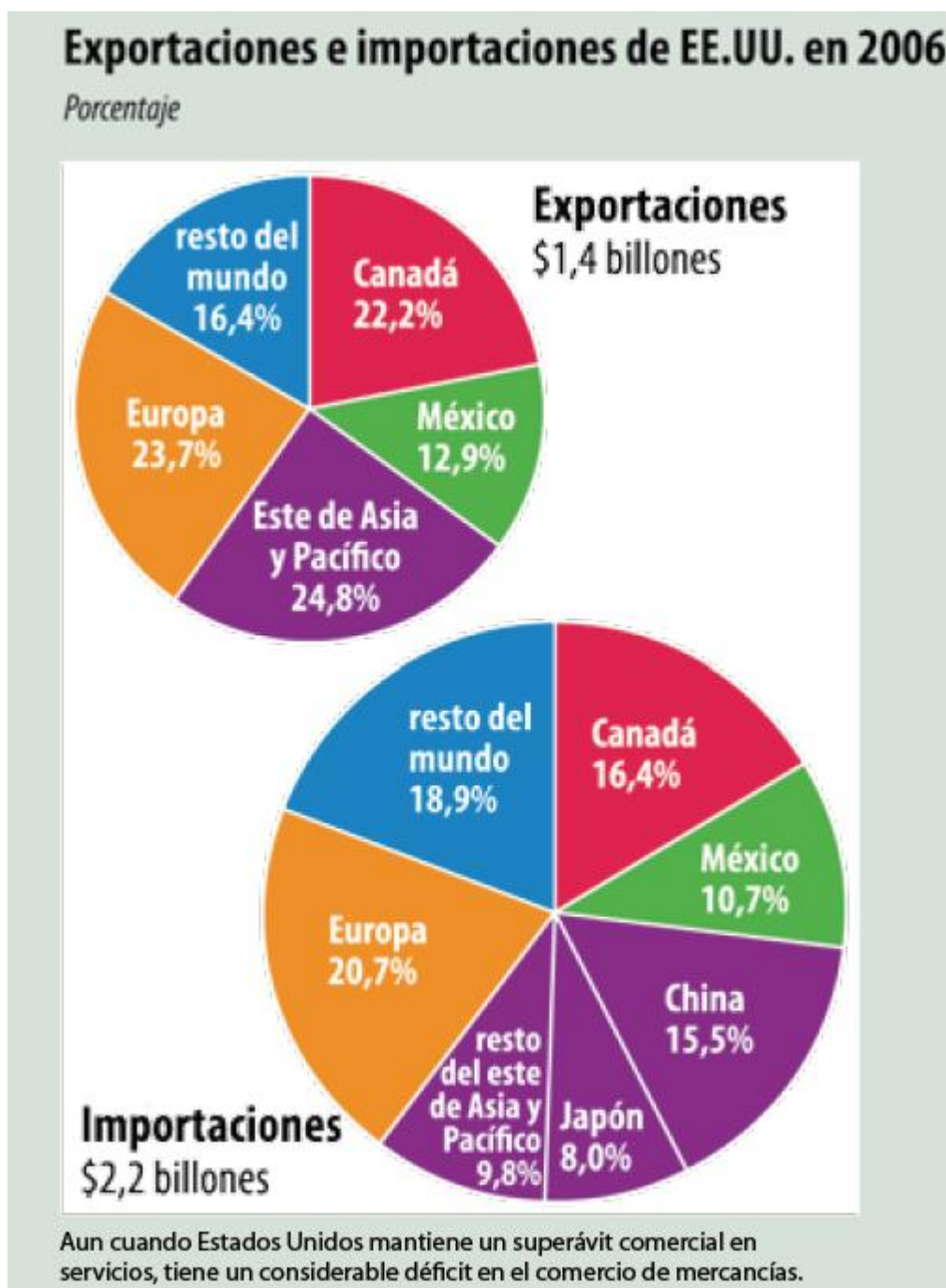
Por ello, el comercio con Europa es de trascendencia ya que depende de éste para mantener su hegemonía comercial en esa área.

3.5 El Comercio hacia América Latina

En relación a lo que comprende América Latina, para los EE.UU. esta área comercial le implica su zona de influencia, "*patrio trasero*", por lo cual no puede dejar de considerarlo. Por ello, se muestra un cuadro representativo en el referido anexo correspondiente a sus operaciones comerciales. De igual manera, en el cuadro de la ACP sobre las rutas comerciales se puede ver el tráfico de mercancías entre EE.UU. y la costa Este y Oeste de la región latinoamericana.

Así pues, de igual modo, América Latina es otra zona substancial que EE.UU. no puede descuidar.

En suma, el comercio norteamericano, según el Departamento de Estado de los EE.UU., en su informe “La Economía de Estados Unidos en síntesis”, está estratificado de la siguiente manera⁷⁴,



Departamento de Estados de Estados Unidos, *La Economía de Estados Unidos en Síntesis*, [en línea], EE.UU., Dirección URL: www.america.gov/esp/media/pdf/books/useconomy_in_brief_sp.pdf [consulta: 11 de enero de 2010]

⁷⁴Ibidem.[www.america.gov/esp/media/pdf/books/useconomy_in_brief_sp.pdf] :

Finalmente, en el anexo, que se incluye al final de esta investigación, se puede conocer las toneladas de mercancías que EE.UU. transporta hacia las diferentes áreas comerciales, en importancia, por rutas, por país, por puerto, por tonelaje. Esto es, tanto de la Costa Este como de la Oeste en las Tablas núm 8 y 9 que la ACP exhibe en su página oficial.

3.6 Tráfico

En relación al paso de las naves mercantes a través del canal se expone el siguiente cuadro que hace una comparación entre el paso de las mismas tanto por Panamá como por Suez. Esta comparación va en el sentido de hacer ver la importancia de ahorro en millas las distancias que deban emplear las naves para llegar a su destino por las diferentes rutas y puertos que existen.

Canal de Panamá: Distancias de rutas principales (millas acuáticas)

Rutas y puertos representativos	<i>Distancias</i>			Diferencia
	Vía Panamá	Ruta Alternativa		
Costa del Atlántico de los Estados Unidos y Asia Nueva York-Yokohama	9,700	13,018	<i>a</i>	3,312
Costa del Atlántico de los E. U. y costa del Pacífico de América del Sur Nueva York-Antofagasta	4,158	8,930	<i>b</i>	4,772
De costa a costa de los E.U. Galveston-San Francisco	4,057	12,982	<i>b,c</i>	8,925
Costa del Pacífico de América del Sur y Europa Callao-Bishop Rock	5,638	9,690	<i>b</i>	4,052
Costa del Pacífico de Canadá y Europa Vancouver-Bishop Rock	8,320	13,997	<i>b</i>	5,677
Oceanía-Europa Auckland-Londres	11,317	12,246	<i>b</i>	929
Costa del Pacífico de los E.U y Europa San Francisco-Bishop Rock	7,533	13,207	<i>b</i>	5,674
Costa del Pacífico de los E.U y costa del Atlántico de América del Sur San Francisco-Maracaibo	3,982	11,971	<i>b</i>	7,987
Costa del Atlántico de los E. U. y Oceanía Nueva York-Melbourne	9,942	12,393	<i>b</i>	2,451
Antillas y Asia Aruba-Yokohama	8,276	14,435	<i>a</i>	6,159
Antillas y costa del Pacífico de América del Sur Aruba-Antofagasta	2,840	7,850	<i>b</i>	5,010
De costa a costa de América del Sur Maracaibo-Antofagasta	2,877	7,779	<i>b</i>	4,902
Europa-Asia	12,483	11,224	<i>a</i>	(1,259)

Londres-Yokohama				
Costa del Atlántico de los E.U. y Hawaii Nueva York-Honolulu	6,703	13,348	b	6,445
Antillas y costa del Pacífico de los E.U. Kingston-San Francisco	3,839	12,432	b	8,593

Fuente: Oficina Hidrográfica de los Estados Unidos, Tables of Distances between Ports, Washington, 1948

- a) *Vía Canal de Suez*
- b) *Vía Estrecho de Magallanes*
- c) *Se considera el uso de transporte terrestre o combinación de ruta marítima y terrestre*
Jaramillo. (1976), p. 265-266

Así pues, se presta atención al ahorro que representa el hecho de utilizar la vía por Panamá en un ahorro considerable para cualquier ruta que se decida disponer. En todos los casos, Panamá, de acuerdo a los cuadros presentados a lo largo del capítulo, siempre constituirá la mejor opción. Así lo advirtió el gobierno estadounidense. Por ello, el tránsito por Panamá ha sido la opción más conveniente y óptima para sus requerimientos comerciales, marítimos y militares.

3.7 Beneficios

Entre los beneficios que ha percibido la nación norteamericana se encuentra el usufructo de una zona estratégica para sus intereses militares y económicos. Al momento de haber logrado la separación de Panamá del Estado Colombiano, hizo del istmo centroamericano un lugar para acrecentar el ejercicio de su política exterior. A lo largo de este capítulo se ha podido observar el hecho de que los EE.UU. han apoyado a sus empresas tanto en la industria del transporte, sea el ferrocarril transístmico, en un inicio, a la industria naviera después. De igual manera, el abanderamiento de buques de naciones ricas, como son los EE.UU., implica un ahorro de costos de transportación de mercancías y de tiempo por mar. Esto enfocado al impulso y desarrollo de la nación norteamericana a su comercio marítimo y a sus empresas que han estado transportando sus mercancías e invirtiendo en Panamá. Además, con el establecimiento del mencionado Centro Financiero Internacional, durante el gobierno del general Omar Torrijos, se han incentivado los capitales norteamericanos para optimizar sus ganancias.

Así las inversiones y movilidad de los capitales norteamericanos han obtenido grandes intereses. Sobretudo, el aspecto fundamental y principal se deriva del uso de la vía interoceánica, durante todo el siglo XX, fue para los EE.UU. un gran beneficio.

Por ejemplo, el siguiente cuadro muestra los ingresos y costos que los EE.UU. percibieron en comparación con Panamá:

Zona del Canal de Panamá, 1904 a 1972 (millones de dólares)

Panamá		E.U.	
Directos		Directos	
Ingresos 1904	10	Ingresos	2,022.5
Anualidad	45	Costos	812.3
Total 1904-1972	\$ 85 m	Total	\$1,221.2
Indirectos		Indirectos	
	1971		
X-M	69.8	Exportaciones	6.6
Empleo	78.7	Empleo norteamericano	58
Total	\$148.5		
		a) Ahorro de comercio (estimado)	620
		b) Ahorro militar (estimado)	300
		Total	\$984.6

Fuente: Jaramillo. (1976), p. 125

Así pues, desde el interés y la presencia de los EE.UU. en Panamá, se puede observar la satisfacción y desarrollo de su comercio marítimo para la transportación barata de sus mercancías a fin de mantener su economía. La ruta interoceánica que le ha proporcionado Panamá se basa en el óptimo uso de la renta del suelo. El uso del canal le ha permitido establecer una manera de subsidiar el paso de las mercancías estadounidenses como elemento del proceso de capital dentro de la ya mencionada *Metamorfosis del Capital*. Además de ello, derivado del uso y ocupación de la *Zona del Canal*, todas las actividades políticas, económicas, militares y sociales que EE.UU. ha podido realizar la cuales se han ejecutado emanado de la ocupación de esta tan codiciada área geográfica.

En suma, los intereses estadounidenses se sustentan en su visión y proyecto de nación que se desenvuelve dentro del entorno internacional. Precisamente, es la *Doctrina Monroe* la que preside la dirección en provecho y beneficio de esta nación. Al punto que, EE.UU. encausa las acciones necesarias, obligadas e imprescindibles a ejecutar hacia y en otros países con el propósito de realizar sus planes y objetivos, es decir, “*el fin que justifique los medios*”.

3.8 Perjuicios

En relación a lesiones o males que la vía interoceánica haya representado para la nación estadounidense, estos no son tantos. En materia comercial, los Estados Unidos, al igual que el resto de las naciones que comercian por la vía marítima, se enfrentan ante el crecimiento del comercio marítimo. Ese comercio transportado por barcos *Panamax* ahora se traslada en buques *Post-Panamax* que, con mayor capacidad, tiende a ser el buque que permita realizar las transacciones de mercancías.

Así pues, el crecimiento del comercio, como consecuencia de la aplicación de diversas tecnologías, dentro de un modo de producción capitalista moderno, se refleja también en el tráfico marítimo. Por tanto, los EE.UU. están conscientes de lo que la “*ampliación del Canal*” implica. Un mejor paso para el tráfico de sus mercancías hacia otros destinos. Sin embargo, el costo financiero de ese proyecto, al no poder, en un futuro, ser absorbido por la República de Panamá, será, por el potencial financiero de la nación norteamericana, a causa de la gran dependencia que la nación centroamericana tiene de ésta.

Este posible hecho puede realizarse debido a que los intereses comerciales norteamericanos requieren asegurarse de ese paso interoceánico tal como se manifestaron desde antes del inicio de la construcción del canal y a lo largo de todo el siglo XX hasta la devolución del mismo a Panamá el 31 de diciembre de 1999. Pero a la vez, esa posibilidad de financiar la ampliación del paso marítimo podría representar consecuencias financieras para la debilitada economía del dólar dentro de una crisis financiera mundial que apenas tiene pocos signos de recuperación.

En materia social, la nación norteamericana se ha enfrentado a la oposición del pueblo panameño. Los inconvenientes fueron siempre las luchas sociales que los panameños realizarían a lo largo de todo el siglo XX, desde su separación de Colombia.

A partir de 1903 muchos grupos sociales: trabajadores, estudiantes y campesinos e incluso algunos mandatarios como Arnulfo Arias, combatieron por lograr la soberanía en la *Zona del Canal*. Los EE.UU. han lidiado con un pueblo que ha buscado ejercer sus poderes como nación y República independiente. Así pues, las manifestaciones que culminaron en el 9 de enero de 1964 fueron el detonante para que EE.UU. se viese obligado a renegociar el tratado de 1903 en mejores términos como lo había estado solicitando la República de Panamá. Fue la expresión de la “*lucha de un pueblo*” ante el invasor y colonizador.

Por ello, EE.UU. se vio en la molestia y obligación de realizar muy lentas negociaciones, puesto que no deseaba otorgar nuevas concesiones a Panamá, para llegar a mejores acuerdos. Así, el Tratado Torrijos-Carter de 1977 sería una negociación no deseada por el gobierno norteamericano pero que tuvo que realizar para frenar las constantes manifestaciones de un pueblo que luchaba por la defensa de su soberanía. Con ese nuevo tratado, el gobierno estadounidense esperaba evitar y aquietar las inconformidades que, por su presencia en territorio panameño, se generaban. Este nuevo tratado al ser aceptado por Panamá obligó a los EE.UU. a retirarse, obligadamente y en contra de sus intereses y dismantelar las bases militares de la *Zona del Canal*. Ahora, el obstáculo a que se enfrenta la nación norteamericana es la manera de regresar de manera pacífica, sin ejercer la fuerza, con la aceptación de la nación panameña, a la codiciada vía interoceánica.

Así pues, la *Ampliación del Canal*, sustentada por el incremento del comercio internacional, representa una cuantiosa suma de dinero para financiarlo. Es así que, el procedimiento utilizado por los EE.UU. será la vía económica y financiera al ser, en última instancia y recurso, la nación que logre rescatar esa inversión. Por ello, la nación estadounidense, potencia económica sería la adecuada para financiar y salvar ese proyecto, aparentemente elaborado por la República de Panamá.

Como resultado de este capítulo ha quedado claro el interés de los EE.UU. y sus empresas han manifestado, a lo largo del siglo XIX, XX y los tiempos actuales, sobre la vía

interoceánica. Se han presentado las diversas manifestaciones, artilugios y declaraciones por parte de los representantes del gobierno del Estado norteamericano hacia la conquista, el dominio y control de esa zona geográfica para satisfacer sus propios intereses políticos, económicos y militares que corresponden a una potencia imperial y hegemónica. Una potencia que se ha enfrentado a la incesante pelea del pueblo panameño en búsqueda de su soberanía y libertad.

Capítulo IV El Comercio marítimo de China, India y Japón al paso del Canal de Panamá

A lo largo de la historia del siglo XX, el Canal de Panamá ha proporcionado una serie de beneficios a los Estados Unidos como se pudo observar en el capítulo anterior. De igual manera, esa vía interoceánica ha sido para el resto de la comunidad internacional una opción para el transporte marítimo para otras naciones. Tal es el caso de las naciones asiáticas como son China, India y Japón. Estos tres países han tenido, hasta la fecha, un desarrollo importante de manera distinta, tanto interno como externo. Por ello, dadas sus diversas condiciones se han insertado al entorno internacional pero con el mismo objetivo: desarrollar su política exterior en beneficio del interés nacional. Estos países, en la práctica de la misma, en materia económica y comercial han incursionado en los mercados de la zona euro, en el estadounidense, en el africano y en el latinoamericano. La manera en que se han acercado y participado en estas áreas geográficas ha sido mediante las distintas maneras de transporte: aéreo, terrestre y marítimo. De esta última, la marítima, es la que consigue tener relevancia al utilizar una vía marítima como es el Canal de Panamá. Esta vía interoceánica, de gran importancia, ha concedido la oportunidad de que estos países logren satisfacer y desarrollar sus necesidades de mercado hacia estas zonas mencionadas. Por tanto, en este capítulo se pretende explicar la ventaja de lo que esa vía marítima significa al ser utilizada por estos tres países en provecho al desarrollo de su transporte, economía e industrias.

4.1 Aspectos políticos

4.1.1 China

Las relaciones internacionales de China con Panamá datan del siglo XIX al momento en que se generó la inmigración hacia el país centroamericano derivada de la construcción del ferrocarril en 1850. Después, en 1870, a consecuencia de la construcción del Canal, la población china radicada en Panamá ascendía a 25,000 chinos. No obstante, al inicio de la época independiente, a pesar de la colonización estadounidense en el istmo, el gobierno de Panamá estableció una legislación que poco aceptaba la presencia china en el país. Para 1903, las leyes panameñas obstaculizaron la inmigración china. Por ejemplo, la Ley número 6 de 1904 prohibía la inmigración de chinos, turcos, sirios y norafricanos e imponían que éstos

tramitaran un certificado de residencia. Ante estas circunstancias, el gobierno chino debió negociar para suavizar la política migratoria en Panamá por lo que buscó la mediación de EE.UU. Así, en 1909, el consulado general chino en Panamá, a petición de su ministro en Washington, provocó y empezó un mejor entendimiento entre los dos países. Por tanto, el resultado fue el fortalecimiento de las relaciones diplomáticas. Sin embargo, en el aspecto migratorio tuvo poco avance. Ante las políticas nacionalistas del gobierno panameño, en 1935 se establece la Ley número 9 o Ley de Nacionalización del Trabajo la cual provocó protestas de parte del gobierno chino. Esta ley consistía en que el 75% del empleo de cualquier empresa establecida en Panamá debía ser cubierto por nacionales. Además, existía otra ley llamada Ley de Nacionalización del Comercio o Ley Número 70, también de igual manera, afectaba a los 300 establecimientos chinos en Panamá. Empero, en 1960, en el país centroamericano se estableció un decreto que restringía la aplicación de la mencionada ley. Esta disposición fue a causa de que, hasta ese año, se la consideró como anticonstitucional para, finalmente, beneficiar a la comunidad china y provocar una mejor cohesión en el país centroamericano.

Por otro lado, después de solucionar los obstáculos en materia de migración china a Panamá, la postura del gobierno chino hacia este país se ha manifestado en la búsqueda de un mejor entendimiento y reforzamiento de la relación bilateral. Tal es el caso de que el país de Oriente se ha acercado y observado en las organizaciones latinoamericanas; como el Pacto Andino y el Grupo Contadora, del cual Panamá formó parte, un gran avance en la integración de la región y que

los problemas de los países centroamericanos, China ha tomado una posición en la que hace incapié en la no intervención y la solución pacífica, se opuso a los intentos de las superpotencias de involucrar a la región en su rivalidad por la hegemonía mundial, elogió los esfuerzos realizados por el Grupo Contadora (México, Venezuela, Colombia, Panamá) para lograr la paz en la región, sobretodo porque ese grupo propone que los problemas centroamericanos sean resueltos por sus propios pueblos.¹

¹M. Connelly. *China-América Latina. Génesis y Desarrollo de sus relaciones*. México, El Colegio de México, 1992, p. 106

Aparte de esto, para los años 70's, la relación china en Centroamérica, en especial en Panamá, se ha intensificado mediante el incremento de visitas de legisladores y expresidentes con países como Panamá, Costa Rica y República Dominicana.

De lo anterior, aunque existe esta relación de migrantes chinos hacia Panamá y de la postura que China ha tomado hacia América Latina, las relaciones entre el país centroamericano y el chino no han existido relaciones diplomáticas fuertes. Esta razón obedece a que Panamá, desde el momento de su separación de Colombia, bajo la hegemonía norteamericana, ha reconocido al Estado de Taiwán y no la República Popular China. Esta situación se debió a la postura comunista durante el gobierno de Mao. Así, siguiendo los designios norteamericanos en Panamá, solo Taiwán figuraba como Estado para entablar relaciones diplomáticas oficiales. Más tarde, esta situación cambiaría a partir de 1972, tiempos en que el país chino realizaría reformas económicas enfocadas al capitalismo.

Así, para 1992, el ministro chino, Deng Xiaoping, dio el respaldo definitivo a las reformas económicas. El resultado fue que EE.UU. se inclinara a entablar relaciones económicas hacia la China continental. Por ello, Panamá haría lo mismo paulatinamente, para reforzar las relaciones diplomáticas bilaterales, principalmente de tipo comercial y económica, a lo largo de los últimos 17 años.

De esto, el 17 de octubre de 1999, en entrevista en el periódico *El Panamá América*, el canciller panameño, José Miguel Alemán, resaltaba la importancia de la relación de su país con China para iniciar el año 2000. Además, este hecho se apoyaba en que las relaciones internacionales de Panamá debían tornarse de tipo multilateral, incluyendo a China, ya que antes de esa fecha se regían sólo bajo la hegemonía estadounidense. Mientras tanto, Panamá seguiría reconociendo y manteniendo relaciones diplomáticas con Taiwán puesto que, según el canciller panameño

“aseguró que el gobierno mentendrá sus relaciones diplomáticas con Taiwán, pues lo relativo a los chinos es un problema interno del pueblo chino.”²

Ante esta declaración, el canciller panameño negó que el gobierno estadounidense cuestione este acuerdo ya que los chinos, aunque pueden obtener algunas concesiones en puertos panameños, pues se estima que ellos están lejos de controlar el Canal. Así, se puede ver que Panamá está ejerciendo su política exterior después de una colonización norteamericana que abarcó todo un siglo.

Por tanto, en el ejercicio de la política exterior panameña instalaría oficinas en Beijing, en Hong Kong y en Shangai.

No obstante, el temor norteamericano de la presencia oriental en el istmo centroamericano es latente y preocupante ya que China y Taiwán poseen crecientes intereses comerciales en Panamá. Este ambiente se da ante el hecho de que el presidente Martín Torrijos visitó Washington en abril del 2005, al hacerles saber a los norteamericanos el interés de que Panamá ya no reconozca a Taiwán y establezca relaciones diplomáticas con la China Popular. Esta declaración se refuerza cuando la agencia taiwanesa de noticias informó en mayo que Parris Chang, funcionario del Consejo de Seguridad Nacional de la China Popular, declaró públicamente en Washington que Torrijos había discutido el tema con el gobierno norteamericano en ese abril de 2005. A esto, se desconoce la respuesta estadounidense. Pero el resultado, fue que Taiwán está prestando mucha atención a los contactos entre Panamá y la China comunista. En sí, establecer relaciones comerciales con China Popular sin romper relaciones con Taiwán³

²Muñoz de Lao, E. "Relaciones bilaterales después del 2000" [en línea], Panamá, Panamá América, 10 octubre 2000, Dirección URL: <http://www.epasa.com/monitor/101799/monitor1.html>, [consulta: 10 de enero 2010]

³Brannan Jaén, Betty. "Panamá, una "joya" disputada por China y Taiwan" [en línea], Panamá, La Prensa, 31 de julio de 2005, Estrategia, Dirección URL: <http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2005/07/31/hoy/opinion/294246.html>, [consulta: 10 de enero 2010]

Pero esa preocupación norteamericana no es de minimizarse ya que

“Taiwán considera a Panamá como "la joya en la corona" de los pocos aliados que le quedan, "simbolismo que molesta profundamente a Beijing", aseguró la analista Cynthia Watson, del Colegio de Guerra de Estados Unidos, durante una audiencia en abril ante la Cámara de Representantes de Estados Unidos.”⁴

Lo anterior es un signo de inquietud por parte del gobierno norteamericano que afectarían sus intereses comerciales.

De cualquier forma, en el 2009, el canciller panameño, Samuel Lewis Navarro, se entrevistó con el primer ministro chino, Xi Jinping, para dar mayor oficialidad a las relaciones entre ambos países. Esta situación cumple con la considerable influencia comercial que ha manifestado China en la región latinoamericana y con el multilateralismo que pretende ejercer en política exterior Panamá. Empero, EE.UU. tendrá que ser muy cauteloso si no quiere perder su hegmonía en la región.

Cabe señalar que China es el país más grande de Asia con una población de 1,320 millones de habitantes lo que resenta un mercado de mano de obra barata y construir una economía mixta de mercado en un futuro inmediato.

4.1.2 India

Las relaciones bilaterales de este país con Panamá se remontan al siglo XIX las cuales han sido cordiales y amistosas. De la misma manera como lo hiciera los migrantes de China, la población hindú llegó a Panamá para participar en la construcción del Ferrocarril y en la vía interoceánica. Más tarde, en 1962, las relaciones diplomáticas de la India entre Colombia y Panamá se consolidarían gracias a la colaboración del primer ministro de Jawaharlal Nehru.

La preocupación del gobierno hindú por afianzar su relación con Panamá se ha enfocado en mayor medida hacia un Programa de intercambio Técnico y otro de Cooperación Económica (ITEC) iniciado desde 1964. El objetivo va en miras de la búsqueda de la

⁴Ob. cit.

atención y la ampliar de la cooperación más allá de los países integrantes de la Commonwealth en Asia, África, Europa del Este y América Latina. En la manera de apuntalar la relación entre ambos países, la Embajada de la India fue abierta en 1973 aunque Panamá la estableciera en 1981.

Tanto la India como Panamá se han esmerado por promover el turismo y las relaciones comerciales. Principalmente, se han enfocado al papel comercial que tienen empresas indias como la *Infosys* y la *I-Flex* las cuales están planeando la creación de un Centro de Formación Comercio Internacional en Panamá⁵.

Es necesario señalar que la India es el país más grande de Asia con una población de 1,064 millones de habitantes lo que implica un gran mercado laboral de mano de obra barata y se está perfilando como un área de atracción para la inversión extranjera.

4.1.3 Japón

El vínculo que ha existido entre ambos países, el Japón y Panamá, se inició en enero de 1904. Un hecho llamativo es que un ingeniero japonés, Akira Aoyama, participó entre 1904 y 1911, en la construcción del Canal de Panamá. Fue jefe de ingenieros en la División de Gatún. En Japón ocupó el cargo más alto de ingenieros en el Ministerio de Interior a causa de sus méritos por obras de ingeniería hidráulica para evitar inundaciones.

Ambos países están situados en la cuenca del Pacífico y han consolidado buenas relaciones de amistad con intereses comunes. Principalmente, por el transporte marítimo al término de la Segunda Guerra Mundial. En el aspecto diplomático, Japón ha construido relaciones de cooperación con Panamá en los organismos internacionales, como en la ONU. Así pues, Japón participa en la cooperación económica y transferencia de tecnología a través de expertos y voluntarios japoneses. Al mismo tiempo, existe un programa de las becas del Ministerio de Educación, Cultura, Deportes, Ciencias y Tecnología para que, jóvenes panameños vayan a Japón para estudiar. Por medio del programa de capacitación técnica de JICA (Agencia de Cooperación Internacional de Japón), los panameños tienen acceso a

⁵Embajada de la India en Panamá, [en línea] Panamá, 2009, Dirección URL: <http://www.cultureholidays.com/embassy/indian-embassy-panama.html>, [consulta: 23 de enero 2010]

cursos de capacitación en Japón. Asimismo, se realiza un intercambio cultural del arte, la música y las artes marciales de Japón hacia el público panameño.⁶

En suma, dentro de la cooperación e intercambio, derivadas de las relaciones bilaterales de Japón con la nación caribeña, de acuerdo a la embajada japonesa, se distinguen los siguientes programas que el gobierno japonés ha estado ejecutando en los últimos diez años con buenos resultados:

- a) Asistencia de Emergencia para la República de Panamá por desastres de lluvias torrenciales (noviembre 2006)
- b) Visita de la viceministra de Relaciones exteriores, Mrs Midori Matsushima, en su visita a Nicaragua, México y Panamá (diciembre 2006)
- c) Documento de prensa sobre Referendo nacional del Programa de expansión del Canal de Panamá (octubre 2006)
- d) Documento de prensa sobre la visita a Japón de líderes de gobierno de los países integrantes del SICA (Sistema de Integración de Centramérica) (agosto 2005)
- e) Programa de ayuda de Emergencia ante los desastres por huracanes en Panamá (septiembre 2004)
- f) Visita a Japón del Dr. José Miguel Alemán, ministro panameño de relaciones exteriores (agosto 2000)
- g) Programa de asistencia ante la Emergencia sobre los desastres por inundaciones en Panamá (octubre 2000)

Como se puede apreciar, los programas de cooperación de Japón hacia Panamá en materia económica y social emanados de una relación diplomática se han ido conformando a lo largo de un siglo. Así, la presencia japonesa en la nación centroamericana se practica bajo el interés del estado nipón y pronostica un reforzamiento de esa relación bilateral.

⁶Embajada de Japón en Panamá, [en línea], Japón, Dirección URL: http://www.panama.emb-japan.go.jp/rel_pol.html, [consulta: 18 de enero 2010]

4.2 Aspectos económicos y comerciales

4.2.1. China

Ahora pues, derivado de la actividad comercial y económica, el país chino está incursionando tanto en mercado estadounidense, europeo, africano y latinoamericano de manera significativa. Por tanto, hacia Panamá, existe un gran interés especial por participar en las obras de la ampliación del Canal y en proyectos privados. Además, es el mayor proveedor de la Zona Libre de Colón.

Por ello, se han realizado visitas diplomáticas como la del presidente Hu Jintao en 2008. China, como uno de los principales usuarios del Canal, varios de sus empresarios chinos comienzan a manifestar un interés en participar en las obras de expansión del Canal y en otros proyectos privados. Además participa como uno de los mayores proveedores de la *Zona Libre de Colón*⁷.

Las relaciones comerciales hacia el país centroamericano, se estima que éstas han aumentado en más de \$2, 000 millones de dólares anuales⁸.

Otras de las ventajas de la incursión china en la región panameña es la posibilidad que tiene China de realizar inversiones en capitales y operaciones *off-shore*, dada la oportunidad que otorga Panamá por su desregulación bancaria y financiera.

Por otro lado, ante la interacción con China, Panamá se ha interesado por ser parte del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC). Esto como repercusión del tránsito chino y de la influencia comercial asiática en la vía interoceánica. Así, esa participación es uno de los objetivos de Panamá, en política exterior panameña y de su política comercial. Desafortunadamente, esto podría esperar a causa de una moratoria de deuda pendiente para 2010; pero en cuanto se tenga la coyuntura, Panamá hará las negociaciones pertinentes.

Por otro lado, China ha fungido como observador extrarregional, dentro del SICA (Sistema de la Integración Centroamericana) del 13 de diciembre de 1991. Este mismo se

⁷Ledezama Bradley, Guillermo. “China es el segundo mayor usuario del Canal, Panamá fortalece relaciones con China” [en línea], Panamá, *Diario Crítico*, 26 de enero de 2009, Dirección URL: [http://www.diariocritico.com/panama/2009/Enero/noticias/124459/china-es-el-segundo-mayor-usuario-del-canal.html], [consulta:10 de enero 2010]

⁸Cálculos de Gandasegui, 2005.

encuentra conformado por los países de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y México y la República Dominicana como países asociados.

Mientras tanto, China es el segundo usuario de la vía interoceánica. La ACP estima que sus exportaciones e importaciones, que transitan por el canal, aumenten para 2009 y 2010 en 8.5% y 9.1% respectivamente. Así, la vía interoceánica le ha servido a China para incentivar su comercio hacia el mundo occidental, sobretudo, al norteamericano.

4.2.2 India

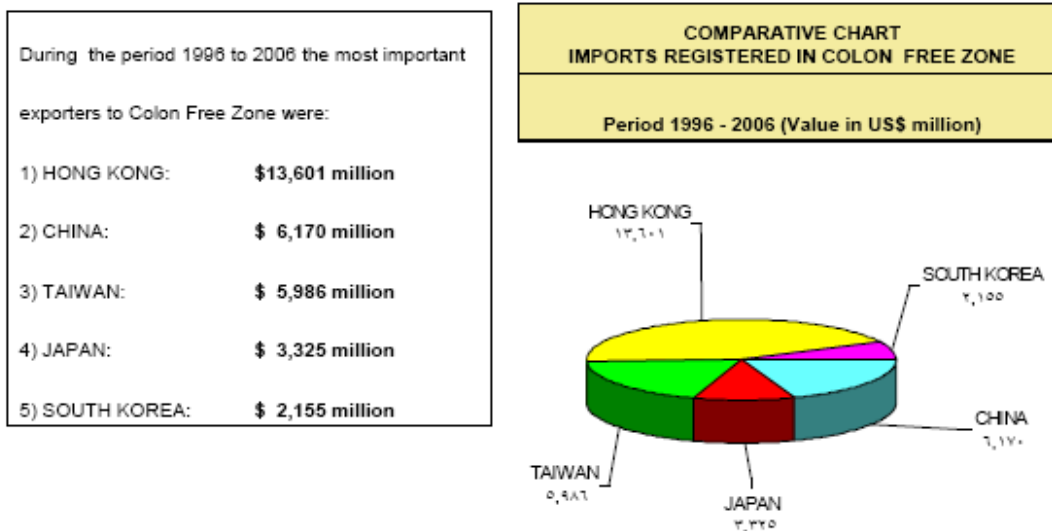
Los nexos de los intereses comerciales y económicos entre la India y Panamá se han estado impulsando. Por ejemplo, en 2008, el canciller de Panamá, Samuel Lewis ha estado negociando un mejor acercamiento con la India con el objeto de incentivar las relaciones económicas, no solo con Panamá sino con la región centroamericana⁹. Esto enfocado a una primera reunión entre la India y el Sistema de la Integración Centroamericana (SICA). Además, el canciller se ha interesado en promocionar los servicios financieros que ofrece su país, y como una forma de acercarse a América Latina para que las empresas indúes se interesen por incursionar en estos mercados. De igual modo, Panamá ha procurado dar a conocer el impacto que tendrá hacia los negocios la ampliación del canal y las inversiones que se pueden desarrollar. Entre esas negociaciones aparece la *Zona Libre de Colón*, la cual ha representado para la India, como una gran oportunidad de comercio internacional a causa de las características relativas a la exención de impuestos y facilidades para el tráfico de mercancías. Por lo mismo, se han elaborado estudios relativos de esa zona de libre comercio enfocados a las exportaciones de este país asiático. Mediante esta estrategia, se pretende incursionar a los mercados de Centro y Sudamérica y el Caribe y consolidar socios mercantiles. Esto es, la *Zona Libre de Colón* revela una plataforma para realizar e incentivar las exportaciones entre el Este de Asia y los compradores en América Latina. Es entonces que, la *Zona Libre de Colón* ha captado gran atención por parte de los exportadores de la India quienes no la conocen por sus oportunidades de mercado para penetrar a otras áreas comerciales de Occidente. Por ello, se espera el intercambio de información de los inversionistas y exportadores hindúes con los latinoamericanos. Este acercamiento ha sido

⁹Embajada de India en Panamá, “Primer vicepresidente de Panamá reforzará relaciones con la India”, Relaciones Panamá-India, [en línea] Panamá, 8 de junio de 2008, Dirección URL: <http://sikhnoticias.blogspot.com/2008/06/relaciones-panama-india.html>, [consulta: 23 de enero 2010]

impulsado gracias a Shri B. Rajagopalan, Primer Secretario en la Embajada de la India en Panamá. El realizó negociaciones para poder elaborar el informe “*The Market Survey Report*” a cargo del Sr. Manuel Alvarado Guardia, presidente de la empresa *Investigaciones Mercadológicas, SA*¹⁰.

Chart 4

Main exporters from Asia (China, Taiwan, Hong Kong, South Korea and Japan) to Colon Free Zone



Sources: Colon Free Zone Administration
Colon Free Zone Users Association
In depth interview

Produced by Investigaciones Mercado

14

El cuadro anterior muestra la participación de los principales países asiáticos en Colón. Las consecuencias de este estudio no solo benefician a la India sino al resto de los países asiáticos como China, Japón y otros de igual importancia como Taiwán y Corea del Sur. Esto es, la incursión de Asia, los *Tigres Asiáticos*, en la *Zonal Libre de Colón* la cual representa una plataforma para realizar su tráfico de mercancías no nada más en Panamá sino al resto del mundo occidental.

Por lo tanto, ante el gran interés que ha manifestado la India en la *Zona Libre de Colón* se puede observar en el siguiente cuadro:

¹⁰Embajada de la India en Panamá. “Market Research on Colon Free Zone”, [en línea] Panamá, Embassy of India Panama April 2007, Dirección URL: http://www.indempan.org/web/index.php/en_US/market-research.html,[consulta: 20 de enero 2010]

Imports from India during the period 1997-2006

The total value of imports from India during the period 1997 to 2006 was **\$446.52 million.**

Source: Colon Free Zone Administration

"Statistics and census"

(P): Provisional Statistics

Years	IMPORTS	
	Value (US\$ mn.)	Weight (M.T)
1997	44.96	9,274
1998	40.87	9,755
1999	36.60	11,614
2000	45.41	15,782
2001	49.99	18,804
2002	38.13	13,582
2003	32.62	13,142
2004	44.56	15,194
2005	56.66	16,853
2006 (P)	56.72	16,078
Total Imports	446.52	140,078

Produced by Investigaciones Mercado

19

De esto, se puede ver el incremento de las importaciones realizadas desde 1997 a 2006 por la India y su participación en la *Zona Libre de Colón*. Así pues, a lo largo de 2006 al 2008, el comercio entre los dos países se quintuplicó de 62 millones de dólares a 400 millones. En consecuencia, en Centroamérica, Panamá, por lo anteriormente expuesto, se ha convertido en el principal socio comercial de la India y en el noveno en Latinoamérica.

4.2.3 Japón

De acuerdo a estadísticas del año 2001 de la Contraloría General de la República de Panamá, las importaciones desde Japón aumentaron a 128 millones de dólares. Japón ocupó el 5º lugar después de Estados Unidos, Ecuador, Colombia y Venezuela. Las importaciones de automóviles y partes fueron alrededor del 90% del total y las ventas de vehículos japoneses implican el 70% en Panamá. Entre otros productos más representativos son las exportaciones japonesas de carne de res y de atún que han alcanzado niveles de 60 millones de dólares.

Por ejemplo, para el año 2004, las inversiones directas de Japón ascendieron a 138 millones de yenes.

Simultáneamente, para aumentar el volumen de inversiones y el comercio entre ambos países, se estableció el JETRO (Organización para Promover el Comercio Exterior de Japón) estableció una oficina en Panamá en octubre de 2002. Su objetivo es impulsar las importaciones, la inversión japonesa en Panamá, las exportaciones y la inversión panameña hacia Japón. Por otro lado, la cooperación económica japonesa implica préstamos financieros que han alcanzado los 12,950 millones de yenes y una cooperación técnica de casi 16,262 millones de yenes.

Respecto a la vía interoceánica, Japón posee un estrecho vínculo económico con Panamá por medio del Canal, el sistema de abanderamiento de buques y, en especial, en la *Zona Libre de Colón*.

Panamá exporta a Japón, aproximadamente, 12 millones de dólares, donde los productos pesqueros abarcan un 70%. Las importaciones de Japón a la *Zona Libre de Colón* representan 263.6 millones de dólares, ubicándose en el cuarto lugar, después de la República Popular de China, la República de China (Taiwán), los Estados Unidos y Canadá. Por tanto, la *Zona Libre de Colón* ha ejercido una importante función para Japón como centro de reexportación hacia otras regiones como América Latina y Europa.

Un componente substancial es el abanderamiento de buques. Se encuentra que un 70% aproximadamente de la flota comercial japonesa navega con bandera panameña. Esto es muy significativo ya que entre un 30 y 40% de todos los buques abanderados en Panamá (de un total aproximado de 10,000 buques), pertenecen a empresas japonesas.

Lo anterior trae como consecuencia repercusiones en las estadísticas del comercio exterior japonés por el cambio de bandera de buques japoneses a Panamá, ya sea como exportación de barcos y la el tráfico de navieras bajo bandera panameña como inversión directa a Japón. Así pues, de acuerdo al Ministerio de Finanzas de Japón, del 2001, las exportaciones de Japón a Panamá fueron de 586,600 millones de yenes (unos 5,300 millones de dólares; ¥110/US\$) superando a Brasil y México, ocupando el primer lugar en América Latina. Mientras que, la inversión directa tuviera el tercer lugar, después de las Islas Caimán y Brasil

con un monto de 121,500 millones de yenes (unos 1,100 millones de dólares; ¥110/US\$). Esta información es trascendente y es una muestra de disputa a la competencia comercial que los Estados Unidos desarrollan en la vía interoceánica.

Algo muy revelador es que actualmente, al paso por el canal interoceánico, se encuentra a Japón como el cuarto usuario, después de Chile, de esa vía marítima de acuerdo a la ACP en su más reciente informe de 2008 tomando en cuenta su abanderamiento con bandera japonesa. Este hecho, considerando se desmiente cuando Japón utiliza la bandera panameña, ya no sería el cuarto usuario del Canal, sino el segundo, según lo afirma información presentada por la embajada de Japón en Panamá.

Otro elemento adicional es el hecho del interés japonés por participar en el proyecto de la ampliación del Canal. Ante declaraciones en la III Reunión de Ministros del Foro de Cooperación Latinoamérica-Asia del Este (FOCALAE) inaugurado en Brasilia en el 2007, el ministro de Exteriores de Japón, Taro Aso afirmó:

“espero que la ampliación del Canal de Panamá sirva para que las empresas japonesas puedan desarrollar el papel que merecen.”¹¹

Al mismo tiempo, el gobierno de Japón se congratuló por la aprobación del Referéndum realizado por el gobierno de Martín Torrijos Espino, celebrado el 23 de octubre de 2006.

Anteriormente, Japón, en 1993, como uno de los países miembros del “*Final Report of the Commission for the Study of Alternatives to the Panama Canal*”, se suma al interés de Panamá y a los Estados Unidos en la ampliación de un tercer juego de esclusas para la vía interoceánica. Así pues, el gobierno japonés espera que ese proyecto contribuya a una mejor eficiencia y desarrollo comercial.

Por ello, el interés del gobierno japonés ha incrementado su apoyo al gobierno panameño en relación a asegurar la transparencia del proceso de dicho programa. Asimismo, ofrece su cooperación y asistencia técnica, por medio de sus empresas con alta tecnología, información y conocimiento especializado para participar en el ambicioso proyecto del Canal.

¹¹“Japón pide ampliar Canal de Panamá para incrementar comercio”, 2007
http://terranoticias.terra.es/nacional/articulo/japon_canal_panama_1797022.htm

En resultado, ante estas declaraciones, se subordina al interés económico y comercial que tiene Japón en la región centroamericana y en toda Latinoamérica para posicionarse como socio comercial en la zona.

En suma, Japón y Panamá han contribuido en gran medida al desarrollo del transporte marítimo. Los dos países forman parte de la Organización Marítima Internacional, con sede en Londres.

4.3 La Cuenca Atlántica: El Comercio hacia EE.UU y Europa

La Cuenca Pacífica: El Comercio hacia EE.UU

En relación al comercio asiático, en especial el chino, hindú y japonés, figura en importantes zonas comerciales como lo es en EE.UU., Europa y Latinoamérica. Por ello, se muestra un cuadro referente a las diversas rutas que atraviesan el Canal de Panamá, según la ACP.

11/21/2008

Principales Rutas Comerciales del Tráfico del Canal de Panamá ^{1/}

Ruta Comercial del Buque	Año Fiscal 2008		Año Fiscal 2007		Porcentaje de Incremento o (Decremento)	
	Toneladas Netas	Carga (Toneladas Largas)	Toneladas Netas	Carga (Toneladas Largas)	Toneladas Netas	Carga (Toneladas Largas)
	CP/SUAB*	(miles)	CP/SUAB*	(miles)	CP/SUAB*	(miles)
Costa Este E.U.A. - Asia (Lejano Oriente)	133,827	83,661	140,434	87,392	(4.7%)	(4.3%)
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Suramérica	25,936	24,095	19,761	19,658	31.2%	22.6%
Alrededor del Mundo	383	168	141	85	172.0%	98.2%
Europa - Costa Oeste Suramérica	22,493	13,671	24,000	14,437	(6.3%)	(5.3%)
Europa - Asia	4,916	2,962	4,188	1,882	17.4%	57.4%
Europa - Costa Oeste E.U.A./Canadá	8,541	8,433	11,631	10,700	(26.6%)	(21.2%)
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Centroamérica	10,166	11,025	9,917	10,885	2.5%	1.3%
Costa-a-Costa, Suramérica	13,071	10,707	10,075	9,356	29.7%	14.4%
Antillas - Costa Oeste Centroamérica	8,443	5,265	11,345	5,445	(25.6%)	(3.3%)
Costa-a-Costa, E.U.A. (incluye Alaska y Hawaii)	12,396	5,859	13,883	5,646	(10.7%)	3.8%
Costa Este E.U.A./Canadá - Oceanía	4,434	2,701	5,609	2,911	(21.0%)	(7.2%)
Costa Este Suramérica - Costa Oeste E.U.A./Canadá	3,511	3,482	2,205	2,303	59.2%	51.2%
Sub-Total	248,116	172,029	253,189	170,700	(2.0%)	0.8%
Otras Rutas	60,642	37,686	58,929	37,516	2.9%	0.5%
Total	308,757	209,714	312,117	208,217	(1.1%)	0.7%

* El sistema de arqueo del Canal de Panamá, conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques (CP/SUAB). Esta cantidad también incluye las toneladas CP/SUAB de los buques portacontenedores y buques de pasajeros que transitaron por el Canal de Panamá.

^{1/} Sólo incluye buques de alto calado.

*Rutas principales del Tráfico del Canal de Panamá
(Autoridad del Canal de Panamá)*

Rutas Comercial del Buque	2008		
	Toneladas (miles) CP/SUAB	%	%
Costa Este E.U.A - Asia (Lejano Oriente)	133,827		54
Costa Este E.U.A - Costa Oeste Suramérica	25,936		10
Alrededor del Mundo	383		2
Europa - Costa Oeste Suramérica	22,493		9
Europa - Asia	4,916		2
Europa - Costa Oeste E.U.A/Canadá	8,541		3
Costa Este E.U.A - Costa Oeste Centroamérica	10,166		4
Costa-a-Costa, Suramérica	13,071		5
Antillas - Costa Oeste Centroamérica	8,443		3
Costa - Costa, E.U.A (incluye Alaska y Hawaii)	12,396		5
Costa Este E.U.A/Canadá - Oceanía	4,434		2
Costa Este Suramérica - Costa Oeste E.U.A/Canadá Oceanía	3,511		1
Sub-Total	248,116	80	100
Otras Rutas	60,642	20	
Total	308,757	100	

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá, 2009
<http://www.acp.gob.pa/esp/index.html>

De los cuadros anteriores se puede observar tan solo la ruta de la Costa Este E.U.A - Asia comprende un tráfico de carga por buque de 133,827 por lo que absorbe el 54% del total de mercancías transportadas por la vía del Canal de Panamá. Esto muestra la utilidad de la vía interoceánica para las empresas estadounidenses y asiáticas.

4.3.1 China

En relación al comercio chino en esta zona se encuentra que

“Un porcentaje pequeño, pero significativo, del comercio marítimo sino-norteamericano pasa por el Canal de Panamá en dirección a sus respectivas costas orientales. En la actualidad, el 60 por ciento de todos los tránsitos por el Canal de Panamá se dirigen a las costas orientales de EEUU o de China.”¹²

Así pues, el comercio chino tiene gran importancia en el comercio internacional.

Por tanto, China se ha enfocado entre sus principales socios comerciales, principalmente a la Unión Europea, según información del Ministerio de Comercio de la República Popular China, y en segundo lugar se encuentran los Estados Unidos.

Primeros diez socios comerciales de China (2008/1-8)

2008-10-24 10:43 Mofcom

Unidad: Millones de dólares USA

Ranking	Países o regiones	De enero a agosto	Variación interanual (%)	Proporción (%)	Fluctuación de proporción
	Valor total	17,233.8	25.7	100.0	0.0
1	Unión Europea	2,833.2	26.9	16.4	0.1
2	Estados Unidos	2,197.0	13.3	12.7	-1.4
3	Japón	1,780.7	18.4	10.3	-0.6
4	Asociación de Naciones del Sudeste Asiático	1,596.1	24.6	9.3	0.1
5	Hong Kong	1,344.8	8.8	7.8	-1.2

¹²Marco A. Gandásegui, hijo *El triángulo comercial marítimo: Panamá, China y EE.UU.*, [en línea], Panamá, 30 de agosto de 2007, Dirección URL:http://www.bilaterals.org/article.php3?id_article=9533&lang=en [consulta: enero de 2010]

6	Corea del Sur	1,286.5	27.2	7.5	0.1
7	Provincia de Taiwán	931.1	20.0	5.4	-0.3
8	Australia	394.6	44.7	2.3	0.3
9	India	378.6	59.1	2.2	0.5
10	Rusia	375.3	24.8	2.2	0.0

Notas: Se pone en orden de acuerdo con el volumen de importación y exportación.
Fuente: <http://www.spanish.mofcom.gov.cn/index.shtml>

También, se puede apreciar, en concordancia al Ministerio de Comercio de la República Popular China, el cuadro que a continuación se presenta, la presencia china en el mundo:

Mercados para exportación (por continentes y regiones) (2008/1-10)

2009-02-03 15:04 Mofcom

Unidad: Millones de dólares USA

Continentes y regiones	De enero a octubre	Variación interanual (%)	Proporción (%)	Fluctuación de proporción
Valor total	12,023.3	21.9	100.0	0.0
Asia	5,582.2	22.0	46.4	0.1
Asociación de Naciones del Sudeste Asiático	964.0	27.7	8.0	0.4
Medio Oriente	637.2	30.8	5.3	0.4
Estados Árabes del Golfo	321.0	41.6	2.7	0.4
Europa	2,882.9	23.7	24.0	0.3
Unión Europea	2,466.9	24.5	20.5	0.4
Zona euro	1,827.1	24.1	15.2	0.3

América del Norte	2,308.8	11.4	19.2	-1.8
América Latina	611.3	47.6	5.1	0.9
Oceanía	216.0	28.4	1.8	0.1
África	422.1	40.4	3.5	0.5

Fuente: <http://www.spanish.mofcom.gov.cn/index.shtml>

La información anterior indica que la Unión Europea y los Estados Unidos, Europa y América, después de Asia, son las regiones en donde se concentran el volumen de las exportaciones chinas. Una vez más, se muestra que China hace su aparición en esas zonas.

Por tanto, entre las principales importaciones y exportaciones chinas se mencionan las siguientes:

Artículos de importación y exportación (2008/10)

2009-02-02 15:46 Mofcom

Unidad: Millones de dólares USA

Artículos (SITC)	Exportación		Importación	
	Valor	%	Valor	%
Valor global	12,023.3	21.9	9,863.4	27.6
I. Productos primarios	648.8	32.0	3,222.8	66.3
0 Alimentación y animales vivos	268.1	10.6	119.8	25.4
1 Bebidas y tabacos	12.3	13.9	13.8	34.3
2 Materia prima no alimentaria (excluye combustible)	94.7	30.0	1,468.1	57.2
3 Combustible mineral, aceite lubricante y combustibles pertinentes	268.7	64.6	1,530.7	82.2
4 Aceite, grase y cera animal y vegetal	4.9	106.2	90.4	54.1
II. Productos industriales	11,374.5	21.4	6,640.6	14.7
5 Productos químicos y productos pertinentes	686.4	42.2	1,047.9	18.9
6 Productos terminados que se clasifican según materia prima	2,241.0	23.2	926.1	9.1
7 Maquinario y equipos de transporte	5,676.3	22.9	3,783.3	13.2
8 Artículos diversos	2,757.7	13.3	849.1	21.2
9 Artículos sin clasificación	13.2	-27.1	34.2	85.0

%: Variación interanual

Fuente: <http://www.spanish.mofcom.gov.cn/index.shtml>

Así pues, la intervención de China en las Cuencas Atlántica y Pacífica que ya es muy relevante, atendería los intereses norteamericanos.

4.3.2 India

En lo que respecta al comercio de la India, según el Departamento de Comercio, se muestra la siguiente información:

Department of Commerce
System on Foreign Trade Performance Analysis (FTPA)
Export by Region Dated: 28/1/2010
Values in US\$ Millions
(P) Provisional

Region	Apr-Sep 2008	Apr-Sep 2009(P)	%Growth	%Share
1) Europe	23,730.21	16,406.11	-30.86	21.42
1.1 EU Countries (27)	22,035.21	15,344.69	-30.36	20.04
1.2 Other WE Countries	1,625.80	1,010.72	-37.83	1.32
1.3 East Europe	69.19	50.70	-26.73	0.07
2) Africa	6,745.16	4,912.34	-27.17	6.41
2.1 Southern Africa	1,872.39	1,605.10	-14.28	2.10
2.2 West Africa	1,628.68	1,423.72	-12.58	1.86
2.3 Central Africa	191.48	160.22	-16.33	0.21
2.4 East Africa	3,052.61	1,723.29	-43.55	2.25
3) America	16,358.38	11,708.08	-28.43	15.29
3.1 North America	12,491.02	9,322.64	-25.37	12.17
3.2 Latin America	3,867.36	2,385.44	-38.32	3.11
4) Asia & ASEAN	58,183.07	42,120.00	-27.61	54.99
4.1 East Asia	1,013.01	779.74	-23.03	1.02
4.2 ASEAN	11,568.12	8,330.69	-27.99	10.88
4.3 WANA	26,013.99	18,667.79	-28.24	24.37
4.4 NE Asia	14,526.59	10,820.74	-25.51	14.13
4.5 South Asia	5,061.37	3,521.03	-30.43	4.60
5) CIS & Baltics	1,153.95	693.21	-39.93	0.91
5.1 CARs Countries	137.58	121.34	-11.80	0.16
5.2 Other CIS Countries	1,016.37	571.87	-43.73	0.75
6) Unspecified Region	2,735.95	749.34	-72.61	0.98
Total	108,906.73	76,589.07	-29.67	100.00

Data Source: DGCIS, Kolkata DOC-NIC

De la anterior información, del comercio exterior hindú, se tiene un 12.17% destinado a Norteamérica; EE.UU. y Canadá. Y un 21.% destinado a Europa y el mayor monto, con un

54.99% para Asia y el ASEAN. Así pues, se observa una creciente incursión en el comercio occidental tomando en consideración su participación dentro de las rutas del Canal de Panamá.

Además, se tiene que sus principales socios comerciales (exportaciones e importaciones) son:

Destino de Exportaciones			
País	Enero-Abril 2006	Enero-Abril 2007	% Crecimiento
EEUU	14,108.01	15,486.11	9.77
Emiratos Árabes	8,847.22	9,872.69	44.19
CHINA	5,177.44	6,437.86	24.34
SINGAPUR	4,382.21	4,766.91	8.78
Reino Unido	4,183.62	4,548.88	9.20
Total	82,396.81	101,046.91	23.61

Fuente: <http://commerce.nic.in/ftpa/ent.asp>

Origen de las Importaciones			
País	Enero-Abril 2006	Enero-Abril 2007	% Crecimiento
CHINA	8,861.42	14,108.08	58.21
ARABIA SAUDITA	1,818.63	11,286.78	766.94
EEUU	6,450.22	8,417.20	30.49
SUIZA	5,849.28	7,464.83	38.66
Emiratos Árabes	3,600.67	7,081.41	98.67
Total	117,872.05	140,291.16	25.81

Fuente: <http://commerce.nic.in/ftpa/ent.asp>

De lo que se ha presentado, la India importa productos electrónicos, oro y metales y máquinas y, como productos de exportación se encuentran:

Producto/País	EE.UU	Emiratos Árabes	CHINA	Singapur	Reino Unido	Sub total de Exportaciones de los 5 Países	Total Export de Productos
1. PETROLEO (CRUDO & PRODUCTOS)	122.95	3,064.82	60.78	2,680.42	708.12	6,597.09	15,330.71
	(0.86)	(19.99)	(0.40)	(16.83)	(4.62)	(42.64)	(100.00)
2. Cermas & Joyas	3,990.72	2,652.80	15.33	121.37	238.84	6,917.06	12,849.79
	(31.06)	(19.87)	(0.12)	(0.94)	(1.84)	(53.83)	(100.00)
3. FMC Algodón INCL ACCESORIOS	1,849.87	236.74	1.67	33.93	673.02	2,695.13	5,484.27
	(33.73)	(4.32)	(0.03)	(0.62)	(10.45)	(49.14)	(100.00)
4. MAQUINAS E INSTRUMENTOS	1,023.34	385.80	138.64	163.87	359.95	2,091.70	5,327.53
	(19.21)	(7.43)	(2.60)	(3.08)	(6.94)	(39.26)	(100.00)
5. DRÓGAS FARMACEÚTICAS	877.88	61.30	109.87	70.20	143.92	1,063.15	4,282.54
	(16.82)	(1.20)	(2.67)	(1.84)	(3.38)	(24.69)	(100.00)
Sub-total Export de 5 ppales ps	7,664.73	6,301.45	326.17	2,969.89	2,031.85	19,294.09	43,274.94
Total Exportaciones	15,486.11	9,872.69	6,437.86	4,766.91	4,646.87	41,110.43	101,846.92

Fuente: <http://commerce.nic.in/ftpa/cnt.asp>

De lo arriba expuesto, la India ha incursionado con éxito tanto en la Cuenca Atlántica como en la Pacífica y se perfila a crecer más.

4.3.3 Japón

Mientras tanto, en lo tocante al comercio con los EE.UU., Japón es el primer destinatario de mercancías que se dirigen de la costa Este de Norteamérica al extremo oriente asiático con un 45% del total de mercancías, y el segundo exportador, tras China, con un 23% de las que se trasladan hacia aquel destino.

Entre sus socios comerciales, como lo comunica el Ministerio, se encuentra lo siguiente:

Principales Socios Comerciales de Japón.

País	Exportación	Importación
China	12.2%	19.7%
EE.UU.	24.9%	15.6%
Corea del Sur	7.4%	4.7%
Indonesia	4.3%	4.3%
Australia	3.9%	3.9%
Taiwán	6.6%	
Hong Kong	6.3%	
Total	65.6%	48.2%

Fuente: Cámara Japonesa. (2003)

www.camaras.org/infopais/informes/informe732.pdf

Y en relación a sus productos de exportación e importación se tienen:

Principales productos exportados 2003			
Código	Producto	Participación en exportaciones del país (%)	Posición relativa mundial
85	Aparatos y material eléctricos	22,16	1
87	Vehículos automóviles, tractores	22,08	2
84	Máquinas y aparatos mecánicos	19,98	3
90	Aparatos ópticos, medida, médicos	5,84	3
99	Conjunt. de otros productos	4,08	3
72	Fundición, hierro y acero	3,34	1

Fuente: TradeMap de Comercio Internacional

Fuente: Cámara Japonesa. (2003)

www.camaras.org/infopais/informes/informe732.pdf

Principales productos importados 2003			
Código	Producto	Participación en importaciones del país (%)	Posición relativa mundial
27	Combustibles, aceite mineral	21,18	2
85	Aparatos y material eléctricos	12,56	5
84	Máquinas y aparatos mecánicos	10,73	6
90	Aparatos ópticos, medida, médicos	3,9	4
87	Vehículos automóviles, tractores	3,06	12
3	Pescados, crustáceos, moluscos	2,76	1

Fuente: TradeMap de Comercio Internacional

Fuente: Cámara Japonesa. (2003)

www.camaras.org/infopais/informes/informe732.pdf

En suma, la participación de Japón, en la Cuencia del Atlántico como en la Pacífica, ha sido posible gracias a las rutas que el Canal de Panamá le ofrece, lo cual, de manera imprescindible, le ha permitido llegar a los mercados occidentales.

4.4 El comercio hacia América Latina

4.4.1 China

Si bien América Latina no aparece entre los diez socios comerciales de China, si subsiste una participación de un 5.1%. A pesar de esto, China comienza a afianzar su intervención en esta región. Luego entonces, el comercio entre China y Latinoamérica,

“según Xu Shicheng, subdirector del Instituto de Estudios Latinoamericanos de Pekín, “el valor del comercio sino-latinoamericano sólo ocupa un poco más del 2 por ciento del valor total del comercio exterior latinoamericano y cerca del 3 por ciento del valor total del comercio exterior chino”¹³

Lo anterior obedece al interés comercial del país chino, como el de otros asiáticos, en otros mercado occidentales. No obstante, la posibilidad de incrementar sus exportaciones de productos manufacturados a la región latinoamericana, de igual modo, le reportará considerables ganancias económicas.

¹³Marco A. Gandásegui, hijo, *China: Relaciones comerciales con América Latina*, [en línea], Panamá, 28 de julio de 2005, Dirección URL: <http://alainet.org/active/8813> [consulta: enero de 2010]

*Comercio entre China y Latinoamérica
1950 a 2004 (mill dls)*

Año	Incremento	Año	Incremento
1950	1.9	1995	6,114
1955	7.3	1998	8,312
1960	31.3	1999	8,260
1965	343.1	2000	12,600
1970	145.8	2001	14,938
1975	475.7	2002	17,826
1980	1,331	2003	26,806
1985	2,571	2004	40,027
1990	2,294		
Total			142,084.1

Fuente: Estadísticas de la Aduana China
<http://www.moftec.gov.cn>

El cuadro expuesto indica la tendencia de un incremento del comercio chino en la región latinoamericana, lo que puede traer mayor competencia con el comercio norteamericano en la región.

4.4.2 India

De igual manera, América Latina constituye el 3.11% de su comercio exterior pero en los últimos tiempos, ha sido atractiva para esta nación. A continuación se puede ver la participación en algunos países latinoamericanos, tanto en exportaciones como importaciones.

Department of Commerce
System on Foreign Trade Performance Analysis (FTPA)

Countries of Export

Dated: 28/1/2010

Values in US\$ Millions

(P) Provisional

Rank	Country	Apr-Sep 2008	Apr-Sep 2009(P)	%Growth	%Share
20	BRAZIL	1,815.29	893.21	-50.80	1.17
48	MEXICO	364.82	223.30	-38.79	0.29
56	COLOMBIA	205.58	175.40	-14.68	0.23
78	PERU	198.20	101.07	-49.01	0.13
84	VENEZUELA	97.45	86.81	-10.92	0.11
99	PANAMA REPUBLIC	74.11	41.96	-43.38	0.05
101	PUERTO RICO	32.45	41.32	27.34	0.05
102	ECUADOR	62.08	38.29	-38.33	0.05
106	GUATEMALA	46.78	33.98	-27.36	0.04
112	DOMINIC REP	28.00	21.95	-21.59	0.03
113	URUGUAY	39.55	21.81	-44.86	0.03
118	HONDURAS	41.65	19.27	-53.72	0.03
125	COSTA RICA	16.59	16.63	0.29	0.02
	Total	3,022.55	1,715.00	-365.81	

Countries of Import

Dated: 28/1/2010

Values in US\$ Millions

(P) Provisional

Rank	Country	Apr-Sep 2008	Apr-Sep 2009(P)	%Growth	%Share
27	BRAZIL	577.96	1,382.98	139.29	1.11
38	VENEZUELA	3,531.90	653.91	-81.49	0.53
48	MEXICO	735.35	321.51	-56.28	0.26
49	CHILE	1,004.82	311.29	-69.02	0.25
56	ARGENTINA	194.08	222.74	14.77	0.18
61	COLOMBIA	8.35	195.70	2,243.95	0.16
68	PANAMA REPUBLIC	79.04	138.75	75.54	0.11
91	ECUADOR	11.90	52.03	337.40	0.04
92	COSTA RICA	32.68	42.85	31.10	0.03
96	PERU	190.86	34.07	-82.15	0.03
100	PANAMA C Z	0.01	26.97	247,322.94	0.02
119	URUGUAY	10.91	8.33	-23.70	0.01
120	PUERTO RICO	4.21	7.94	88.55	0.01
	Total	6,382.07	3,399.07	249,940.90	

Adicionalmente, se reitera el gran interés que ha manifestado la India en la *Zona Libre de Colón* de la cual, significa una señal, en un futuro inmediato, de gran participación comercial por parte de los exportadores e importadores hindúes en el área.

4.4.3 Japón

En lo referente al comercio japonés en Latinoamérica, se denota un cuadro característico sobre su intervención en el mercado de esta región en asuntos comerciales:

*Comercio entre Japón y Latinoamérica
1989 a 2004 (mill dls)*

País	Valores Acumulados 1989 a 2004	País	Valores Acumulados 1989 a 2004
Argentina	15	Chile	0
Antillas	110	Colombia	0
Bahamas	92	Ecuador	0
Barbados	0	México	0
Bermuda	2,448	Panamá	388
Bolivia	0	Perú	0
Brasil	6	República Dominicana	0
British Virgin Is.	1,616	San Vicente	9
Caymán Is.	9,966		
Total			14,650

Nota: La cantidad de "0" implica que la inversión fue menos del millón de dólares

Fuente: Estadísticas del JETRO, Japan External Trade Organization
http://www.jetro.go.jp/en/jetro/worldwide/cs_america/

Respecto a esta participación japonesa en América Latina, se subraya las inversiones que tiene ese país con Panamá, las Antillas, Bermuda, las Islas Vírgenes y Caymán ya que existe poca regulación financiera y comercial, es decir, paraísos fiscales, lo cual permite a países desarrollados, como Japón aprovechar las ventajas que ofrecen.

Finalmente, en el anexo que se incluye al final de esta investigación se puede enterarse del volumen de toneladas de mercancías que China, la India, Japón, y el resto de los países asiáticos, transportan hacia las diferentes áreas comerciales, en importancia, por rutas, por país, por puerto, por tonelaje. Esto es, tanto de la Costa Este como de la Oeste en las Tablas núm 8 y 9 que la ACP exhibe en su página oficial.

4.5 Tráfico

En relación al paso de las naves mercantes a través del canal se expone el siguiente cuadro en el cual se da a conocer las navieras asiáticas que transportan las mercancías en las diferentes rutas que ofrece el Canal de Panamá:

**Empresas Navieras asiáticas que operan en el
Canal de Panamá**

Empresa Naviera	País		
	China	Japón	Otro de Asia
China Ocean Shipping (Group) Company COSCO Group	X		
Evergreen Marine Corporation. La cuarta compañía más grande después de MAERSK, Mediterránea y CMA y CGM	X		
Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd		X	
Mitsui O.S.K. Lines, Ltd.		X	
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha		X	
Hanjin Shipping Co. Ltd.			Corea del Sur
Stx Pan Ocean Co. Ltd.			Corea del Sur
Yanming Marine Transport			Taiwanesa

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá
<http://www.pancanal.com/esp/fn/index.html>

Así pues, es interesante el hecho de que las empresas navieras de Asia incursionen en el comercio marítimo lo que indica la consecuencia de su creciente actividad comercial que se enfoca a la conquista de los mercados occidentales. Estas hacen uso del Canal de Panamá para lograr ese objetivo. Además, este mismo representa un paso ineludible lo cual involucra un ahorro de tiempo, dinero y se adapta a sus demandas comerciales.

4.6 Beneficios

En lo que corresponde a las ventajas que China, India y Japón han podido disfrutar a instancia del Canal de Panamá, el aspecto más representativo ha sido la *Zona Libre de Colón*. Esta zona envuelve, como ya se había explicado en el capítulo II, una serie de características inapreciables para el desarrollo de sus economías.

- a) *Beneficios Fiscales*: lleva consigo la aplicación de 0% en impuestos a las re-exportaciones, 0% de cargos a las cuotas de importación y exportación. Esto repercute en mantener altos costos competitivos y permite facilidades de inmigración para ejecutivos extranjeros.
- b) *Ventajas al Importador*: Compra en un solo lugar, usa las facilidades de crédito. Además, se sirve de un adecuado servicio que no excede ni tarda más de 24 horas y un excelente manejo de los productos que se transportan.
- c) *Ventajas al Exportador*: La ciudad de Colón es una locación estratégica en el continente americano, desde la cual permite un acceso a todo el hemisferio hacia: Europa, Asia, África y Australia.

Estas características han sido adecuadamente estudiadas por China, India y Japón con el objetivo de incrementar su presencia en la *Zona Libre de Colón* para asegurar el tránsito de sus exportaciones. Así, por medio del uso de la vía interoceánica, estos países han establecido convenios bilaterales con Panamá a fin de afianzar su interés comercial, no solo en materia marítima sino de tipo financiera e inversiones directas e indirectas en el país centroamericano. Además, un elemento imprescindible y valioso el cual, requiere de volverse a mencionar, es el abanderamiento de buque que Panamá ha permitido no solo a los EE.UU. sino también a Japón y tal vez a China. Esta situación mantiene y gira en torno a la debilidad que muestra Panamá, su desregulación, lo que ha permitido que países desarrollados aprovechen esta medida.

Por tanto, las diversas maneras de negociación, cooperación política y económica bilateral, por cada uno de estos tres países y se pone de manifiesto, otra vez, la lucha del interés estatal en estas naciones hacia la República de Panamá.

En suma, tanto como China, India y Japón, a través de la ejecución de su política exterior, han buscado diversas maneras de entablar comunicación con Panamá a fin de asegurar sus intereses comerciales, económicos y financieros derivados de la utilización del Canal transoceánico, y a la vez, posicionarse, todavía en mejores condiciones y con portentosa preeminencia, en los mercados occidentales: el norteamericano, europeo y sobretodo, en Latinoamérica. En resultado, estos países asiáticos buscan competir con la gran hegemonía política y comercial estadounidense en el país centroamericano.

4.7 Perjuicios

En relación a los obstáculos a los cuales China, India y Japón se enfrentan, éstos consisten en un enfrentamiento ante la competitividad del todavía fuerte comercio norteamericano al igual que en el aspecto marítimo. Las posibles complicaciones a las cuales China, India y Japón deben enfrentarse son las referentes a la actividad de las empresas navieras norteamericanas, principalmente MAERSK. La existencia de esta naviera norteamericana en Panamá significa gran competencia para estos países asiáticos los cuales han llegado al país caribeño para seguir adquiriendo y fortaleciendo, en mayor medida, su participación en los mercados occidentales.

En resultado, en este capítulo se ha explicado la incursión de Asia, en específico de China, India y Japón como usuarios de una vía acuática muy primordial para el comercio internacional. También, un recuento de lo poco, pero ambicioso, que se conoce de ellos en materia comercial en relación al Canal de Panamá.

Capítulo V La Geopolítica del Canal de Panamá y sus expectativas

El descubrimiento y colonización de América representó para Europa nuevos lugares para la obtención de materias primas, la obtención de mano de obra y, posteriormente, la aplicación de sus productos manufacturados hacia nuevos mercados. Sin embargo, el hallazgo de un camino por tierra, entre el Océano Atlántico con el Pacífico, hallada por Vasco Núñez de Balboa, explorador del “*Mar del Sur*” en 1513, sería asunto de discusión para las grandes potencias europeas en ese mundo a partir de aquellos tiempos. Por ello, desde el siglo XVI ese paso tendría importancia para el trasiego de mercancías.

Más tarde, hacia los siglos XVII y XVIII, el istmo centroamericano despertó los intereses de las naciones europeas por la construcción de un adecuado paso interoceánico en Panamá. Las naciones marítimas europeas, en primer lugar, España, Gran Bretaña, Francia, Holanda y Alemania, por conflictos internos que les ocupaba y la falta de financiamiento, se vieron imposibilitadas para considerar el asunto de la construcción de un canal interoceánico en Panamá.

Fue para el siglo XIX cuando se tomaría la determinación. El visionario emperador y militar francés, Napoleón Bonaparte, para el beneficio de su país y el de Europa, ya afirmaba sobre la trascendencia de un canal interoceánico en el istmo centroamericano. Más tarde, Francia, por medio de Ferdinand De Lespes, después de la hazaña que le representó la inauguración del Canal de Suez en 1869, financiaría, junto con otras naciones de Europa, e iniciaría la construcción de otra magna obra, ahora en América: la construcción en Panamá de otro canal hacia el año de 1882. No obstante, Europa tendría que enfrentarse a una nación que ya en el siglo XIX se constituía económicamente fuerte, los Estados Unidos.

Así pues, a través de su *Doctrina Monroe*, Estados Unidos mandaba su mensaje al mundo, en especial a Europa, el reclamo para sí los territorios americanos como parte de su zona de influencia para satisfacer sus intereses económicos y comerciales. Por ello, la construcción francesa del canal interoceánico en Panamá por Francia sería terminada por los Estados Unidos tal como se ha expuesto en el segundo capítulo de esta investigación. Así pues, estas condiciones históricas que culminaron en la construcción de esta vía marítima se derivan del

aspecto geopolítico que ha representado el istmo centroamericano para todas estas naciones industrializadas.

Por tanto, la *geopolítica* del Canal de Panamá no termina el 15 de agosto de 1914, cuando éste fue inaugurado a la navegación marítima a principios del siglo XX, ni a fines del 31 de diciembre de 1999, momento en que los EE.U. traspasan a Panamá la administración del mismo. Es sólo en las últimas décadas del siglo XX, años 90's y principios del XXI cuando el Canal de Panamá permanece con gran relevancia y repercusión en los intereses comerciales hacia comercio marítimo internacional.

Por ello, la geopolítica considera al Estado un organismo viviente, conformado de un territorio, pueblo, sociedad, economía y gobierno. De esto se da la importancia al territorio, la tierra, donde se pueden crear estos elementos. Según Kjellen, la geopolítica incide en ese espacio en el cual se entrelazan la historia geográfica para modificar estos 5 elementos y, por ende, en la política exterior. Consecuentemente, el ámbito geográfico es un principal factor del cual se desarrollará el cambio de un Estado. Un espacio en el cual, en relación a su tamaño y forma, afectará el poder y relaciones de un Estado sobre otros vecinos. A esta afirmación se requiere analizar cómo incide la tipología, el clima, la flora, la población en relación a las necesidades de la política junto con la ciencia militar. Además, las geociencias como la física, la química, la biología que interactúan con las ciencias sociales como la sociología, la economía, la historia que interactúan en el espacio físico en donde se desarrollan los actores de las relaciones internacionales, protagonizados por los Estados-nación, empresas, e individuos cuya finalidad es el beneficio y logro de sus objetivos particulares¹.

Por lo tanto, la geopolítica implica para los actores de las relaciones internacionales en el aprovechamiento de un espacio vital, sea geográfico, un territorio en el cual se pueda hacer uso de los recursos materias primas, humanos, económicos e ideológicos. Un área no solo física sino espacial en donde se manejan percepciones en diversos ámbitos del quehacer humano. El enfoque de esta investigación se gira y centra, principalmente, en el Estado-nación, desde luego, vinculándose con los demás actores de la comunidad internacional de

¹Hacia 1916 no se había concretado una definición clara de lo que se considera como geopolítica. Por ello, el historiador sueco y estudioso de las ciencias políticas, Rudolf Kjellen, es quien acuña el término "geopolitik". La define como "*ciencia que concibe al Estado como un organismo geográfico o como un fenómeno en el espacio*" en J. Atencio *¿Qué es la Geopolítica?* Buenos Aires, Pleamar, 1965, p. 23.

los cuales mantiene estrecha e inseparable reciprocidad. Así pues, en este contexto, el Estado-nación se vale del ejercicio del poder e interés nacional, la fuerza, la influencia y la manipulación, e incluso, la aplicación de la violencia, hacia otros Estados o actores sociales. Estos son elementos de los que dispone este ente para la defensa e impulso de sus planes nacionales. Todo esto se logra gracias a la herramienta de su política exterior que debe ir en concordancia a un proyecto de nación. En sí, la geopolítica

“es un método de conocimiento que sirve para la coordinación y aplicación simultánea de series, sistemas y conjunto de muy diversos y variados elementos.”².

Estos elementos articulados en materia política, histórica y geográfica, considerando las estrategias en tiempo y espacio, a fin de construir una perspectiva y prospectiva global en determinados escenarios, que, por medio de alternativas y toma de decisiones y el ejercicio de la diplomacia, en el marco de las relaciones internacionales, afecta a un Estado-nación y a los demás sujetos que interactúan con este.

Por consiguiente, la geopolítica es una guía, un método, de orientación útil al estadista para conseguir la adecuada consecución de sus planes y defenderse de sus enemigos al igual que tomar decisiones estratégicas que determinan la estabilidad dentro de un ámbito geográfico. De esta manera se atribuye a la situación del Canal de Panamá el cual entraña intereses políticos, económicos, comerciales y sociales para ciertos Estados como los que son objeto de estudio en este trabajo. Sin embargo, la geopolítica no nada más es aprovechable por el estadista sino comprende los demás sujetos que integran al Estado, como son sus empresas a las cuales benefician así como otros externos al mismo, interactuando, todos ellos en el marco de las relaciones internacionales como a continuación se puede apreciar.

5.1 Aspectos políticos y militares

Ante todo, el elemento principal que persigue el Estado es el Poder e interés Nacional. Este, ya explicado en el capítulo I, denota el ejercer la autoridad estatal ante el mundo y hacia su

²Ma. C. Rosas González. *El regionalismo vs el multilateralismo y el impacto de la política comercial externa en E.U. en la integración latinoamericana*, Tesis de doctorado, México, Facultad Ciencias Políticas y Sociales, 2000, p. 69

esfera nacional. Esto es, el poder permite a un Estado interactuar y tomar de lo internacional elementos que le benefician para mejorar su situación nacional. Para ello, el Estado se ve obligado a servirse de acciones pacíficas o violentas como la fuerza y violencia en casos que considera. Esto puede transgredir la legislación del derecho internacional regulado por las Naciones Unidas. No obstante, estas maniobras buscan influir y manipular otros actores internacionales para el logro de sus intenciones. Así pues, de acuerdo al profesor Leopoldo González Aguayo, se observa que el poder nacional el cual ejerce el Estado tiene dos posiciones:

- a) Es Activo, cuando el Estado lo ejerce todo el tiempo.
- b) Es Potencial, cuando el Estado que siempre lo tiene no lo ejerce pero en cualquier momento lo puede ejecutar.

Así pues, el poder nacional se sustenta del aparato gubernamental que funciona con los lazos que mantiene con los grupos de poder. Las élites con las que el gobierno enlaza e intercambia negociaciones para conformar y guiar el poder nacional hacia dentro y fuera de un país. En sí, los dirigentes del poder nacional construyen un proyecto nacional que gira en torno a la soberanía nacional manifestada al interior y exterior del país, en la comunidad internacional en la cual puede llegar a imponer su voluntad, más allá de sus fronteras territoriales. En este punto es cuando los Estados llegan dejarse manipular e influenciar por otros Estados perdiéndose la soberanía de unos y la imposición de otros. Lo que se conoce como poder consentido o, en caso contrario, un poder forzado con el empleo de la fuerza, violencia y manipulación.

Además, el interés nacional, el cual se produce del poder nacional, es el que expresa deseos y estímulos por parte de las clases sociales que detentan el poder, dentro de un Estado, el cual se ejerce en el contorno nacional e internacional. Asimismo, se puede identificar el carácter nacional, el poder y fuerza, el motor el cual influye en los gobernantes y sociedad de un contexto histórico de cada nación. Esto es, el poder nacional, la forma de obtener el interés nacional se cumple en el proceder de su política interna y externa.

Dentro de este contexto se diferencian dos aspectos que han estado modificándose a lo largo de las dos últimas décadas del siglo XX. El primero es

- La Autonomía Nacional se observa disminuida a causa de la transnacionalización que ha incursionado en la esfera gubernamental y dentro de su territorio nacional.
- Desafíos a la soberanía política emanados de ese proceso de transnacionalización e interfieren en los intereses de los Estados y en su economía nacional.

Estos dos aspectos se pueden advertir, en mayor medida, en Estados débiles o países subdesarrollados que dependen del entorno internacional como lo es Panamá. Una nación centroamericana que trata de construir un poder nacional en la esfera internacional. Una nación caribeña que posee un Canal interoceánico, el cual, es de gran atención militar, económica y comercial para EE.UU., China, India y Japón.

5.1.1 PANAMÁ

a) Poder Nacional

El poder nacional panameño dista de ser tan activo como el ejercido por los EE.UU. y Japón. Este poder ha inhibido debido a la colonización vivida bajo el país norteamericano. A raíz de su separación de Colombia, Panamá fue sometida por los EE.UU. Por esta razón, junto con vicios de corrupción y de intereses de los grupos elitistas panameños, los gobiernos panameños no han podido desarrollar un poder nacional que le permitiera a la nación centroamericana tener un desenvolvimiento de país. Por tanto, el poder nacional se ha practicado de manera muy tibia y débil.

b) Actores, motivos, intenciones

Entre los actores de la nación caribeña se encuentran a los gobernantes y las empresas. La postura de estos actores es la atracción de inversiones extranjeras. En el Canal interoceánico se ha establecido medidas gubernamentales para incentivar la inversión.

c) Geoestrategia

Las maneras para incentivar la participación de países como China, India y Japón, implica la desregulación en su legislación que se ha mantenido a lo largo del siglo XX. Esto ha permitido el que el istmo centroamericano sea atractivo a estos países gracias a las disposiciones que el gobierno panameño ha establecido beneficiando a la comunidad internacional como lo han aprovechado EE.UU., China, India y Japón.

En relación al Canal de Panamá, es una vía marítima que ofrece el intercambio de mercancías hacia otras áreas y mercados del mundo. A pesar de la existencia del Canal de Suez, Panamá también ofrece otra opción que puede ser mejor en tiempo y dinero. Puesto que la morfología de este país le ha permitido jactarse de encontrarse en una zona óptima para el tráfico de mercancías. Esto es, es una zona privilegiada ya que está exenta de sufrir terremotos, huracanes y tormentas. El Canal interoceánico es una extensión que ha permitido que todos los países puedan hacer uso de él. Así pues, lo que esta vía ofrece es una ruta muy rápida en tiempo y distancia. Se encuentra en la parte media y central del continente que proporciona pocas concesiones y requisitos ya que la cuota de los peajes no representa un costo para las navieras que lo atraviesan.

d) Ideología

La ideología que comparte Panamá es la del neoliberalismo, el libre mercado dentro de los valores de una democracia en beneficio del sistema capitalista.

e) Medio de Intención: Diplomacia o Fuerza

La forma de dirigirse al mundo ha sido la vía diplomática. A pesar de la colonización y ocupación estadounidense durante el siglo XX, se ha acercado a otros países como China, India y Japón. Los resultados han sido fructíferos ya que le han permitido a Panamá entablar negociaciones pacíficas al momento de establecer acuerdos de cooperación y apoyo internacional. Son otros tipos de negociaciones que le dan a Panamá otra manera de realizar negociaciones más benéficas para sus intereses estatales. Esto es, la negociación panameña hacia estos países mencionados le ha permitido a la nación istmeña insertarse hacia otros convenios en mejores términos para que ese país pueda mejorar su condición de país ya que EE.UU. evitó su desarrollo nacional. Esto es, la construcción de relaciones diplomáticas entre Panamá con otros países distintas de las elaboradas con los EE.UU., Panamá podrá interesarse en asuntos de cooperación internacional, incentivar la cultura, aprender sobre otras maneras de dirigir un país y, tal vez, aplicar otras estrategias de gobernanza y económicas en un futuro.

f) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, por qué hasta donde

La participación de Panamá con otros países le ha permitido aprender de la comunidad internacional al terminar con una ocupación norteamericana. Además, con la vía

interoceánica que posee ha sido una fortaleza ya que es punto de atracción por parte de otras naciones como lo es China, Japón y la India.

g) **Ámbito: local, regional, internacional**

En la cuestión local, las relaciones internacionales en cuestión de un acercamiento político ha permitido a Panamá aprender nuevas experiencias de negociación y tal vez mejorar su forma de gobernar.

En el aspecto regional, los acuerdos de convenios, elaborados con la comunidad intrnacional, en materia de seguridad, de asistencia tecnológica, intercambio de experiencias políticas, otorga a Panamá y al resto de la región aplicar otros modos de proceder en el quehacer político

En el ámbito internacional, el aprendizaje de Panamá de otras naciones le proporciona mejorar su inserción y desenvolvimeinto en la comunidad internacional. Esto es, hacia los foros de discusión, como lo ha hecho en la ONU, y tener la posibilidad de participar en adherirse a proyectos multilaterales que incentiven su desarrollo político, económico y social.

h) **Prospectiva**

Las consecuencias de un dominio, colonización y ocupación norteamericana evitaron que ese país independiente se viera subordinado a un país poderoso. Se sacrificó la soberanía y política exterior. Sin embargo, ante la apertura de las negociaciones con China, India y Japon, ha permitido a Panamá encontrarse con una comunidad internacional que está interesada en este país. Esto se deriva por la vía interoceánica a la que se le ha puesto gran atención. Por ello, se han intensificado las negociaciones diplomáticas a nivel gobierno. Este hecho da pauta para que se incentifique las relaciones de Panamá con otros países, incluso mye lejos del continente americano. La presencia de estos tres países invita a que se acerquen otros provenientes de Asia, África y Europa con la finalidad de entablar y fortificar relaciones multilaterales. Así pues, Panamá tiene muchas carencias económicas por lo cual el apoyo político internacional de otros países distintos de EE.UU. le daría mayor proyección internacional.

5.1.2 ESTADOS UNIDOS

a) Poder Nacional

En el caso de la nación norteamericana se puede decir que ha ejercido su poder nacional de manera muy activa. Su política exterior hacia Panamá ha sido muy directa, evidenciada y clara. La búsqueda de la conquista y dominio del istmo centroamericano ha sido evidente e indisputable desde mediados del siglo XIX. Con el establecimiento de la *Doctrina Monroe*, Estados Unidos se ha apoderado de la nación centroamericana para realizar la magna obra de la construcción de un canal interoceánico. Esta doctrina fue una advertencia a Europa de renunciar al área latinoamericana y abstenerse de realizar acuerdos políticos.

Así pues, EE.UU. consiguió el dominio del territorio del istmo centroamericano colonizándolo a lo largo del siglo XX. Esta situación en beneficio de su economía a fin de asegurar rutas comerciales marítimas. Por lo tanto, el país norteamericano se erigía como una potencia a principios del siglo XX, durante una Guerra Fría con una *Pax Americana*

“el interés de los Estados Unidos pasaría por evitar cualquier tipo de unificación, pacífica o violenta, de Europa, mediante un mapa que garantizase el equilibrio y seguridad.”³.

b) Actores, motivos, intenciones

Entre los actores que aparecen en este país se encuentra el Pentágono, la Cia, el Congreso norteamericano y las empresas que trafican mercancías por el paso del Canal de Panamá. El principal interlocutor de estos actores ha sido el presidente de los EE.UU. Todos ellos han tomado el asunto del Canal interoceánico como prioridad para su comercio marítimo. Las pocas pero significativas visitas a Panamá lo confirman. No obstante, ante la cesión de la administración del Canal a la nación centroamericana en 1999, el país norteamericano no vacila en buscar la manera de estar presente en ese país. Tal es el caso de un tratado de libre comercio que intenta firmar con Panamá el cual todavía no está concretado. En suma, el interés nacional se ha manifestado desde siempre y el Canal Panamá representa una prioridad en su política exterior.

³Declaración de Spykman, analista geopolítico estadounidense, en 1944 en Nogué, F.J. “*Geopolítica, Identidad y Globalización*” España, Ariel, 2001,p. 48

c) Geoestrategia

El hecho de que Panamá tenga, por su morfología, un estrecho que ha permitido la construcción de una vía interoceánica, fue un hecho advertido rápidamente por los EE.UU. desde su erección como potencia mundial desde el siglo XIX. El Canal de Panamá serviría, específicamente para el transporte de mercancías. La estrategia utilizada sería el ejercicio de la violencia y cualquier negativa a toda negociación jurídica.

Empero, esa zona geográfica revela otras ventajas de tipo militar, espionaje y de comunicación. El Canal ha sido de gran importancia para EE.UU. en el sentido de ocupar una zona totalmente estratégica. La *exZona del Canal* representó un lugar para el establecimiento de bases militares, de gran apoyo durante la Primera y Segunda Guerras Mundiales. De igual modo, durante el establecimiento de la *Escuela de las Américas*, lugar de entrenamiento militar, en momentos de contrainsurgencia durante los movimientos latinoamericanos revolucionarios de Colombia, Cuba, Guatemala, Nicaragua y El Salvador. Un lugar que ha permitido el libre paso de naves y armamento estadounidense para triangular hacia otras áreas conflictivas como Irán, Irak y comunicación con sus aliados como Australia e Israel.

En sí, el Canal de Panamá ha servido para efectos de Seguridad nacional, control del narcotráfico, espionaje a la actual Sudamérica que mantiene todavía guerrillas revolucionarias como en Colombia, con las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia a las cuales desea exterminar. Por lo tanto, el istmo centroamericano es un lugar idóneo para ya que se encuentra en la parte media del continente americano y ofrece una visión general hacia todas las regiones del mundo en términos militares, de espionaje y comunicación.

Por tanto, las medidas empleadas por los EE.UU fueron que:

- Empleó la coerción, bloqueos, chantajes, manipulación, fuerza física y psicológica tanto para los panameños como para los franceses, a boicotear la Compañía Francesa del Canal de Panamá.
- Invadió a Panamá en 1989 con el pretexto de arrestar a un presidente involucrado en narcotráfico. Ante este hecho, EE.UU. legitimó ante el mundo la violencia aplicada en pro de un arresto de un narco-presidente.

El aspecto político no tiene mucho peso ya que los medios diplomáticos no una de las estrategias utilizadas por EE.UU.

En suma, la geoestrategia norteamericana ha sido muy efectiva ya que ha usufructuado la región centroamericana por todo el siglo XX sin que otros países le hayan disputado alguna cuestión. Todo esto, gracias a una posición geográfica excelente y adecuada para su explotación.

d) Ideología

La ideología que EE.UU. ha practicado es el nacionalismo norteamericano que, a lo largo del siglo XX, durante la Guerra y Posguerra Fría, ha otorgado al mundo un Liberalismo basado en la Democracia. La libertad del individuo, un status político, y los derechos del individuo son los que se han impuesto ante un bloque socialista ya desaparecido. En sí, dentro del Neoliberalismo, el aspecto político y social aparecen valores democráticos, de justicia y la lucha por los derechos humanos. Así pues, en relación al Canal de Panamá, la transición de la administración hacia el gobierno de ese país representa ante el mundo un acto de transición pacífica. La actuación del gobierno estadounidense se reivindica y reconoce en “la ayuda” a un país a reconstruir una soberanía después de una *terrible* dictadura por el general Manuel Antonio Noriega. Por lo tanto, esos valores se enfocan a crear y mantener un ambiente de cordalidad y aparente cooperación y buenas relaciones diplomáticas entre los dos países.

e) Medio de Intención: Diplomacia o Fuerza

En un inicio, para la conquista del territorio panameño, EE.UU. utilizó la Diplomacia pero no funcionó ya que Colombia en seguida advirtió los intereses coloniales que atentaban su Estado. Por ello, la vía diplomática no funcionó.

Así pues, más que recurrir a la Diplomacia, EE. UU., en la satisfacción de su poder nacional, consintió en el uso de la fuerza. Este país practicó excesos y violaciones al derecho internacional desde el momento en que Panamá formaba parte del territorio colombiano. La conformación del Tratado de 1903 faltaba a los lineamientos de las normas del derecho internacional. Durante el siglo XX, las diversas negociaciones por parte de los presidentes norteamericanos con el gobierno panameño consistieron en alargar adecuadas negociaciones que hubieran atenuado la situación en Panamá de ahora *ex Zona del Canal*. Solamente esos acuerdos trajeron más dominación política y militar al país centroamericano por parte de la potencia norteamericana.

En relación a las negociaciones de los Tratados Torrijos-Carter de 1977, se dieron por la presión internacional, pero a la vez, una coyuntura adecuada para poder haber sido aceptados por el pueblo panameño y evitar más confrontaciones. No obstante, la *Enmienda De Concini y Numm* de 1978 fue establecida por el Congreso norteamericano a fin asegurar y tener la posibilidad de regresar militarmente, en cualquier momento, en aras de la Seguridad del Canal ante la posibilidad de que se viese afectado por causas de terrorismo y tráfico de drogas internacionales.

f) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, porqué, hasta dónde

En relación a discusiones gubernamentales derivadas del asunto del Canal de Panamá, se hace mención del grado de justificación efecto que se originó por parte de los políticos norteamericanos. Tal es el caso del discurso de Theodore Roosevelt, en la Universidad de California, en Berkeley, el 23 de marzo 1911, como resultado de los sucesos fraudulentos del 3 de noviembre de 1903:

”El Canal de Panamá... nunca se hubiera comenzado si yo no me hubiera encargado de eso, porque si yo hubiera seguido los métodos ... tradicionales, hubiera tenido que presentarle al Congreso un informe admirable ... con todos los detalles y hechos pertinentes... En este caso hubiera habido un buen número de excelentes discursos... En El Congreso; el debate estaría en progreso en los actuales momentos con gran animación y dentro de cincuenta años empezarían los trabajos. Por, fortuna, la crisis vino en periodo en que podía actuar sin encontrar obstáculos. En consecuencia, yo tomé el istmo, empecé el Canal y entonces puse al Congreso, no a discutir el Canal, sino a discutirme a mí.”⁴

Otras declaraciones fueron las de la opinión de la prensa norteamericana y mundial que expresaban la postura del gobierno estadounidense, otros, diferían de este:

”La prensa norteamericana dice.

-Una Política de cowboy, Panamá, República improvisada, es resultado de la piratería, escándalo, desgracia y deshonor y prisas indecorosas.

⁴L. Jaramillo. *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, p. 92

-El diario The Republican de Springfield: “el incidente más ignominioso de nuestra historia”

-El American de NY, hubiera “preferido apartar para siempre las ventajas de una vía interoceánica antes que ganarla con medios como los que se habían empleado”

-El diario The Nation de NY: “hubieran pensado que era demasiado para ellos”

En Europa:

-Un diario inglés: “EE.UU. han estremecido la confianza del mundo civilizado en su honradez”

-El Herald de Glasgow: “los métodos expeditos han sido más fuertes que la moral. “

-Saturday Review en Londres “se puede admirar tanto a lo EE.UU. como se puede admirar a un tratante de caballos.”⁵

Esto es, una muestra de la magnitud de los acontecimientos de principios del siglo XX.

Actualmente, en la parte política, se tiene acercamientos en la conformación de tratados bilaterales en materia de narcotráfico, seguridad internacional, vigilancia de indocumentados. Aparentemente, las relaciones bilaterales han mejorado evitando los errores por parte de EE.UU. de épocas pasadas.

g) **Ámbito: local, regional, internacional**

La presencia norteamericana en el Canal de Panamá implicó un dominio hegemónico a nivel local, en el país centroamericano durante un siglo. EE.UU. supo aprovechar una razón óptima para sus actividades militares, más que políticas. La política fungió como un disfraz para los intereses económicos y militares. La acción política no tuvo mucha trascendencia solo por las negociaciones de 1977. Esa supremacía se disfrazaba por aparentes tratados de cooperación que trataba de atenuar el descontento de una nación.

La región se vio afectada por el dominio norteamericano en términos políticos ya que desde ahí se desarrollaban acuerdos entre los gobiernos que dirigían y controlaban las

⁵Ob. cit. pp. 83-84

dictaduras militares en Latinoamérica asesoradas por EE.UU. También, el istmo centroamericano sirvió para la transferencia de información de espionaje, servicios de inteligencia durante los años sesentas y setentas.

En el aspecto internacional, EE.UU. se vio como la potencia hegemónica político-militar en Panamá. Empero, ante la presión del pueblo panameño que provocó la negociación de los Tratados Torrijos-Carter de 1977, EE.UU. se veía como una nación colonizadora dominante de un pequeño país. También, fue un punto de partida para el control y visión, desde la ocupación de esa nación, de otros países en materia militar, espionaje y comunicaciones.

h) Prospectiva

El inmediato panorama del interés de los EE.UU. en el Canal de Panamá implica en que este país se ve obligado a emplear la vía diplomática y política como no lo hubiera hecho antes. En épocas pasadas, el pentágono marcaba los lineamientos de las acciones en Panamá. Ante la respuesta de la población panameña, los dirigentes de EE.UU. han cambiado su estrategia. Por medio de préstamos y negociaciones bilaterales entre los países es otra manera de controlar e influir en otros países. Por tanto, la devolución de la vía interoceánica a Panamá ha sido un paso que el gobierno estadounidense no deseó dar. Por ello, el posible panorama se enfoca a las negociaciones de un Tratado de libre comercio con Panamá. También al incentivar programas de cooperación en materia de lucha contra el narcotráfico, de seguridad, de salud, educación, transferencia de tecnología, EE.UU. busca regresar de manera pacífica. Aunque el partido republicano, el cual se apega a las directrices del Pentágono, tiene que esperar y aplicar otras maneras para hacer posible su regreso y controlar nuevamente la vía interoceánica. Por lo tanto, aunque el aspecto político no es la mejor opción, sí lo es el militar. La ocupación militar se puede dar ante las negociaciones con el presidente panameño, Ricardo Martinelli. Se podría prever una eminente recolonización. Aunque, debido al desprestigio que EE.UU. se ha ganado en el mundo por la invasión a Irak en el 2003, podría tener consecuencias graves para su reestructuración de su imagen ante la comunidad internacional.

5.1.3 CHINA

a) Poder Nacional

En relación a China, el poder nacional se ha manifestado de manera activa. El poder nacional se puede percibir en las negociaciones que ha realizado en América Latina, en especial en Panamá. Su presencia en el mundo ha ido creciendo durante las últimas dos décadas de fines del siglo XX.

b) Actores, motivos, intenciones

Entre los actores que representan los intereses chinos se encuentra a los presidentes chinos de los últimos tiempos, a los representantes de la embajada china en Panamá y a las empresas chinas que participan en el comercio marítimo que atraviesa el Canal de Panamá. Estos negociadores chinos se han esmerado por fortalecer las relaciones bilaterales con Panamá. Los objetivos son aumentar los lazos entre ambas naciones a fin de posicionarse en el marco político y económico. Puesto que hay mucho intercambio entre ambas naciones, las relaciones parecen que van bien.

c) Geoestrategia

La posición geográfica del Canal de Panamá es adecuada para otros países distintos de los Estados Unidos. Así, China ha visto que el Canal de Panamá es un lugar óptimo para reforzar su comercio marítimo. El hecho de que China se haya insertado al mundo occidental en materia política, de seguridad, cooperación internacional le ha permitido acercarse y aprender de otros países occidentales. Por ello, ha utilizado las negociaciones políticas a fin de acercarse a otros países y entablar acuerdos en otros asuntos de tipo comercial, económico y de cooperación e intercambio.

d) Ideología

China proviene de un sistema socialista que a fines del siglo XX ha modificado sus procesos internos y enfocándolos a un sistema capitalista. China como exportador de mano de obra barata no calificada ha tratado de aprender del mundo occidental a fin de poder insertarse en ellos.

e) Medio de Intención: Diplomacia o Fuerza

China ha ejercido el medio diplomático pues ha establecido, aunque pocos, negociaciones bilaterales con Panamá. El acercamiento bilateral en materia diplomática ha sido fundamental para entablar un mejor entendimiento entre ambas naciones. A diferencia de E.UU., China no busca, de momento, el empleo de la fuerza la cual no da cabida en la región centroamericana. Por ello, la vía diplomática ha funcionado y se encamina a fortalecer lazos de cooperación en materia política, económica, comercial, social. El hecho de que este país sea uno de los tres países más poblados contribuye a continuar con buenas relaciones diplomáticas el acercamiento entre ambos países.

f) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, porqué, hasta dónde

En relación al interés de China sobre el Canal de Panamá, éste se va reforzando. Las visitas de diplomáticos, e incluso del presidente chino se encaminan a reforzar el interés de China en la vía acuática. El paso por el canal es importante para llegar, en especial al comercio norteamericano. Para ello, el país asiático requiere de la buena marcha de las negociaciones con Panamá. Además, China, con su facilidad de adaptación y preparación intelectual por parte de su población, no tendrá muchos obstáculos para enlazarse con otros mercados.

g) Ámbito: local, regional, internacional

En el ámbito local, el canal interoceánico representa a China una gran opción para canalizar sus exportaciones y aumentar su comercio hacia Occidente.

En el factor regional, este país se complementa en el Sudeste Asiático con los demás países para reforzar los lazos de negociaciones hacia Panamá y hacia Occidente. En el factor internacional, China se enfoca a la conquista de los mercados del mundo gracias a que puede pasar por esa vía interoceánica.

h) Prospectiva

El presente escenario para un país como China es que tiene presencia en el mundo occidental. La creciente participación en los tratados políticos, comerciales y de cooperación internacional que se puedan realizar en Panamá provocará relaciones bilaterales óptimas. Este acercamiento puede continuar gracias al interés nacional de China que ha procurado tener en la región centroamericana y en el Caribe como ha sido el caso de su estrecha relación con Cuba. Hasta este momento del 2010, el poder nacional chino se ha celebrado por el mediante una política exterior por la vía diplomática lo cual le ha dado resultados que

le han permitido acrecentar su influencia en la región latinoamericana que se percibe aumentará. Así se perfila por lo que tendría rivalidad política con los Estados Unidos.

5.1.4 INDIA

a) Poder Nacional

El poder nacional de la India en el mundo ha sido activo. Ha realizado muchas negociaciones con diferentes países. La actuación hindú en el entorno internacional ha sido pacífica.

b) Actores, motivos, intenciones

De igual manera, la India se representa por sus diplomáticos que se han acercado a Panamá. También, las empresas hindúes que han comenzado a interesarse en incursionar en Panamá. Los motivos que India persigue son mejorar sus relaciones políticas con Occidente, en este caso, con Panamá para incrementar su comercio.

c) Geoestrategia

El Canal de Panamá ofrece una ruta interoceánica que permite el paso de mercancías para la India. Las medidas que la India ha practicado en esta zona son el acercamiento político a través de pláticas y negociaciones con el gobierno panameño. La India posee también litorales que a pesar de que utilizan el Canal de Suez, se han interesado por el Canal de Panamá. De igual manera, como China, India tiene mano de obra y es otro de los países con gran población lo que le permite exportar recursos humanos.

d) Ideología

India se ha insertado al mundo capitalista, dentro del marco del Neoliberalismo. La India se ha insertado en el entorno internacional como un país atractivo para las inversiones occidentales de los principales países desarrollados para inversiones directas e indirectas.

e) Medio de Intención: Diplomacia o Fuerza

La India ha practicado el medio de la Diplomacia para entablar negociaciones en materia política, económica y de cooperación con Panamá. Las negociaciones han marchado de manera pacífica y van en el proceso de fortificarlas en un futuro próximo. La representación de su embajada en Panamá ha sido una manera de formalizar ese vínculo de la relación bilateral.

f) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, porqué, hasta dónde

La situación del acercamiento entre India y Panamá ha evolucionado en miras de fortificarse. Aunque India tiene poca participación en la construcción de esa relación bilateral, los diplomáticos de los dos países estiman que se obtengan avances en la política bilateral de ambas naciones. La India, como país subdesarrollado, se está preparando intelectualmente para enfrentarse a los retos del comercio internacional.

g) Ámbito: local, regional, internacional

En el aspecto local, la posibilidad de incentivar la relación bilateral con Panamá le permite conocer a la región latinoamericana. Por medio de negociaciones en materia política, económica y de cooperación internacional, la India es parte de la presencia asiática en América. Respecto a la parte internacional, India se ha perfilado en la incursión en los mercados occidentales. Por medio del uso de la vía interoceánica, India accesa a importantes áreas como son Europa y Estados Unidos y refuerza su presencia en las mismas.

h) Prospectiva

A pesar de que la India tiene poca participación en la formación de la relación diplomática con Panamá, tiene posibilidades de fortificarse. India tiene poca presencia política y comercial con esta nación pero se observa gran interés por conocer más del país centroamericano. Sobre todo, la construcción de esa relación bilateral provocará proyectos entre ambas naciones para su mutuo desarrollo. Con la vía interoceánica se ha despertado gran atención por parte de los políticos hindúes y de las empresas de este país. Por tanto, se espera que la relación entre ambas naciones sea fructífera ya que los convenios al nivel gubernamental marchan adecuadamente.

5.1.5 JAPÓN

a) Poder Nacional

El poder nacional del país nipón ha sido muy activo a diferencia de la actuación de la India puesto que ha tratado de tener presencia en la nación centroamericana. El interés de Japón en Panamá se ha reforzado en las últimas décadas del siglo XX.

b) Actores, motivos, intenciones

Los actores que intervienen también consisten en los diplomáticos y empresas japonesas que han realizado negociaciones con el gobierno panameño. Las intenciones de Japón se enfocan al mejoramiento de las relaciones bilaterales en materia política, económica y de cooperación internacional. Programas instituidos por Japón para apoyar al país centroamericano que requiere formar una mejor infraestructura son iniciativas que su gobierno ha tratado de negociar con Panamá. Principalmente, hacia el Canal de Panamá, Japón se ha enfocado a mantener su participación comercial en esta vía marítima.

c) Geoestrategia

La nación japonesa, al ser una isla, le ha permitido desarrollar una infraestructura marítima. El Canal de Panamá ofrece una ruta adecuada para llevar a Occidente, hacia Europa y parte de la Costa Este de los EE.UU. Las negociaciones entre los dos gobiernos han permitido mejorar el acercamiento entre ambas naciones. El Canal de Panamá representa para Japón una óptima ruta para el paso de sus mercancías. Por ello, entre esas negociaciones se tienen acuerdos sobre el desarrollo sustentable como protección al medio ambiente que presenta problemas de contaminación en Panamá. También Japón apoya con programas de cooperación relativos a desastres naturales. Todo esto con la intención de mantener su presencia en Panamá relacionándose con la vía marítima.

d) Ideología

A ideología que Japón maneja es el pensamiento neoliberal que impera en el mundo occidental. Japón, como aliado de los EE.UU., comparte el libre mercado de un mundo occidental. Este país ha aprendido los procesos industriales sobre la producción y comercio de la esfera capitalista. Por tanto, va en consecuencia de los intereses capitalistas de las grandes naciones industrializadas.

e) Medio de Intención: Diplomacia o Fuerza

El medio de proceder de Japón ha sido la vía diplomática. Japón ha ejercido una política exterior hacia Panamá por medio de negociaciones y convenios a través de su representación diplomática en la nación centroamericana. Por ello, la diplomacia ha fructificado en muchos acuerdos en materia política, económica, de cooperación como la transferencia de

tecnología, apoyo al desarrollo nacional de Panamá. El resultado ha sido el acercamiento pacífico entre ambas naciones. La construcción de la relación bilateral ha sido fructífera.

f) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, por qué hasta donde

La relación bilateral japonesa-panameña se ha fortificado gracias a las gestiones políticas que a lo largo del siglo XX se ha ido conformando. La fuerza japonesa radica en la gran infraestructura que posee y que puede apoyar a la nación istmeña. También, en referencia a los diferentes programas que se han establecido en Panamá, Japón tiene los recursos económicos para poner en práctica los acuerdos de transferencia de tecnología, apoyo al pueblo panameño en capacitación, becas y mejoramiento de la infraestructura panameña.

g) Ámbito: local, regional, internacional

En correspondencia al aspecto local, Japón requiere del uso de la vía interoceánica para transportar sus mercancías a otros mercados como Europa y la parte Este de los EE.UU. Esto repercute en su economía, en sus exportaciones.

En el ámbito regional, Japón, más que China, aparece como el líder del comercio del Sudeste Asiático. Japón se erige como la nación rectora de todos los países de dicha zona. La supremacía japonesa es la que se manifiesta en esa área geográfica.

En la parte internacional, Japón compite con los demás países industrializados por lo que siempre ha buscado la negociación de manera que pueda satisfacer su interés nacional. Por medio de su política exterior, Japón ha buscado la realización de sus planes políticos y económicos a fin de mantenerse como una de las economías fuertes que le ha dado el lugar en las grandes naciones desarrolladas del siglo XX.

h) Prospectiva

El panorama de un escenario mediano y a futuro es que las negociaciones realizadas con Panamá ratifican la presencia en Centroamérica. La relación bilateral se estima se fortifique, principalmente, por parte del país nipón que, a pesar de la gran hegemonía estadounidense, la incursión japonesa se perfila, sino a crecer, a mantenerse. Las negociaciones en materia política, económica y de cooperación con Panamá, ha permitido dar a Japón un lugar en la política exterior panameña. Además, esto puede ser en un futuro, incrementarse un poco más. Puesto que Japón se ha preocupado por incrementar su comercio en la Zona del Canal.

Este país asiático siempre buscará adecuadas negociaciones con Panamá para que sea aceptado en esta región. Por tanto, cuidará mucho esta relación bilateral.

5.2 Aspectos económicos y comerciales

El entorno de las relaciones económicas internacionales se da dentro de un marco neoliberal. La doctrina económica del neoliberalismo que tiende a la desregulación económica, financiera y comercial, se enfoca hacia el libre mercado. Por lo tanto, el Canal de Panamá, una vía marítima, se desarrolla dentro de la esfera económica y comercial, lo cual obliga a hacer referencia al poder marítimo. Este hecho implica que EE.UU., China, India, Japón y Panamá sean países con litorales y deben ejercerlo. Precisamente, este poder e interés marítimo, e incluso, otro de igual importancia, el poder naval, los cuales se desprenden del poder nacional. Esto implica que el poder marítimo sea definido como

”el resultante de la facultad del hombre de cambiar la problemática humana a través de su alianza con el mar.”⁶

Así pues por interés marítimo se entiende

”al conjunto de variables de un país que el mar y sus elementos asociados generan y le ofrecen ya sea como recursos naturales o como efectos de la aplicación de la ciencia y la tecnología.”⁷

y por poder naval

”el empleo de la fuerza militar cuya función es asegurar el uso del mar a la nación, a la vez que negar tal uso a otros países cuando fuera necesario por seguridad y defensa nacional.”⁸

⁶J. Duyos. *Temas de Economía y Legislación sobre navegación y puertos. Tomo I.* Argentina, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, 1969, p.235

⁷Ibid.p. 235

⁸Ibden. p. 236

Por consiguiente, estos elementos se manifiestan en los países mencionados en distintos grados y se articula con esta vía interoceánica.

5.2.1 PANAMÁ

a) Poder e interés Marítimo y Poder Naval

El poder marítimo y naval ejercido por Panamá ha sido débil producto de una colonización y control militar estadounidense. La ocupación norteamericana ha afectado en gran medida al desarrollo nacional. La incapacidad de ejercer un poder de este tipo se refleja en la forma de gobernar de sus dirigentes ya que vive con grandes obstáculos como la corrupción, males de todos los países, solo que aquí le han impedido ejercer este poder. A pesar de que Panamá posee litorales y acceso a los dos océanos hace del istmo un país potencial para ejercer ese poder.

b) Geoestrategia

La morfología y características específicas y únicas que posee Panamá para tener un canal interoceánico es una gran ventaja de un país sobre el resto de los demás. Esto debe ser aprovechado por sus dirigentes, sus empresarios, en sí por su población. En relación a las negociaciones políticas y económicas le ha permitido acercarse a otros países como China, la India y Japón, países orientales que asombra después de haber vivido una colonización norteamericana por todo un siglo. Se muestra una apertura a la comunidad y comercio exterior lo que le ayudará a insertarse mejor a esta. El apoyo internacional por parte de naciones diferentes de los EE.UU. podría traer cambios en la percepción que Panamá tiene de los EE.UU.

c) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, porqué hasta donde

Sus potencialidades de Panamá se basan en su apertura al mundo. A parte de ser un centro de atracción financiero, llamado “paraíso fiscal”, lugar para desarrollar inversiones “*off-shore*”, posee un elemento único, es un estrecho que permite el paso de mercancías hacia otras zonas y mercados internacionales. Por tanto, su gran potencialidad es el paso interoceánico que acorta distancias y tiempo en el transporte de mercancías que todo el mundo ha aprovechado. El gobierno se ha abierto a otras zonas del mundo negociando y estableciendo programas de cooperación en política, economía, cooperación y cultura lo cual está a siendo aprovechado por población.

d) **Ámbito: local, regional, internacional**

En la cuestión local, Panamá presenta una dependencia de la vía marítima ya que no ha sido capaz de incentivar su economía a causa de la colonización norteamericana vivida por durante el siglo XX. Pero por otro lado, en un aspecto regional, Panamá es el centro económico del paso de varias navieras y es tomado en cuenta por los países latinoamericanos, europeos y asiáticos. El Canal de Panamá se encuentra situado en la parte central del continente americano lo cual hace de este país un centro atractivo para el paso interoceánico en diferentes rutas hacia todas las regiones del mundo. Es considerado un centro financiero con poca regulación fiscal y financiera, atractivo a las grandes economías e incentivar a las medianas. Por tanto, es un país multiétnico en donde concentra habitantes de diversas nacionalidades dedicadas a realizar negocios e inversiones. En suma es una nación que ofrece mucho al mundo. En la parte internacional es un lugar potencial para que cualquier nación y empresa invierta y sobre todo, aproveche los beneficios del paso interoceánico.

e) **Prospectiva**

En relación a un escenario próximo y futuro, Panamá tiene buenos augurios si es que sus gobernantes toman decisiones orientadas al desarrollo de su economía nacional y a su población. En materia económica, la inquietud mostrada por el gobierno panameño en su posible adherencia al Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC) predice un mejor acercamiento al comercio asiático. Esto traería mayores inversiones a la nación centroamericana. Esta intención observa un entendimiento de las condiciones políticas, comerciales y sociales. El incremento entre un país caribeño cuyo canal es imprescindible al comercio marítimo de la Cuenca Pacífica. Se presagia para Panamá circunstancias que se enfoquen al desarrollo nacional ya que las posibles inversiones en la nación de alguna manera provocarán una modificación en su desarrollo e infraestructura interna. Empero, este posible panorama debe ser en el provecho de la nación centroamericana y del manejo de las políticas gubernamentales, en materia política, económica, comercial y social, que el gobierno encause serán determinantes para su desarrollo nacional.

5.2.2 ESTADOS UNIDOS

a) Poder e interés Marítimo y Poder Naval

Estos conceptos han sido ejecutados por esta nación a lo largo del siglo XX en el Canal de Panamá. La administración norteamericana lo ha explotado por medio de su política exterior hacia Panamá.

b) Geoestrategia

Las estrategias aplicadas para el empleo de estos poderes se han basado en el uso del aspecto militar y medidas económicas. Estas últimas mediante la exención de impuestos en la *exZona del Canal* durante su ocupación en dicho territorio. Este país ha utilizado el canal por medio de establecimientos de rutas comerciales para hacer llegar a otras áreas geográficas sus mercancías. Esto ha sido posible gracias la ocupación física en la nación panameña administrando las operaciones del canal. Además, el país norteamericano hace uso del abanderamiento que Panamá otorga a naves extranjeras deslindándose de los costos que por este concepto concierne. Adicionalmente, el pago de los peajes que no representa el cobro de lo que la inversión de la vía implica. Es el pago por este concepto, *renta del suelo*, parte del proceso del traslado de mercancías para completar el ciclo económico de producción en el sistema capitalista.

c) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, porqué hasta donde

Las implicaciones del ejercicio del poder marítimo y naval de los EE.UU. se basan en el empleo de la fuerza militar cuando ha sido necesario. Además, la gran hegemonía política, económica y militar hacia la nación centroamericana ha permitido explotar el canal para sus beneficios económicos y comerciales. La gran infraestructura norteamericana ha sabido hacer uso del canal. Las navieras norteamericanas, en especial, la Maersk Sealand, la cual ha monopolizado el comercio en el canal, es un aspecto predominante de control norteamericano en el comercio por esta vía.

d) Ámbito: local, regional, internacional

En el ámbito local y regional EE.UU. mantiene con la ACP acuerdos en materia portuaria. los cuales involucran a los puertos de Panamá con los de la Costa Este de los EE.UU. en los estados de Georgia, Maryland, Nueva York, Tampa y Virginia, entre otros.

Aquí se observa que los puertos norteamericanos poseen gran infraestructura para absorber la gran cantidad de mercancías norteamericanas que se trasladan por el canal, como se observó en el capítulo III.

e) Prospectiva

Estados Unidos de seguir bajo estos términos seguiría manteniendo su hegemonía. No obstante, dada la crisis económica y financiera en el mundo, traería como consecuencia una disminución en los recursos canalizados al comercio norteamericano marítimo que atraviesa por el istmo centroamericano.

5.2.3 CHINA

a) Poder e interés Marítimo y Poder Naval

En relación a este país asiático, se tiene la participación de China en las últimas décadas. No tiene la hegemonía económica que muestra EE.UU. Sin embargo, el país chino comienza a tener participación significativa en Panamá. Por parte de las negociaciones en materia diplomática, la participación económica y comercial en términos marítimos, se ha ido incrementando lo cual denota que este país es el segundo socio comercial de Panamá. Así pues, el ejercicio del poder marítimo se ha desarrollado adecuadamente. Dado que China posee zonas industriales con puertos como Shanghai se observa que este poder se ha ido desarrollado en complementar el interés nacional.

b) Geoestrategia

Las estrategias utilizadas por este país son las negociaciones en materia comercial con Panamá. La manifestación del poder naval, en específico, el uso de la fuerza militar en la región centroamericana, es aparentemente nula ya que no parece ser una prioridad en la zona sino el aspecto comercial. Por tanto, la incursión de China en el Canal de Panamá es por medio de incentivar las inversiones en este país. Con las navieras chinas su comercio ha podido llegar a los mercados occidentales.

c) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, porqué hasta donde

Los aspectos positivos de la relación china-panameña son gracias a la construcción de las negociaciones en materia comercial. Por medio de acuerdos, las relaciones económicas y comerciales entre ambos países se ha conformado y mantenido buenas relaciones. China ha sabido

construir estos lazos a pesar de la gran dependencia que tiene Panamá respecto a su comercio exterior con los Estados Unidos. No obstante, China ha sabido incrementar su comercio en la nación panameña y que repercute en el tránsito de sus mercancías a través del canal.

d) **Ámbito: local, regional, internacional**

El hecho de que China pertenezca al bloque del BRIC (Brasil, Rusia, India y China), ha permitido al país chino incursionar en otros mercados, en este caso el latinoamericano, tanto en Panamá como en el resto de la región. Por medio del comercio marítimo, China ha sabido tomar ventaja de lo que el canal interoceánico representa dentro del comercio mundial. Así pues, este país ha tenido gran participación en el istmo centroamericano lo que implica un nicho de mercado muy óptimo y que permite mantener esa expansión hacia la región latinoamericana por medio de su incursión en materia marítima para alcanzar no solamente al mercado panameño y cruzar por su canal sino llegar a otras rutas hacia Latinoamérica. Además, estos alcances le permiten fortificar sus exportaciones como otras opciones y socios comerciales más allá de los ya establecidos como son los países del Sudesteasiático, de Europa, Rusia y Australia.

e) **Prospectiva**

En relación a lo que se puede percibir, el canal de Panamá es para China un gran paso para el transporte de sus mercancías. Por ello, esta situación redundará en que incremento de su comercio exterior tanto hacia Panamá como a Latinoamérica lo que podría atentar a los intereses comerciales de los Estados Unidos. Así pues, China se considera un socio comercial que se debe tomar muy en consideración pues amenaza a los intereses comerciales estadounidenses en Latinoamérica y si desarrollara una industria naviera tendría mayor participación en el comercio marítimo internacional.

5.2.4 INDIA

a) **Poder e interés Marítimo y Poder Naval**

El poder marítimo de este país ha estado creciendo ya que se ha interesado en gran medida en aumentar su relación bilateral con Panamá.

b) Geoestrategia

Aunque la India no posea navieras propias eso no le impide incentivar un poder marítimo ya que puede realizar negociaciones con las grandes navieras para el traslado de sus mercancías. Además, el interés que ha mostrado en el Canal de Panamá se observa en el estudio que ha realizado de la *Zona Libre de Colón*. El propósito es animar a los empresarios hindúes a que se interesen en el comercio en Panamá.

c) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, por qué hasta donde

La relación indú-panameña se continúa construyendo mediante la vía diplomática. Por medio de negociaciones ambos países se han perfilado para reforzar su relación bilateral en materia comercial y cultural.

d) Ámbito: local, regional, internacional

Además, ambas naciones, tanto China como la India, se encuentran dentro del BRIC (Brasil, Rusia, India y China), grupo que desde el año 2000, ha sido un grupo muy atractivo para invertir, principalmente para los bancos transnacionales. lo cual toma relevancia. Puesto que

”Por primera vez los integrantes del BRIC (Brasil, Rusia, India y China) se reúnen formalmente en Yekaterinburg (ver Bajo la Lupa; 7 y 10/06/09), donde abordarán todos los aspectos de la seguridad global, la cooperación energética, la protección ambiental y las complejidades económicas.”⁹

Por tanto, bajo acuerdos comunes, China y la India participan en mejorar sus acuerdos comerciales, dentro de los cuales el Canal de Panamá contribuye a ello por medio del transporte de sus mercancías a las zonas de Occidente.

e) Prospectiva

”Por lo tanto, se espera que el BRIC presente para el año 2030 un mayor nivel de crecimiento y acaparen los niveles de inversión y comercialización por lo que, en el aspecto de tráfico de mercancías, se vea obligado a la búsqueda de óptimas rutas que le aseguren el transporte de

⁹Jalife-Rahme, Alfredo. “Cumbre del “BRIC” bajo la sombra del “Grupo de Shanghai”, [en línea], México, La Jornada.com.mx, Bajo la Lupa, 14 de junio 2009, Dirección URL: <http://www.lajornada.com.mx> [consulta: 15 de diciembre 2009]

las mismas. Un ejemplo de esto es la planeación que ha tenido India en la *Zona Libre de Colón* de cuyo estudio se desprende lo siguiente:

Maritime transport services (for potential Indian exporters)					
Size of containers					
POL NAME	POLO CODE	POD	DV20	DV40	HC40
Hong Kong	HKHKG	Manzanillo, Panama	\$1,425	\$1,965	\$1,985
Nhava Sheva	INNSA	Manzanillo, Panama	\$1,800	\$2,640	\$2,660
Kolkata (Calcutta), India	INCCU	Manzanillo, Panama	\$1,800	\$2,640	\$2,660
Cochin, India	INCOK	Manzanillo, Panama	\$1,800	\$2,640	\$2,660
Chennai (Madras), India	INMAA	Manzanillo, Panama	\$1,800	\$2,640	\$2,660
Tuticorin, India	INTUT	Manzanillo, Panama	\$1,800	\$2,640	\$2,660

Inland haulage (surcharge code : DHT) for Colon Free Zone & Panama City.

GRR USD 450/600/675 as from December 1, 2006 Onwards

Source:

Aykira de Muñoz

Ejecutiva de Ventas

Norton Lilly Internacional (Panama), S.A.

Como Agentes de Cia. Sudamericana de Vapores

Tel: (507)431-4544

Fax: (507)441-6057/441-8598

Celular: (507)6613-4631

E-mail: azachary@norton-lilly.com

Produced by Investigaciones Mercado

49

Fuente: “Oportunidades para los exportadores hindúes en la Zona Libre de Colón”
Embajada de la India, Panamá Abril 2007

El cuadro anterior muestra los servicios en transporte marítimo que India espera hacer uso en cooperación con Hong Kong. Esto indica una cooperación regional del Sudeste Asiático y que involucra la participación del Canal de Panamá. Esto se enfoca e invita a los empresarios hindúes para canalizar su comercio a otras zonas comerciales.

5.2.5 JAPÓN

a) Poder e interés Marítimo y Poder Naval

En relación al poder marítimo y poder naval japonés, esta nación por ser una isla ha desarrollado una infraestructura marítima lo que le ha dado permitido incursionar en otros mercados y tener crecimiento y desarrollo de sus sectores económicos.

b) Geoestrategia

Las maneras de incursionar en el comercio marítimo ha sido gracias a sus navieras que pueden transportar sus mercancías. La importancia del Canal de Panamá es trascendental ya que, según sus declaraciones es el segundo usuario del canal si se toma en consideración el abanderamiento de Panamá. Japón se ha valido de este abanderamiento ya que la legislación istmeña lo ha permitido y este país lo ha aprovechado a pesar de que la ACP informe que este país es el cuarto usuario. Además, con las negociaciones en materia política, económica y comercial con Panamá lo cual le ha permitido realizar inversiones dentro del país. Por tanto, se advierte un gran interés comercial en mantenerse presente en Panamá en la parte política, económica, comercial, de manera muy exitosa ya que el gobierno panameño no muestra su rechazo.

c) Cuestionamientos, fuerzas, cómo, medio, porqué hasta donde

Sus potencialidades se basan en que es un país industrializado que tiene una planeación a futuro. El gobierno japonés ha sabido utilizar la diplomacia para poder acceder y mantenerse en el mercado panameño. Ámbito: local, regional, internacional

d) Ámbito: local, regional, internacional

Japón es un país que tiene gran participación en la región del Sudeste Asiático es junto con China el rector del comercio de esa zona. Es uno de los principales competidores orientales que tienen gran presencia en Occidente.

e) Prospectiva

Japón es un socio comercial fuerte y competente el cual se mantendrá como uno de los principales socios comerciales de Occidente. La aportación de sus exportaciones a esta zona en la parte tecnológica es una de sus ventajas comerciales. El gran desarrollo de su investigación y tecnología le ha dado ese gran beneficio y superioridad respecto a otros mercados. Combinado con estos avances, las inversiones en capitales complementan su supremacía financiera y comercial. Su participación en Panamá es una muestra ya que tiene inversiones indirectas en este país. Por tanto, su participación en el Canal de Panamá es imprescindible puesto que el uso del abanderamiento de naves panameñas es un elemento importante que tiende a ser un competidor desafiante al mercado norteamericano. Seguirá siendo en un futuro un gran rival de los EE.UU.

5.3 Las Repercusiones de la Ampliación del Canal

El incremento del comercio marítimo ha sido significativo a finales del siglo XX. El desarrollo de la ciencia y la tecnología se ha aplicado a los sistemas de producción por lo que este rubro grandes inversiones en recursos materiales, humanos y económicos. Estas inversiones se han canalizado a la práctica de las economías de los países industrializados de Europa y EE.UU. por ello, el comercio marítimo se ha visto apoyado por estos sectores.

Así pues, los transportes marítimos, como son las navieras han desarrollado técnicas adecuadas para la mejor y óptima transportación de las mercancías que estos países requieren realizar para hacerlos llegar a sus centros de distribución y venta, es decir, los mercados. Por tanto, el Canal de Panamá, como el paso interoceánico para este transporte, contribuye a la realización de las mercancías, Esta vía ha sido fundamental durante el siglo XX. Empero, ante el aumento de cargamento trasladado por esta vía, por medio de buques *Panamax*, las navieras se han construido buques conocidos como *Post-Panamax*, de mayor capacidad. Por esta razón, estos nuevos buques en un inicio han transitado por el Canal de Suez, un canal que permite su paso ya que existe el espacio para ello. En cambio, el Canal de Panamá, diseñado para la travesía de buques *Panamax* no permite el paso de los nuevos *Post-Panamax*. Así en tanto, por este obstáculo, Panamá se ve obligada a realizar una Ampliación del canal interoceánico con la finalidad de mantenerse en competencia en el comercio marítimo mundial ante este nuevo reto del siglo XXI.

Por consiguiente, el gobierno panameño ya ha iniciado las obras de ampliación del paso marítimo. No obstante, esta nación centroamericana deberá enfrentar una cuantiosa suma de dinero destinado al financiamiento del gran proyecto. Por sus condiciones económicas muy precarias, ya que su economía es subdesarrollada, le traerá complicaciones económicas y financieras por lo cual deberá recibir apoyo internacional el cual ha sido ofrecido por distintas naciones. Asimismo, el desarrollo y conclusión de la ampliación del canal conllevará la intervención de los países que se hacen referencia en esta investigación. A continuación se exponen las implicaciones que se pueden distinguir por parte de estas naciones en referencia a este proyecto.

5.3.1 PANAMÁ

a) Geoestrategia

La ampliación del canal ha sido fuertemente impulsada por el gobierno panameño desde antes del referéndum celebrado en el 2006. Realizó varios estudios que afectaban las esferas económica, social y ambiental.

ASPECTOS POLÍTICOS

El gobierno panameño y las autoridades de la ACP han centrado su interés hacia la búsqueda del apoyo norteamericano por tanto,

”una se envió una ilustre Comisión Técnica con rumbo a la Casa Blanca al propósito de informar al presidente Bush Jr. respecto al proyecto de “ampliación” del Canal, Entretanto, con un fuerte nutrido aplauso, breves estrechones de manos y cálidas palmaditas en las espaldas de parte del grupo de asesores y Mr. Bush Jr., claro está, se dio la enhorabuena a la luminaria comisión mireyista, a la par deseándole los mejores parabienes a su glorificante magno y brillante proyecto de ampliación del Canal... y de viva voz del propio Mr. Bush Jr. claramente se les comunicó que: ilos Estados Unidos no tenía algún interés con financiar tan magistral proyecto de ampliación.”¹⁰

Como se observa, ante el intento de obtener por parte de los EE.UU. el tan ansiado financiamiento de la ampliación del canal, Panamá solo recibió el “visto bueno” de este país y la total negativa de su mandatario de no recibir ninguna ayuda financiera. Por ello, fue una equivocada estrategia después de haber rechazado la asistencia que el gobierno chino proponía al panameño. A pesar de esto, el gobierno panameño promovió la realización del referéndum en octubre de 2006 para hacer oficial la puesta en marcha de ese proyecto no sin mencionar que hubo desinformación hacia la población nacional y un gran abstencionismo del 60% que indicaba que no estaba totalmente de acuerdo con el mismo.

¹⁰Ob. cit. p. 31

ASPECTOS ECONÓMICOS

En relación al punto económico, el gobierno panameño estimaba una erogación de 5,250 m.MB/. un monto que es inferior al calculado por EE.UU. lo que indica que Panamá no podría financiar la ampliación al enfrentar un cargo de interés financiero del 7.5 anual. %. Esto se considera bajo una calificación de riesgo asignado por el mercado interno de capitales, que implicará problemas de liquidez. Por ello, se puede decir que la nación centroamericana es un sujeto solvente con conocimiento del FMI.

ASPECTOS SOCIALES

Ante el proceso de ampliación del canal, se requerirá realizar indemnizaciones a poblaciones que habitan las zonas a inundar. Las repercusiones ya son evidentes puesto que las poblaciones se han manifestado en contra de la continuación de la obra canalera. Aquí toma gran importancia la interacción de las variables idiosincrásicas y la movilización social, el cual mediante el rol de responsabilidad que le atañe a cada uno, acepta y/o desconoce el proceso de ampliación. Esto es, la manera en que el gobierno, bajo ciertos intereses desarrolla las obras. El grado de responsabilidad que el gobierno panameño dirige las mismas. Aquí se percibe la variable burocrática que define a un gobierno que sigue siu propios intereses y no los del pueblo panameño. Además, los grupos sociales como los grupos de poder, los empresarios quienes están en concordancia con el gobierno. Por otro lado, se encuentra otro sector social como los campesinos, trabajadores, obreros, estudiantes, indígenas que conforman al resto de la población panameña la cual no acepta totalmente la ampliación.

ASPECTOS ECOLÓGICOS

En relación al tema ecológico la ampliación del Canal de Panamá requiere cuidar los siguientes puntos:

- Mayores embalses,
- Reforestación de áreas
- Sistemas de desalinización
- Mayor sistema de acopio de agua dulce desde el Lago Alajuela
- Mayores causas de desembocaduras de ríos con Alajuela
- Estaciones de bombeo

- Mayores sistemas para potabilizadoras y reingenierías
- Dragados para interconexiones con ríos
- Sistema de generación con base en hidroeléctricas

Por lo tanto, en el suplemento al pueblo panameño, “*Acerca de Nuestro Canal y Nuestro Megapuerto*” de marzo, 2006, informa sobre el Puerto de las Américas del lado del Pacífico. Así, en el área de Farán, Palo Seco, la ACP destina más de 10 hectáreas de terreno para construir un puerto en donde se puedan maniobrar los contenedores y operar 18 a 25 grúas *Post-Panamax* y movilizar entre 2.5 y 3.5 millones de teus por año.

b) Prospectiva

En un escenario próximo respecto a la ampliación se estima que los aspectos económico, social y ambiental tendrán más cuantía. El político parece que no tenderá a modificarse a corto plazo. El económico será imprescindible debido al monto estimado de la ampliación que se espera sea superior y que Panamá deberá recurrir a la ayuda internacional. El social se basará en las manifestaciones, como actualmente se realizan, que por reubicación por las inundaciones continuarán. Un descontento por parte de los indígenas y por el deterioro ambiental. En lo que corresponde al concierne al impacto ecológico se puede estimar que el medio ambiente, con todos estas modificaciones derivadas de esa ampliación, resentirá mucho en perjuicio de la vida silvestre de especies animales y vegetales. Los resultados podrían ser irreversibles a no ser que se tengan las debidas precauciones como la reforestación necesaria para mantener el clima tropical y lluvioso de la selva que ha permitido la operación del canal. No obstante, el impacto al medio ambiente podría afectar al clima de la región y del planeta.

5.3.2 ESTADOS UNIDOS

a) Geoestrategia

La estrategia utilizada por este país hacia esta ampliación se enfoca a una negativa a financiarlo ya que no desea participar, en un principio, al declarar que

”por su envergadura, está condenado a un descalabro financiero descomunal -como ya lo demostramos antes con las cifras financieras del proyecto-, adonde ni siquiera del mismo se podrá recuperar la

inversión; “ergo”, de ahí, su categórico inmediato rechazo a entrarle al proyecto.”¹¹

Así pues la postura es dejar que Panamá se endeude a fin de ser rescatada en el momento que EE.UU. lo considere. Un caso similar durante los trabajos de la construcción del Canal por la Compañía Francesa la cual fue quebrada y boicotedada por este país norteamericano. Es inherente resaltar que la ampliación, en un inicio se estimaba entre 16 y 25 m.MB/. lo reconociera y corroborara el ingeniero militar, Roger Mauer; parte del Cuerpo de Ingeniería del Pentágono, sumamente empapado del verdadero alcance encerrado tras este proyecto.¹²

Por tanto, existe el problema de la incosteabilidad

”La ‘incosteabilidad’ del PAC, (Proyecto de Ampliación del Canal) procede como ya se constató, a su vez, de un peculiar estudio de suma importancia, sufragado por cuenta de la ACP, en el año 2001, intitulado: Consideraciones Económicas sobre la Expansión de la Cuenca del Canal de pa, elaborado por Edward Niesten (Harner & Gullison Associates, LLC), el cual esta ilustre autoridad sabelotodo ha evitado hasta la fecha siquiera mencionar, donde ni PMAC ni PAC lo incluyen entre sus citados estudios bases.”¹³

Por ello, EE.UU. espera a que Panamá se enfrente a este problema para llegar a resolverlo con “su apoyo”.

Además, posterior a los sucesos del 11/09 en Nueva York, el presidente G. Bush Jr. inmediatamente regresó a ese lugar, desde el aeropuerto declaró a su arribo, que “*de una vez se imponía el retorno de las fuerzas armadas estadounidenses a Panamá para defensa del Canal*”, lo que suponía era una respuesta inmediata a la amenaza del terrorismo internacional (desde el Canal y no dentro de los EE.UU.).¹⁴

¹¹D.Turner. “La Trilogía del Canal de Panamá, Cien años de Humillación”, Panamá, 2007, p. 39

¹²Turner, Domingo. “Reencarnación de Panamá Negro”, Panamá, 2007, p. 11

¹³Ob. cit. p.17

¹⁴ Ob. cit. p.13

b) Prospectiva

Por tanto, la ampliación del Canal de Panamá traería como consecuencia el rescate financiero por parte de los EE.UU. país que tiene los recursos necesarios para cubrirlo. Ante la evidente debilidad de la economía panameña se puede esperar que los EE.UU. participen directamente, como una forma de recuperar la administración del Canal. A la vez, de una evidenciada ocupación militar. Esto se podría advertir a causa de los acuerdos en materia militar entre el gobierno de EE.UU. y la nueva administración de Panamá a cargo del presidente Ricardo Martinelli que se enfocan a una “cooperación” de esta índole para los siguientes años.

5.3.3 CHINA

a) Geoestrategia

El interés chino respecto a la ampliación del canal radica en su deseo de financiar el proyecto pero el intento de negociación fracasó ante

”una inesperada inusual visita diplomática por una Delegación Comercial china durante el mes de febrero del 2006, la cual, tragando saliva, ni siquiera en atención fue oficialmente recibida por ningún funcionario de los conspicuos que adornaban decorando con desvergüenza al gobierno “mireyista” para tratar los asuntos comerciales que, en su mayor interés, incitaba a estos ahora desconcertados delegados en lo que consideraban cumplir con una importante misión mercantil de su país. Ofendidos diplomáticamente y sobreponiéndose mientras por encima de tal desacostumbrado desaire oficial por parte del nunca andrajoso gobierno mireyista –pareciera entonces como si con anticipación no se les había informado quienes en asuntos oficiales y diplomáticos eran los hoy enriquecidos rufianes del antiguo Partido Arnulfista- a su pesar, un tanto jugándose, haciendo de tripas corazón, motu proprio los “delegados” chinos anunciaron a los medios de comunicación el auténtico y verdadero interés comercial que les traía a Panamá y, por tanto, esclareciendo la causa de su inusitada visita. En su mayor interés, sépase, la misión consistía con estar dispuestos a financiar plenamente, y en las mejores condiciones

financieras, la construcción de un nuevo “canal a nivel” en el istmo o, en su defecto, incluso, la “ampliación” actual del Canal de así con entonces disponerse.”¹⁵

Como se observa, Panamá no está interesada en el apoyo económico chino al ser rechazado.

b) Prospectiva

El actual panorama para China en alguna posible participación en la ampliación del Canal no es muy favorable ahora. Sin embargo, ante posibles problemas de financiamiento que tal vez, Panamá pueda experimentar, la ayuda económica china puede encontrar cierta aceptación dependiendo del constante cabildeo por parte de las negociaciones en el marco político ante los acuerdos en términos de cooperación entre ambas naciones. Depende de la maduración del acercamiento entre China y Panamá.

5.3.4 INDIA

a) Geoestrategia

La participación de la India en el proceso de ampliación del canal es nula. Sin embargo, está interesada en incentivar las relaciones económicas con este país.

b) Prospectiva

Existen pocas posibilidades de que India participe en el financiamiento de la ampliación ya que, a diferencia de China, todavía no tiene recursos financieros para otorgar apoyo como lo ha hecho China.

5.3.5 JAPÓN

a) Geoestrategia

En el caos de Japón, país altamente industrializado, si tiene gran participación en la ampliación del canal. El Banco Japonés de Cooperación Internacional ha destinado 800 millones de Balboas. (ó dlls. u.s.). Es el primer inversionista por lo que, muestra gran interés en el Canal de Panamá ya que requiere de este para el traspaso de sus mercancías.

¹⁵D.Turner. “La Trilogía del Canal de Panamá, Cien años de Humillación”, Panamá, 2007,p. 30-31

b) Prospectiva

A diferencia de lo que hubiera podido suponerse, no existe inversión norteamericana, por el momento. Japón puede ser un protagonista demasiado importante en la ampliación del canal. Así pues, en un futuro, Japón será seguramente un actor relevante en su participación en la vía interoceánica a parte de tener gran presencia por medio de inversiones en el país centroamericano.

5.4 Para la Región Latinoamericana

De igual modo, el Canal de Panamá proporciona a los países de Latinoamérica el paso necesario para acceder a otros mercados del mundo.

a) Poder Nacional

El poder nacional de estos países se manifiesta en diversos grados. Puesto que sus economías son subdesarrolladas. Las de mayor desarrollo son Argentina, Brasil, Chile y México y algunos países de Suramérica. El Caribe y la Antillas tratan de adherirse por medio de tratados y acuerdos de cooperación en materia económica, social y transferencia de tecnología. El acceso al mar que tiene América Latina, excepto Bolivia y Paraguay, han ejercido el poder marítimo y naval. Por ello, hacen uso de la vía interoceánica para el transporte de mercancías.

b) Geoestrategia

Entre las acciones de Latinoamérica por mantener su presencia en la ampliación del Canal de Panamá, es en especial, en la ampliación ya que la Cooperación Andina de Fomento ha invertido 300 millones de Balboas. Esto es, Suramérica, cuya economía ha estado creciendo por el MERCOSUR, del cual Brasil forma parte del BRIC, implica una forma de posicionarse en el comercio marítimo. De igual manera, el Banco Interamericano de Desarrollo está participando con 500 millones de Balboas. Se puede prestar atención de que existe cooperación regional hacia la ampliación del Canal de Panamá.

Por otro lado, se cuenta con la participación de China y la India dentro del SICA (Sistema de la Integración Centroamericana) desde el 13 de diciembre de 1991. La incursión de Japón

con la creación de Foro de Cooperación Latinoamérica-Asia del Este (FOCALAE) dentro de la cual, el ministro de Exteriores de Japón, Taro Aso afirmó su interés en el 2000 sobre:

“una Iniciativa de Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIR) que servirá para acercar aún más a Asia oriental y Suramérica.”¹⁶

c) Economía

América Latina participa en el comercio de China, de la India y de Japón de manera minoritaria en Argentina, Brasil, Chile, México y Venezuela. Además, en Japón cobra relevancia sus operaciones en los llamados “paraísos fiscales”. Toda esta conjunción se ha desarrollado gracias al servicio del Canal de Panamá.

Cabe señalar que México ha ganado una licitación para participar en la ampliación. Es la constructora CILSA-Minera María, propiedad del empresario Carlos Slim, La licitación se ganó en noviembre de 2007 para la ampliación de la vía marítima con un costo de 25.4 millones de dólares. El proyecto se desarrolla a 1.8 km al sur del Cerro Paraíso con una duración entre el 29 de febrero y mediados de marzo de 2008. Incluso, el proyecto comprende el rescate de la fauna silvestre de la zona¹⁷. Además, Latinoamérica posee navieras que hacen uso de la vía marítima como a continuación se muestra:

Empresas Navieras Latinoamericanas que operan en el Canal de Panamá

	<i>País</i>
Empresa Naviera	
Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV)	Chile
Sociedad de Navegación Petrolera (SONAP)	Chile
South Pacific	Chile

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá
<http://www.pancanal.com/esp/fn/index.html>

¹⁶s/a “Japón pide ampliar Canal de Panamá para incrementar comercio” , [en línea], Panamá, 22 de agosto de 2007, Dirección URL: http://terrannoticias.terra.es/nacional/articulo/japon_canal_panama_1797022.htm, [consulta: 20 de enero 2010]

¹⁷s/a “Alista empresa de Slim ampliación de Canal de Panamá”, [en línea], México, La Jornada, com.mx. 18 e enero de 2008, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2008/01/18/alista-empresa-de-slim-ampliacion-de-canal-de-panama.>, [consulta 13 de enero 2010]

d) **Ámbito: local, regional, internacional**

La participación de América Latina, en especial de sus grandes economías insertadas, en específico, en el MERCOSUR, repercute en la vinculación económica en la región. En el marco internacional se observa mayor unión con los mercados asiáticos. Sin embargo, el aspecto más importante radica en que, por medio de un entendimiento diplomático en términos políticos y económicos en la región de América Latina, la cooperación regional se hace imprescindible ya que en

“La actualidad exige, más que nunca, la ayuda mutua entre los estados de la región, a fin de asegurar conjuntamente su desarrollo y su independencia”¹⁸

Esto implica que, por medio del Canal de Panamá, es una vía que ayudaría a fortalecer una unión entre estos países a fin de contrarrestar la injerencia comercial y económica de países hegemónicos como EE.UU. y otros como Europa que desean apropiarse de los mercados latinoamericanos que requieren ayuda para su desarrollo, Este canal sería un elemento en la integración latinoamericana.

e) **Prospectiva**

El posible panorama derivado de estas circunstancias permitirá que la participación económica latinoamericana alcance y se afiance mejor en los mercados de Oriente lo que repercutirá en el desarrollo nacional de sus países.

En suma, el conjunto de países latinoamericanos tiene participación en el Canal de Panamá en distinta medida que le puede proporcionar un mejor desarrollo de sus asuntos políticos, económicos y sociales, sobretodo en una integración latinoamericana.

¹⁸J.Turner. “¿Cuál debe ser la verdadera identidad de Panamá?” Panamá, Ediciones de Polémica Abierta, 2009, p. 19.

5.5 Para el Mundo

El Canal de Panamá, por su localización geográfica, ya desde el descubrimiento de América cobró relevancia. Consecuentemente, grandes pensadores lo anticipó y consideró el visionario como F. Engels,

“Dentro de pocos años tendremos una línea regular de paquebotes de Inglaterra a Chagres, De Chagres y San Francisco a Sydney, Cantón y Singapur merced al oro californiano y a la infatigable energía de los yanquis; pronto ambas costas del Océano Pacífico estarán tan pobladas, tan abiertas al comercio, tan industrializadas como lo están hoy la costa de Boston a Nueva Orleans. Ese día el Océano Pacífico desempeñará el mismo papel que hoy el Atlántico y en la Antigüedad y la Edad Media el mar Mediterráneo; el papel de gran vía marítima del comercio mundial, y el Océano Atlántico quedará reducido al papel de un mar interior, al igual que hoy día el mediterráneo.”¹⁹

a) Poder Nacional

ÁFRICA

El antiguo continente africano posee poco desarrollo ya que proviene de un tardío proceso de descolonización de los años sesentas del siglo XX. A esto se añade las dificultades de resolver problemas internos a lo largo de su larga colonización. Bajo estas circunstancias, sus procesos políticos, económicos y sociales han sido muy conflictivos. Adicionalmente, se tiene la intromisión de los intereses económicos por parte de las naciones industrializadas como Europa y los EE.UU. Al mismo tiempo, los países africanos, en su mayoría tienen litorales lo que, por sus grandes civilizaciones antiguas, han desarrollado la navegación en la exploración de materias primas y rutas marítimas. Sin embargo, en la actualidad, por estas condiciones mencionadas, estos países no alcanzan a desarrollar un poder marítimo y naval, al nivel de Europa y EE.UU., salvo Egipto y Sudáfrica pero en menor medida.

¹⁹Marx y Engels. *Materiales para la Historia de América Latina*, México, Edit, Siglo XX, 1978,p. 192

EUROPA

El continente europeo al tener acceso al mar ha desarrollado desde sus tiempos históricos el desarrollo de la navegación. En la búsqueda de materias primas, mano de obra, mercados para expandir sus productos y rutas terrestres y marítimas, han ejercido un poder nacional en beneficio de sus economías. Por lo tanto, en el ámbito marítimo, sus países son expertos en la navegación ya que son los dueños de algunas de las navieras que atraviesan el Canal de Panamá. Por lo mismo, tiene acuerdos con Panamá en materia económica y comercial que les permite acercarse a este país y al continente americano.

OCEANÍA

Oceania, caracterizada por Australia, país desarrollado ha realizado se ha enfocado, siguiendo su política exterior, a ejercer un poder marítimo y naval ya que sus intereses militares lo obligan a ello. También, tiene negociaciones políticas, económicas y comerciales al pertenecer a la APEC.

b) Geoestrategia

ÁFRICA

En lo que corresponde a África, si existe, aunque poca, la relación diplomática con algunos de sus países. Sin embargo, África no cuenta con empresas navieras de grandes capitales como las europeas y norteamericanas.

EUROPA

La importancia del Canal de Panamá es imprescindible para este continente ya que requiere de las rutas que ofrece para llegar a Oriente y a la Costa Oeste de EE.UU. Aunque no existen negociaciones oficiales como Tratados entre Europa y Panamá, si existen relaciones diplomáticas que le han permitido la circulación de sus navieras a través del Canal de Panamá.

OCEANÍA

Para este continente, Australia, tiene necesidad de atravesar el Canal de Panamá, ya que sus productos que comercia se destinan hacia Europa y a la Costa Este de EE.UU.

c) Economía

ÁFRICA

La precaria economía africana derivada de su conflictivo camino hacia el desarrollo le ha obstaculizado para alcanzar los niveles de desarrollo europeos, estadounidense y australiano.

EUROPA

En relación al aspecto económico, se puede mencionar que las navieras europeas tienen participación en el Canal de Panamá de acuerdo a la página de la ACP.

Además, un elemento trascendente es su participación en la ampliación del Canal. Esta figura en 500 millones de Balboas por razón del Banco Europeo de Inversión. Esta colaboración advierte que es el segundo inversionista después de Japón. Se evidencia que el interés europeo en el Canal de Panamá es creciente. Es ambicioso ya que busca consolidar su presencia en la nación centroamericana.

OCEANÍA

También, Australia, como integrante de la APEC, utiliza al Canal de Panamá para el transporte de sus mercancías al Occidente. No tiene participación oficial en la ampliación pero le interesa asegurar su paso marítimo.

A continuación se muestran las navieras de esta parte del mundo incursionan en la vía interoceánica:

Otras Empresas Navieras que operan en el Canal de Panamá

Empresa Naviera	País	
	Europa	Asia
CMA CGM (Francia)	X	
Hapag-Loyd (Alemania)	X	
Hamburg-Sud (Alemana)	X	
Mediterranean Shipping Co.	X	
MSC (Italia)	X	
Seatrade Reefer Chartering NV (Belga)	X	
Wallenius Wilhelmsen Lines AS (Noruega-Suecia)	X	
Zim Israel		X

Fuente: Autoridad del Canal de Panamá
<http://www.pancanal.com/esp/fn/index.html>

Es relevante señalar que existe la participación de Israel ya que es un país que, por su cercanía, es usuario del Canal de Suez. No obstante, al incursionar en el Canal de Panamá, indica que podría usar esa vía hacia alguna de las costas de EE.UU. y parte de Europa.

d) **Ámbito: local, regional, internacional**

EUROPA

En lo que concierne a este continente, sus grandes economías incentivan su comercio y lo han proyectado hacia América Latina y Asia en donde tiene gran interés por posicionarse.

ASIA

En referencia a Asia, a parte de los organismos como el ANSEAN y el APEC; se cuenta con el BRIC. En tanto, el 16 de junio de 2009 se celebró su primera cumbre formal en Ekaterimburgo (tercera ciudad rusa más importante), Medvediev destaca su paulatina integración: "los países del BRIC representan hoy los principales centros de crecimiento económico del mundo. Más de la mitad de la población mundial vive en los países del BRIC".²⁰ Además, se cuenta con la conformación del Grupo de Shanghai, el cual incluye a los dos gigantes eurasiáticos, China y Rusia, y a cuatro países centroasiáticos islámicos: Kazajstán, Kirgistán, Tajikistán y Uzbekistán; además, cuenta como "observadores" a India, Pakistán, Irán y Mongolia. En estas asociaciones de países convergen China, India y Japón, países que han manifestado gran interés en el Canal de Panamá.

OCEANÍA

Mientras, Australia, país desarrollado, con su participación en la APEC, es un país que también se interesa y requiere adherirse al comercio

e) **Prospectiva**

EUROPA

La participación europea como segundo inversionista en la ampliación del Canal de Panamá le da pauta a involucrarse más en la construcción de una imagen que le asegure su

²⁰ Jalife-Rahme, Alfredo "Cumbre del "BRIC" bajo la sombra del "Grupo de Shanghai"[en línea], México, La Jornada.com.mx, Bajo la Lupa, 14 de junio 2009, Dirección URL: <http://www.lajornada.com.mx> [consulta: 15 de diciembre 2009]

afianzamiento comercial y financiero en el Canal de Panamá ya que le permitiría incentivar su participación tanto en Occidente como en Asia.

OCEANÍA

Una concurrencia mayor de Australia en el Canal de Panamá, tal vez, le proporcionaría mayor beneficio económico en la región latinoamericana.

En concreto, la participación de Europa y Oceanía y en menor medida, África, tienen relación con el Canal de Panamá en distintos niveles. Esto va dependiendo del desarrollo de su respectivo desarrollo nacional, dentro de sus asuntos políticos, economías y sociedades.

5.6 Provechos

Ante esta convergencia de países se observa los intereses nacionales que se rigen por separado. Por otro lado, se advierte una cooperación internacional que desemboca en el Canal de Panamá por algunos de los países ya estudiados. Esto significa que en Panamá se está desarrollando un Regionalismo Interestatal o Intergubernamental

“el Regionalismo se refiere a la manera en que se produce la cooperación política intergubernamental, cuyo principal objetivo es fomentar la cooperación económica entre los Estados participantes.”²¹

Precisamente, en el entendido cuando dos o más Estados deciden profundizar sus relaciones dando pauta a establecer entidades supranacionales. El establecimiento de mecanismos de cooperación o de integración económica. Aquí, el elemento del poder de negociación frente a terceros países. Ello implica las agrupaciones regionales. El art. XXIV, indica que un Estado-región deba tener de 5 a 20 millones de habitantes para el establecimiento de una infraestructura, vínculos de transporte, comunicaciones y servicios profesionales calificados. Así pues, la APEC podría considerarse una agrupación de Estados participantes en una organización como esta, con instituciones regionales. La APEC se

²¹M. Rosas González *El regionalismo vs el multilateralismo y el impacto de la política comercial externa en E.U. en la integración latinoamericana*, Tesis de doctorado, México, Facultad Ciencias Políticas y Sociales, 2000, p. 29

encuentra al nivel de jefes de Estado y/o de gobierno aunque no cuenta con una desgravación como la estipulada en el MERCOSUR, el TLCAN o la UE.

Es un nuevo regionalismo de tipo “abierto” ya que a raíz de la Post-Guerra Fría de 1989. Peter Drysdale, profesor emérito de la Universidad Nacional de Australia y autor de este concepto y de la APEC, propone eliminar barreras arancelarias paulatinamente. Esto es, un regionalismo abierto que alude a la adopción de compromisos más enérgicos. Los primeros avances fueron dentro de la 3ra Conferencia del BM sobre el Desarrollo en América Latina y El Caribe, el 29 de junio al 1° de julio de 1997 en Montevideo, Uruguay. Este proceso consistía en establecer una interdependencia económica a nivel regional, integración, desregulación y liberalización. A la vez, un fortalecimiento en la competitividad de países de la región y bloques. Entre los inconvenientes, se tiene la postura de países industrializados como EE.UU. y Europa que poseen un nivel de desarrollo dispar con los subdesarrollados como lo son los de Latinoamérica y algunos de Asia. Por lo tanto, en Panamá, aunque tiene poca cantidad de habitantes, el Canal de Panamá consta de puertos marítimos para el manejo de cargas de comercio.

Además, en Panamá se podría constituir un Regionalismo Interestatal o intergubernamental puesto que el Canal de Panamá concentra una serie de intereses estatales que, a través de sus navieras, se busca incentivar el traslado de mercancías hacia otras zonas comerciales. Adicionalmente, se percibe el gran interés que han manifestado las naciones: EE.UU., China, India, Japón que, por medio de su política exterior se han acercado a Panamá. A lo largo de esta investigación se ha dado a conocer las diversas negociaciones por la vía diplomática entre los mencionados países, en menor medida de EE.UU., respecto a ese acercamiento a la nación caribeña.

Asimismo, dentro de la Ampliación del Canal de Panamá, se ha distinguido la participación, de diferente manera, sea de tipo política, económica y financiera de dichos países, excepto la india y la china en la parte financiera. Al mismo tiempo, en lo tocante a la *Zona Libre de Colón*, se proyecta la participación de estos países. En especial, se resalta la postura de la India que está demasiado interesada en activar su comercio hacia el Canal de Panamá en esta zona específica.

De igual manera un Regionalismo Abierto se está formando en Panamá ya que ahí convergen los integrantes de la APEC y de la ANSEAN así como del recientemente formado BRIC.

En síntesis, los países mencionados que tienen relaciones políticas, económicas y comerciales en Panamá se conciben esfuerzos de negociaciones, el uso de la diplomacia para establecer programas de cooperación económica, cultural y transferencia de tecnología, entre otros.

En resumidas cuentas se conforma en Panamá un

- Regionalismo en una zona geográfica delimitada
- Complejo regional: en materia de seguridad
- Sociedad regional: con una cooperación más organizada, la región se caracteriza por el conjunto de países que la conforman la organización en cuestión. Aquí convergen asuntos en materia política, militar, económica y social por lo que

“Los Estados no son los únicos actores sino los dominantes”²²

- Comunidad regional: organización y comunicación social donde se considera las formas de comunicación
- Sistema regional institucionalizado: que busca institucionalizar mediante un equilibrio en la sociedad, entre el Estado y el Mercado ya que

“El sistema Bretton Woods que surgió tras la Segunda Guerra Mundial representó un compromiso. John Ruggle denominó este sistema como liberalismo reconfigurado, definido de manera más precisa como multilateralismo económico transnacional combinado con el intervencionismo nacional.”²³

No obstante, en Panamá no se cumple la parte de seguridad, ya que hay mucho por resolver. Finalmente, se muestra de manera breve los beneficios encontrados para cada país.

²²Björn Hettne “Nuevo Regionalismo y el retorno a lo político” en Comercio Exterior, Madrid, Vol. 52, N°11, Noviembre 2002, p. 957

²³Ibid. 2002, pág. 959

PANAMÁ y AMÉRICA LATINA

Para Panamá, un ingreso por pago de peajes ya que sus exportaciones no son tan significativas y un conocimiento especializado para la gente que maneja el tránsito por la vía marítima. Un conocimiento específico sobre este tipo de canal ya que es único en el mundo. Para América Latina, el un paso para incentivar su comercio nacional.

ESTADOS UNIDOS

Este país presentó un aumento de un 63% en sus exportaciones en los últimos cinco años hacia la región Asia-Pacífico. Aunque esto disminuyó su participación del comercio en 3% a favor de los competidores de EE.UU por lo que el Canal de Panamá es necesario para su recuperación. Además, el presidente Obama negociará un acuerdo regional, el comercio Asia-Pacífico, el Trans-Pacífico (TPP). Para un futuro, según el FMI, se espera que sus exportaciones a esta región contribuirán al crecimiento de puestos de trabajo y la recuperación económica.²⁴

Además, el abanderamiento de buques a instancias de Panamá le ahorra costos al igual que la posición privilegiada para la posible instalación de bases militares.

CHINA, INIDIA, JAPÓN

China y Japón se han beneficiado por el uso del abanderamiento de sus buques. La India se enfoca, en un fituro mediato, a incentivar su comercio a través de la *Zona Libre de Colón*.

EUROPA OCEANÍA

Para Europa y Australia, el uso de abanderamiento de buques por Panamá y por otros países de gran desregulación económica. El afianzamiento de su comercio en Panamá y en América Latina.

²⁴American Shipper - Conexión de la Costa Oriental, [en línea], EE.UU., Dirección URL: http://www.americanshipper.com/ECC/ECC_story.asp?news=147099, [consulta: 11 de enero de 2010]

En sí, el principal beneficio para las diversas regiones consiste en el paso interoceánico para alcanzar presencia comercial y dominio en otros mercados, hacia Oriente y Occidente así como las Costas de EE.UU. Un componente fundamental es el gran subsidio que la vía interoceánica implica del cual la marina mercante se aprovecha puesto que los peajes pagados al gobierno panameño no representan un pago excesivo. También, el uso del abanderamiento por buque de Panamá y otros pequeños países para ahorrarse costos. La participación en el comercio interno de Panamá mediante inversiones directas e indirectas como la transferencia de capitales, algunas no lícitas como el lavado de dinero. Y, la consolidación de la injerencia económica y comercial, a través de Panamá en la región latinoamericana. A continuación se muestra la intervención, por regiones, de las por regiones, de las reexportaciones realizadas en la Zona Libre de Colón, por lo que se puede ver la representatividad de su comercio exterior.

**REGIONWISE BREAK-UP OF RE-EXPORTS FROM COLON FREE ZONE
PERIOD: 2003 – 2006**

REGION	2003		2004		2005		2006 (P)	
	WEIGHT M.T.	VALUE US\$ mn.	WEIGHT M.T.	VALUE US\$ mn.	WEIGHT M.T.	VALUE US\$ mn.	WEIGHT M.T.	VALUE US\$ mn.
TOTAL	698,451	4,583	835,211	5,473	937,887	6,660	1,027,756	7,666
SOUTH AMERICA	273,848	1,803	383,214	2,487	439,992	3,168	497,247	3,756
CENTRAL AMERICA & THE CARIBBEAN	394,079	2,273	419,781	2,455	459,797	2,903	493,009	3,228
NORTH AMERICA	18,577	317	20,715	346	25,272	389	24,416	455
ASIA	3,612	128	3,908	125	4,922	131	4,336	141
EUROPE	3,896	35	3,245	31	3,667	37	4,305	46
AFRICA	879	9	181	9	248	8	303	9
OCEANIA	19	0.2	15	1	29	4	17	9
RUSSIA	24	0.4	0.9	0.03	9	0.2	0.2	0.02

Note: For country-wise break up, please refer to Annexure 1 (pages 61 to 64)

(P) : Provisional statistics

Source: Comptroller General's Office, External
Commerce Dept.

Produced by Investigaciones Mercado

16

Fuente: "Oportunidades para los exportadores indúes en la Zona Libre de Colón"
Embajada de la India, Panamá Abril 2007

Estos beneficios se derivan del buen manejo de la política exterior que vaya en concordancia con el interés nacional que los países han manifestado.

5.7 Inconveniencias

Entre los desafíos, amenazas y debilidades que se pueden identificar para los distintos países se tiene lo siguiente:

PANAMÁ

El país caribeño muestra signos de falta de gobernantes que deseen establecer un proyecto de nación a largo plazo. Ante intereses de la clase política de gobernantes y empresarios con vicios como corrupción, tráfico de influencias y despilfarro de recursos monetarios, físicos y humanos, son un obstáculo para el avance del desarrollo del país. No obstante, estos vicios, como cualquier país, en el caso e Panamá, se vuelven más evidentes.

Por lo que se refiere a la aceptación de la instalación de bases aeronavales, negociaciones realizadas desde los años 90's, pondría en peligro la poca soberanía y libertad que vive Panamá desde el 31 de diciembre de 1999. Esto obedece al hecho de Colombia ya ha aceptado la instauración de las bases militares y, Panamá, aliado pro-estadounidense, es un futuro candidato en este sentido ya que hay acuerdos de cooperación con Colombia. Adicionalmente, se han hecho acuerdos entre Panamá y EE.UU. para realizar simulacros, dirigidos por militares estadounidenses, consistentes en la erradicación del narcotráfico. El Programa Nuevos Horizontes en 2005, para contrarrestar cualquier ataque terrorista.

ESTADOS UNIDOS

El hecho de la intención de este país de instalar bases aeronavales entrará en conflicto con el Protocolo de Adhesión al Tratado de Neutralidad Permanente y Funcionamiento del Canal. Este, al cual han adherido varios Estados, puede producir confrontaciones entre sus miembros. Esta posible situación colocará a EE.UU. en la posibilidad de violar el régimen de neutralidad de la vía acuática. Este tratado imposibilita a cualquier país de militarizar el canal y EE.UU. se desprestigiaría todavía más después de la invasión a Irak en 2003 y el papel hegemónico de cuya ocupación ha protagonizado en Panamá durante todo el siglo XX. Además, en el aspecto económico, financiero y comercial, ante la creciente participación de los conocidos tigres asiáticos, EE.UU. vería comprometida su hegemonía y control en Panamá

y en la región latinoamericana. Su interés económico y comercial se vería amenazado ya que sus empresas solicitarían a las instancias gubernamentales reestablecer el orden estadounidense en la región. Por ello, la lucha económica sería una opción. O el otro lado de la moneda, el Pentágono y la CIA se verían obligados a utilizar sus servicios como lo hicieran entre los años 40's a 80's para desprestigiarse todavía más ante la comunidad internacional. En sí, como lo ha estado haciendo, EE.UU., como todo Estado interpreta, los riesgos, sean políticos, económicos, sociales, terrorismo, narcotráfico, entre otros, como signos de desestabilización, en cualquier parte del mundo, como asuntos de seguridad nacional, al momento de ver amenazado su interés nacional dentro del marco internacional. Además, ante la alternativa de financiar la ampliación del canal podría continuar debilitando su economía.

CHINA, INDIA y JAPÓN

Estos países, al incursionar mayormente en Panamá y en la región latinoamericana, se consideraría un desafío a la todavía fuerte hegemonía estadounidense. Por ello, estas naciones se enfrentarían a boicots económicos y comerciales. Sobetodo, lidiar con la competencia de las empresas navieras norteamericanas, principalmente MAERSK. La existencia de esta naviera norteamericana en Panamá significa gran competencia para estos países asiáticos los cuales han llegado al país caribeño para seguir adquiriendo y fortaleciendo, en mayor medida, su participación en los mercados occidentales.

AMÉRICA LATINA

Ante la creciente incursión de los países asiáticos, esta región se enfrentaría a una hegemonía debilitada que buscaría, por todos los medios, menos el diplomático, por recuperarla y la proliferación de la instalación de bases militares en la región. A esto se le debe añadir los dirigentes políticos que pueden acatar los lineamientos del gobierno norteamericano.

EUROPA y OCEANÍA

Tanto Europa y Australia se enfrentarían a los intereses norteamericanos en el país centroamericano y a las medidas que los EE.UU. decidan ejercitar a fin de debilitarlos.

En resultado, en este capítulo se puede observar las implicaciones que tienen los diferentes mercados a los cuales se tienen acceso por medio del Canal de Panamá. Se

mostraron las fortalezas y debilidades de las áreas comerciales y las posibilidades en que se verían involucradas afectando a su poder y comercio estatal. Por tanto, se pone en evidencia las posibles repercusiones en materia, política, económica, comercial y social que se puede esperar por utilizar el paso interoceánico identificado como el Canal de Panamá.

Conclusiones y Recomendaciones

En el actual contexto internacional, los Estados-nación, guiados por el gobierno, se desenvuelven en un mundo globalizado, en el cual pareciera que estos han perdido su papel rector en la directriz de las relaciones internacionales. Bajo estas condiciones, los demás actores sociales empiezan a intervenir en la esfera política y económica de las funciones públicas y privadas del gobierno del Estado-nación principalmente en los países subdesarrollados. Esto es, el debilitamiento o el deslinde de actividades referentes al desempeño político, económico y social que la administración pública tiene a su cargo debe ejercer en las relaciones internacionales.

Ante esta postura, aparecen los otros actores sociales como las empresas, organizaciones no gubernamentales y el individuo que están participando y tomando decisiones para enfrentar lo que el gobierno ha dejado de hacer.

No obstante, la realidad no es tal cual ya que, si se observa mejor, es una negociación entre el gobierno y los actores sociales que tienen poder económico. Se hace referencia a las empresas transnacionales que se conducen bajo el apoyo de sus respectivos gobiernos nacionales. Por ello, puede afirmarse que el gobierno continúa manteniendo la conducción del Estado. Así pues, en el actual panorama mundial, guiado bajo la doctrina económica del neoliberalismo, los Estados-nación ejercen su política exterior en concordancia con los intereses nacionales.

Un Estado es el representante de los intereses de los grupos sociales de poder. Efectivamente, estos grupos son las empresas transnacionales y organizaciones no gubernamentales que exigen al gobierno la búsqueda de mecanismos con la finalidad de satisfacer sus necesidades de tipo político, económico y social. Esta situación se representa cuando la política exterior de un Estado persigue, en el marco internacional, por medio de diversos medios y en los diferentes campos del saber humano, interactuar con otros actores sociales como Estados, organizaciones y empresas. Así, en la actualidad, dentro del sistema y modo de producción capitalista, se identifica al Estado burgués como el representante de estos actores nacionales e internacionales.

En tanto, de acuerdo a Marx, se tiene que:

“El Estado y el derecho manifestado de la dominación burguesa de la sociedad indica que sus miembros tienen intereses opuestos y comunes en torno al poder estatal protector de las relaciones de producción. Las bases sociales del Estado, su sistema jurídico y la configuración de sus intereses, es una relación correspondiente a un sistema de dominación de clase.”¹

Bajo este proceder, el interés de los Estados se manifiesta en el ámbito político, militar, económico, social, seguridad, alimentación, defensa, terrorismo y sanitario. Dentro de cualquier aspecto y manera del cual el Estado se vea beneficiado, amenazado y pueda, por la coyuntura, obtener oportunidad para acrecentar su poder nacional, en este caso marítimo y naval, en el contexto internacional. Esto se ha podido ver en los Estados de EE.UU, Panamá, China, India y Japón, en referencia al Canal de Panamá, que se exterioriza de las diversas maneras expuestas.

La República de Panamá ha vivido bajo una abrumadora colonización económica y ocupación militar impidiéndole cualquier forma de desarrollo político, económico y social similar al proceso experimentado por el resto de las naciones latinoamericanas.

El objetivo principal de los EE.UU. fue la construcción, manejo, explotación, mantenimiento y administración de una vía marítima en beneficio de su comercio internacional, El desarrollo de esta inmensa hegemonía ha sido resultado del los intereses por parte de los sectores poderosos de los grupos sociales que detentan poder político, económico y militar en EE.UU. Esto es, grupos como el Congreso norteamericano, las empresas transnacionales, las navieras, el Pentágono y la Cía, constituyen el principal motor del interés nacional representado en el gobierno de los EE.UU. durante la ocupación en Panamá durante todo el siglo XX.

No obstante, Panamá mostraría señales de defensa de su interés nacional desde antes de la separación de Colombia hasta finales del siglo XX por la lucha de su soberanía. No fue en el factor económico ya que este era demasiado débil pero sí en la parte diplomática y social, Panamá accedió a los foros internacionales de la ONU, de la OEA y del Movimiento de

¹ K. Marx. *Contribución a la Crítica de la Economía Política e Introducción General a la Crítica de la Economía Política*. México, Quinto Sol, 1978, 2da ed., p. 60.

Países No Alineados, en la búsqueda del apoyo internacional y de países en situaciones similares. Para la negociación de los *Tratados Torrijos-Carter* en 1977 y durante la invasión en 1989, Panamá llamó la atención mundial. Además, la población panameña fue un factor social crucial para obligar al gobierno panameño a dar soluciones a su situación política bajo una dominación norteamericana. Las constantes manifestaciones desde 1903 hasta después de la invasión de 1989 muestran a un pueblo que ha buscado la manera de defender su nacionalismo, su territorio y espera que su gobierno tenga una gestión en beneficio de la población e intereses que cualquier Estado persevera. Empero, los políticos panameños no han sido lo suficientemente nacionalistas ya que han presentado una postura pro-estaounidense, en parte debido a la colonización vivida a lo largo de su vida independiente durante el siglo XX. Por otro lado, parte de su población muestra signos de rechazo que propugnan que el gobierno panameño ejerza una política exterior en beneficio del interés nacional que no es otro que el desarrollo de su pueblo y, al mismo tiempo, la defensa de su soberanía.

Después del 31 de diciembre de 1999, momento en que EE.UU. se retira de Panamá, deja un vacío de poder ya que la República de Panamá pues se perfila a la búsqueda de sus intereses nacionales. Por tanto, se observa una fase de adaptación al entorno internacional. Las estrategias han sido la de incursionar en los bloques comerciales. Ha fortificado sus relaciones con América Latina a través de los tratados económicos que tiene con México, Centroamérica y Europa. Ha comenzado a tener negociaciones que los EE.UU. le habrían impedido conformar. Tan es así que tiene importantes negociaciones con China, India y Japón en materia política, económica y social. A la vez, estos países asiáticos han manifestado una respuesta positiva y han fortificado sus lazos diplomáticos para la consecución de los avances en los diferentes aspectos que tornan alrededor de su política exterior hacia Panamá.

Así pues, se percibe un avance para Panamá en sus relaciones internacionales que sea realmente en beneficio de su desarrollo nacional. Todo esto se deriva de los esfuerzos que estos países han efectuado y formalizado. Empero, estos acercamientos, principalmente, se han detonado gracias a la vía marítima que Panamá ofrece al mundo. El Canal de Panamá, tal como lo habían vislumbrado los EE.UU, continúa siendo una ruta muy adecuada para el transporte de mercancías y eso, de igual forma, lo han advertido estos tres países. Puesto que estos países han manifestado proyectos y programas a ejecutar en la *Zona Libre de Colón*, que les ha concedido una serie de ventajas comerciales para continuar acrecentando en el

presente y en un futuro el aseguramiento del traslado de sus mercancías hacia otros mercados.

En la actualidad, el hecho de poseer una ruta marítima como la que existe en Panamá permite a la nación centroamericana a ser la mejor y óptima ruta transoceánica, principalmente, para el comercio estadounidense. Adicionalmente, para Japón, como economía puntera en el Sudeste Asiático, para una nación como China, la cual se encuentra en expansión y se perfila para seguir conquistando los mercados occidentales y para la India que, de igual modo, posee gran interés en fortificar sus relaciones en el canal. Por lo tanto, la importancia del Canal de Panamá dentro de las Relaciones Internacionales de los cuatro países mencionados es inminente. El principal factor del porqué se escogió a Panamá para construcción de un canal marítimo fue por sus condiciones geográficas y meteoerológicas. Es un istmo muy estrecho de todo el continente americano.

Estas razones, como en un inicio se tomaron en cuenta, mantienen su vigencia en los últimos años. La vía interoceánica es, por su posición geográfica, inmune a los procesos naturales como huracanes, tormentas, tornados, terremotos, sequías, inundaciones. Por ello, se debe dar gracias a la madre naturaleza la cual ha consentido otorgar un permanente servicio al comercio internacional. El Canal de Panamá es una ruta marítima que concede gran movilidad a las navieras de los cuatro países citados. Un canal del cual, estos países pueden partir y entrelazarse hacia otras rutas interactuando con otros mercados.

Además, dado que

“no existe reciprocidad de mantenimiento y uso frente a un grupo de estados. Dado esto, el gravamen del peaje se hace inevitable y estas tarifas deben ser adecuadas para propocionar, como mínimo, los costos necesarios de conservación y operación.”²

Por tanto, los peajes que se cobran son accesibles ya que son demasiados bajos. Esto debido a que la marina mercante internacional no podría erogar un pago equivalente al necesario para cubrir lo que representa la renta del suelo que posee Panamá. La magnitud de pago sería exorbitante e imposible de realizar para la comunidad internacional. Por ello, la

²R. Baxter. *Vías Acuáticas Internacionales*. México, Unión Tipográfica Hispano Americana, 1967, p. 308.

vía marítima representa un subsidio que ha permitido a la marina mercante aprovechar el paso el cual en ningún otro lugar podrían obtener. Esto significa el ahorro de los costos de transportación marítima de todas sus mercancías para que sus ventas sean con grandes ganancias. Otro aspecto necesario de subrayar es el abanderamiento de buques de naciones ricas, como son los EE.UU. y Japón, implica un ahorro en los costos de transportación de mercancías y en tiempo por mar. Este elemento, se considera, es una debilidad de la legislación del gobierno panameño ya que los costos los absorbe este, en perjuicio de un desarrollo nacional panameño.

En suma, se pone singular atención al gran ahorro que significa el hecho de utilizar la vía por Panamá en un ahorro inmenso para cualquier ruta que se decida disponer.

En todos los casos, Panamá, de acuerdo a los cuadros que denotan información sobre rutas marítimas del Canal de Panamá por la ACP, revelados a lo largo de esta investigación, coinciden en que siempre se pugnarán en afirmar que el Canal de Panamá se concreta como la mejor opción en el mundo. Así lo advirtió el gobierno estadounidense y así ya lo ha considerado China, Japón e India.

Así pues, el tránsito por Panamá ha sido, hasta la fecha la opción más conveniente y óptima para sus requerimientos comerciales, marítimos y militares de la comunidad internacional.

Otro de los beneficios que se ha percibido en el Canal de Panamá ha sido el militar. Desde inicios del siglo XX, su territorio se ha destinado con fines militares para satisfacer los requerimientos de EE.UU. en esta materia. Por ello, la zona del Canal de Panamá, ubicado en la parte media del continente concede a quien la ocupa una visión general de la región latinoamericana. Desde este lugar se tiene control total de la región. Hacia Centromérica y Sudamérica, como lo había ejercido entre los años 50's a 70's, EE.UU. tuvo una gran hegemonía logística y gran dominio, poderío y mando en el Hemisferio Sur.

Por lo tanto, el Canal de Panamá ha proporcionado a EE.UU. gran beneficio político, militar, económico, especialmente para la integración de su comercio nacional de la Costa Este y Oeste gracias al aprovechamiento de la región istmeña. A fines del siglo XX, EE. UU. han desalojado el país centroamericano, lo cual le ha restado hegemonía permitiendo que otros países, algunos con potencialidad económica y comercial y otros ya como potencias, accedan al mismo.

Por otro lado, como consecuencia del aumento de la producción mundial, y en particular de los cuatro casos tratados en este trabajo, lo que se manifiesta es la evolución y tamaño de los buques haciendo que sus posibilidades de tránsito se vean limitadas. Por esta razón, el Canal de Panamá se ha visto obligado a poner en marcha su ampliación. Así en tanto, los países como China, India y Japón se han visto muy involucrados de evidente manera al grado de apoyar económicamente el proyecto para financiarlo. Se observa el gran interés de estas naciones, aludiendo que, primero, en dinero, mayores derechos porían obtenerse. Así pues, Japón es el mayor inversionista en esta ampliación lo que denota fehacientemente, su gran prioridad en la vía interoceánica. Así pues, ante el inicio de la ampliación, Panamá se enfrenta a la competitividad del Canal de Suez y a la del Paso Norte, en el polo ártico. Estas aunque implican dos opciones de navegación, son rutas que representan la inversión de mayor tiempo y distancia para el traslado de mercancías.

Ante esta situación actual, se percibe que los actores internacionales convergen en el Canal de Panamá con intereses similares. Se puede constatar el hecho de que la vía diplomática está dando buenos resultados. Esto a diferencia de las imposiciones y hegemonía de EE.UU. que, durante su ocupación militar y económica en la República de Panamá, evitaba cualquier opción a la diplomacia y acuerdos de manera pacífica. En cambio, las negociaciones entre Panamá, China, Japón y la India van en miras a respetar la legislación internacional y la panameña. De igual manera, se distinguen óptimos avances en la cooperación internacional en los rubros de la política, economía y cultura entre estos países. A lo largo de la investigación se pudo constatar que estas naciones dirigen su política exterior, de acuerdo a su interés nacional, en la búsqueda de un consenso, acuerdos, intercambio de información y acercamiento en términos pacíficos sin el uso de la violencia como lo ejercieran los EE.UU.

Finalmente, Panamá comienza a fortificar su política exterior de una manera un poco más independiente ya que es capaz de tomar decisiones. Se menciona que es “un poco más independiente” ya que continúa bajo los lineamientos de los intereses estadounidenses ya que esto se debe a la gran colonización y control que ha manejado EE.UU. en el istmo centroamericano. Además, repercute el hecho de que, Panamá, como país latinoamericano, posee vicios internos que le impide su desarrollo. Al mismo tiempo, otro de los obstáculos es

que este país se mantiene bajo la injerencia estadounidense dentro de la zona de influencia de los EE.UU.

Evidentemente, el Estado se encarga de proteger los intereses de sus miembros

“por necesidad externa, se puede entender únicamente que las leyes y los intereses de la familia y de la sociedad deben ceder, en caso de colisión, ante las leyes y los intereses del Estado; que ellos le están subordinados; que su existencia depende de la suya, o, también, que su voluntad y su ley aparecen a su voluntad y a sus leyes como una necesidad”³

PERSPECTIVAS

Entre las perspectivas que se pueden considerar se tienen las siguientes:

a) LATINOAMERICA

VENTAJAS

Las ventajas que se perciben están la continuidad de las buenas negociaciones con Panamá y el traslado de sus mercancías. De parte del MERCOSUR hacia Asia y la costa Oeste de los EE.UU. El beneficio de las navieras latinoamericanas.

Además, se requiere la cooperación latinoamericana en Panamá para contribuir su desarrollo nacional y de la región.

DESVENTAJAS

Se dará mayor competencia con los mercados de Asia y las medidas políticas y comerciales por parte de los EE.UU.

b) EUROPA y OCEANÍA

VENTAJAS

³K. Marx. *Crítica de la Filosofía del Estado de Hegel.*, Buenos Aires, ed. Claridad, Trad. de Carlos Liacho, 1946, p.50.

Europa posee navieras muy desarrolladas que continuarán utilizando al Canal de Panamá para su comercio. Seguirán teniendo mayor participación en Panamá, Latinoamérica y en Asia.

DESVENTAJAS

Tendrán que enfrentarse a una mayor competencia comercial con EE.UU. y Asia.

En resultado, se observa que se los países como China, India y Japón están conformando un regionalismo derivado de negociaciones de manera pacífica y con buenos acuerdos entre Panamá. De igual manera lo estarían haciendo los países de Latinoamérica. Por su parte, Europa y Oceanía buscan también beneficiarse de esa vía marítima. Se observa que Panamá se interesa por insertarse en el contexto internacional y permite la cooperación con otros países distintos de EE.UU. después de una larga y terrible colonización. Además, su pueblo está tratando de participar, aunque poco a poco, en los asuntos del gobierno.

RECOMENDACIONES

Entre las recomendaciones se puede mencionar las siguientes:

ASPECTO POLÍTICO

Panamá debiera reforzar su legislación ya que es demasiado débil y sólo ha beneficiado al comercio como es el caso del abanderamiento de buques. Además, las inversiones que se realizan en este país carecen de leyes que defiendan la economía interna ante la gran apertura comercial y financiera ante el mundo. Asimismo, se debe recalcar que, ante la gran dependencia que Panamá ha tenido de parte de los EE.UU., se deberá proceder con responsabilidad y preparación para evitar seguir dependiendo de este y enfocarse hacia un desarrollo que comprenderá un largo proceso. Esto se podría lograr con la cooperación que pueda entablar con otros Estados y/o empresas en el marco internacional, siempre y cuando, defienda su soberanía por medio de una política exterior y una legislación canalizada al desarrollo nacional.

El país centroamericano debe fortificar su interés nacional para enfrentarse a la competencia internacional. Sin embargo, será difícil fortalecer su poder naval ya que no

posee ejército ni una fuerza de seguridad, en una defensa militar propia en esas condiciones. Ante esta situación, un elemento trascendental es que, debido a que Panamá no posee fuerzas armadas, como una manera de defender el Canal marítimo, debe recurrir al Tratado de Neutralidad para garantizar el paso comercial internacional para toda nación. Esto con la finalidad de evitar que alguna nación poderosa, como lo hicieron antes los EE.UU., tome control de su administración. Ese tratado entre Panamá y los EE. UU. realizado en 1977 ante la ONU en su Artículo VII del Tratado de Neutralidad lo abrió a la adhesión internacional a través de un Protocolo y designó a la Organización de Estados Americanos como depositaria del mismo. Por ello, a partir de 1980 se han adherido 41 Estados quienes se obligan a observar, a respetar y a adherir, como parte del régimen neutral, el principio de la desmilitarización, o ausencia de fuerzas extranjeras, consignado en el Artículo V, condición sine qua non del régimen de neutralidad permanente. Además, en septiembre de 2004 en la OEA se conmemoró en 2004, durante la sesión celebrada el 29 de septiembre de 2004, la vigencia del mismo. Así pues, este tratado es una manera de evitar que la soberanía de Panamá se vuelva a violentar.

Además, por ser Panamá un país con acceso al mar, se ve obligado a tratar de canalizar mayores recursos a este gran recurso. Con la ayuda de la comunidad internacional que se está generando, principalmente con Japón, tal vez Panamá pueda lograr avances en esta materia.

Por otro lado, el factor diplomático permitirá mantener y fortificar las relaciones internacionales de Panamá con el mundo a fin de poder lograr y conducir una política exterior en miras a su interés nacional. Para esto, la clase política panameña debe actuar en concordancia a las necesidades reales de la nación manifestadas en su política interior y exterior. Priorizar sobre los proyectos de mayor emergencia. Empero, debido a los inconvenientes como la corrupción, la ambición, el tráfico de influencias y los intereses particulares de la clase política y oligarquía quienes detentan el poder, provocará un retraso en cualquier modificación en pro del desarrollo nacional que necesita el país caribeño.

Ante el hecho de que el Canal de Panamá no está sujeto a una legislación internacional, se propone que Panamá ejerza en mayor medida su poder marítimo ya que es quien lo administra ahora. Al crear leyes que defiendan a la economía nacional y apoyarse en países latinoamericanos como Brasil, el país centroamericano tendría mejores posibilidades de desarrollo y promover la cooperación internacional, principalmente la de Latinoamérica a fin

de reforzar la integración comercial de la región. Esto es, el uso de la vía acuática en beneficio del desarrollo latinoamericano. Panamá se respaldaría en el apoyo internacional y, a la vez, respetar la soberanía panameña y evitando cualquier intromisión extranjera. Al mismo tiempo insertarse hacia otros mercados. Asimismo, poco a poco deslindarse de la dependencia de los EE.UU. Esto en parte se podrá lograr con un cambio de un gobierno panameño pro-estadounidense lo cual será por un proceso largo que debe ser impulsado por su población.

ASPECTO ECOLÓGICO

El aspecto ecológico debe siempre tenerse en consideración, que es el más importante para mantener el sistema de operación del canal. Por ello, el gobierno debiera ser extremadamente cuidadoso en la preservación del medio ambiente, en todo momento y, en especial, durante los trabajos de operación de la ampliación ya que generará importantes cambios en deterioro del ambiente. Por ello el Estado panameño debe poner, realmente, mucha atención en programas sobre el cuidado de la naturaleza así como para mantener la operación del canal como lo ha hecho hasta la fecha.

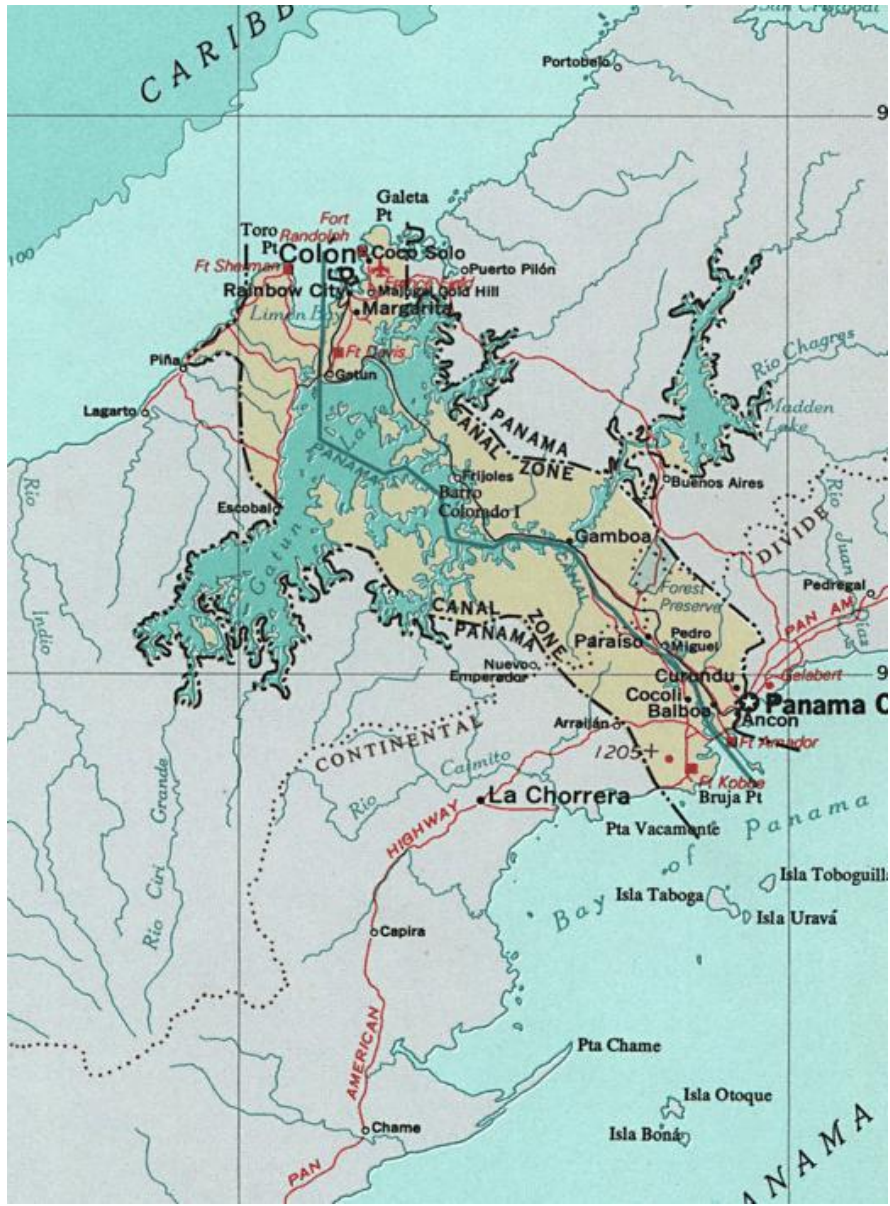
En resultado, el Canal de Panamá ha beneficiado a los estados objeto de estudio y a Panamá de modo distinto. Es una vía de la cual el interés estatal se ha manifestado. Por ello, ante la falacia del debilitamiento del Estado, por un lado, en el caso de los países subdesarrollados, respecto a la ingobernabilidad que manifiestan, por otro, realmente se ha identificado un reforzamiento del Estado para otros, como es el caso para los estados ricos como los de la Unión Europea y los EE.UU. Y es éste último, principalmente, busca su beneficio, hacia sus sectores por los cuales existe, subsiste, obedece y beneficia. Así pues, son los actores sociales, como son las empresas y las organizaciones por los cuales un Estado-nación ejerce una política exterior satisfaciendo ese interés nacional.

Por consiguiente, la fortificación del Estado continúa dentro de un mundo neoliberal, en el cual, el interés y poder nacional ha sobrevivido y se mantiene, ya no en una manera absoluta como lo fue durante el keynesianismo y el Estado de Bienestar, solo un poco contraído, que se fortifica a la vez en la búsqueda, en el entorno internacional, representando el interés de los actores sociales ya que a ellos lo conforman y a ellos se debe su existencia. Por ello, Panamá debe retomar su poder nacional a través del recurso más rico que posee: el mar.

A N E X O S



<http://www.google.com>



<http://www.google.com>

Tráfico del Canal de Panamá por Abanderamiento de Buque⁽¹⁾
Año Fiscal 2008

TABLA NO. 3

Bandera	Número de Tránsitos	Tonelaje Medido		Ingresos por Peajes	Toneladas Largas de Carga
		Toneladas Netas CP/SUAB ⁽²⁾	Tonelaje Bruto Documentado ⁽³⁾		
Albania	1	11,516	13,720	36,745	20,422
Alemania	365	13,125,968	14,988,504	73,827,838	5,880,790
Angola	1	46,856	53,783	237,168	15,625
Antigua y Barbuda	402	5,148,174	5,811,028	26,855,401	3,337,529
Antillas Holandesas	82	707,578	826,229	2,409,008	251,810
Argelia	1	15,443	19,084	49,037	29,724
Argentina	1	-	-	6,928	-
Australia	4	113,845	131,779	563,927	62,560
Bahamas	1,009	17,608,825	20,538,536	62,819,113	9,077,115
Bahrain	1	22,972	27,645	74,492	40,458
Barbados	56	568,630	693,437	1,858,097	247,779
Bélgica	27	439,597	538,583	1,416,193	266,382
Belice	12	113,353	132,170	360,412	22,457
Bermuda	124	4,367,381	5,084,677	16,132,672	1,273,164
Brasil	1	-	5,500	23,544	-
Bulgaria	17	165,537	195,551	544,174	211,259
Camboya	2	18,783	21,857	59,385	9,571
Canadá	5	49,142	43,409	180,416	-
Chile	34	508,847	611,154	1,711,216	633,669
China	209	5,929,542	6,869,010	28,687,897	4,229,011
Chipre	426	8,940,063	10,377,385	40,590,096	8,799,026
Colombia	109	150,517	187,994	539,145	103,380
Costa Rica	1	9,074	10,519	39,496	6,452
Croacia	22	446,671	541,598	1,377,126	540,027
Dinamarca	321	7,608,339	8,693,862	41,298,899	5,104,073
Dominica	3	35,776	44,436	98,312	-
Ecuador	16	308,857	371,551	1,024,252	362,990
Egipto	8	249,354	301,376	827,892	456,865
Emiratos Árabes Unidos	1	25,936	31,261	81,583	46,381
Eslovaquia	1	8,415	9,978	21,374	-
España	15	37,518	59,055	188,078	14,026
Estados Unidos de América	206	2,960,353	3,386,474	10,294,196	1,408,779
Filipinas	122	3,179,484	3,682,173	13,073,110	2,670,463
Finlandia	1	7,676	9,088	25,481	236
Francia	41	1,035,578	1,193,181	5,056,873	520,535
Gibraltar	26	164,385	190,962	545,552	120,506
Grecia	278	8,408,398	9,938,022	34,956,823	8,144,923
Guyana	1	21,045	26,964	76,467	19,477
Holanda (Países Bajos)	145	3,312,198	3,846,192	12,063,561	1,116,510
Honduras	43	61,772	71,615	210,189	1,261
Hong Kong	483	11,959,371	14,166,435	47,267,976	15,116,746
India	28	709,278	850,228	2,229,845	712,452
Isla del Hombre	74	1,792,198	2,155,275	5,685,855	1,780,736
Islas Caimán	143	2,910,995	3,342,924	9,467,606	2,589,990
Islas Cook	53	452,117	559,413	1,578,634	117,834

Oficina de Investigación y Análisis de Mercado (MERI)

TABLA NO. 3

Islas Marshall	714	18,247,184	21,253,815	74,275,379	15,257,882
Israel	59	2,472,495	2,804,570	14,354,073	1,439,292
Italia	134	3,565,316	4,111,023	13,986,794	2,285,533
Jamaica	4	49,437	58,782	190,572	73,256
Japón	56	2,478,145	2,547,659	7,786,921	244,350
Latvia	3	33,815	40,789	108,897	57,062
Liberia	1,871	41,244,825	47,524,210	191,766,849	27,864,631
Lituania	43	267,940	320,630	887,118	114,603
Luxemburgo	49	854,751	1,045,277	4,402,647	712,882
Malta	491	8,642,568	10,207,039	31,067,292	9,090,346
Mauricio	2	-	2,002	9,975	-
México	16	178,843	203,170	527,415	32,454
Nicaragua	1	989	1,342	3,738	537
Noruega	288	9,317,655	10,155,526	32,144,104	5,372,507
Nueva Guinea	1	3,658	4,004	9,861	-
Nueva Zelanda	1	3,043	3,553	8,003	-
Panamá	2,883	77,827,123	87,354,858	324,758,481	48,116,266
Perú	2	-	672	5,152	-
Polonia	1	13,937	16,869	45,946	15,087
Portugal	3	21,498	24,891	72,575	8,717
Qatar	2	42,276	50,816	137,392	53,249
Reino Unido	310	12,309,195	13,957,508	66,537,218	4,936,719
República de Korea	110	3,639,058	4,190,705	15,860,004	2,626,610
República de Malasia	31	739,450	890,335	2,377,765	768,864
República Popular Democrática de Korea	3	20,525	24,255	70,455	17,599
Rusia	5	49,921	58,892	176,598	16,798
San Kitts y Nevis	4	22,366	26,676	72,539	28,876
San Vicente y Grenadinas	210	1,769,215	2,204,170	5,820,364	931,153
Sierra Leone	1	1,282	1,440	3,606	-
Sin Código	2	6,586	7,686	17,321	-
Singapur	476	14,529,295	16,364,212	58,472,289	9,363,892
Suecia	35	1,811,021	1,859,430	5,946,199	259,236
Suiza	38	818,594	946,463	4,006,741	877,539
Tailandia	100	1,271,489	1,515,058	4,635,705	1,540,704
Taiwán	11	77,232	64,382	313,046	26,157
Togo	1	2,294	2,824	6,607	-
Tonga	1	7,192	8,508	27,182	3,398
Turquía	30	561,379	668,182	1,902,708	843,575
Ucrania	4	43,486	50,102	148,292	49,779
Vanuatu	49	1,203,459	1,337,995	3,871,601	598,844
Venezuela	162	632,088	734,320	2,023,280	377,647
Vietnam	19	219,400	261,017	731,346	345,283
Total	13,147	308,757,382	353,559,274	1,316,042,134	209,714,319

(1) Buques de alto calado que pagaron peajes mayores que las tarifas mínimas implementadas el 1° de junio de 1998.

(2) El sistema de arqueo del Canal de Panamá conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques (CP/SUAB). Esta cantidad también incluye las toneladas CP/SUAB de los buques portacontenedores y buques de pasajeros que transitaron por el Canal de Panamá.

(3) Incluye 53 tránsitos de buques que no reportaron tonelaje bruto.

NOTA: Buques de gobiernos extranjeros, tales como buques nodriza, tanqueros, dragas, etc., que pagaron peajes mayores que las tarifas mínimas implementadas el 1° de junio de 1998, se clasifican como buques comerciales de alto calado. Estadísticas sobre estos buques, con excepción del tonelaje de desplazamiento, se han incluido en la tabla 3. Ya que toneladas desplazadas no se pueden combinar con toneladas CP/SUAB, las siguientes estadísticas refieren a los 99 buques que transitaron durante el año fiscal 2008 y que pagaron peajes calculados sobre toneladas desplazadas.

Bandera	Tipo de buque	Número de Tránsitos	Tonelaje de desplazamiento	Ingresos por Peajes
Argentina	Otro tipo (desplazamiento)	1	3,706	\$ 6,928
Brasil	Draga	1	11,058	\$ 23,544
Canadá	Navío de guerra	1	4,953	\$ 9,259
Chile	Otro tipo (desplazamiento)	1	3,754	\$ 7,971
	Navío de guerra	1	4,134	\$ 7,728
Colombia	Draga	2	14,352	\$ 30,476
	Otro tipo (desplazamiento)	1	1,279	\$ -
	Navío de guerra	8	16,037	\$ -
Ecuador	Otro tipo (desplazamiento)	1	1,216	\$ 2,274
Japón	Navío de guerra	4	20,318	\$ 43,148
República de Korea	Navío de guerra	1	5,413	\$ 10,120
Luxemburgo	Draga	6	113,880	\$ 236,657
Mauricio	Draga	2	4,578	\$ 9,975
México	Draga	3	9,475	\$ 18,851
	Otro tipo (desplazamiento)	2	3,544	\$ 6,624
Holanda (Países Bajos)	Draga	1	4,935	\$ 10,605
Panamá	Draga	3	47,232	\$ 92,303
Perú	Navío de guerra	2	2,580	\$ 5,152
España	Draga	2	27,582	\$ 52,754
	Navío de guerra	2	7,942	\$ 15,858
Taiwán	Navío de guerra	4	15,560	\$ 31,067
Reino Unido	Navío de guerra	2	6,008	\$ 11,233
Estados Unidos de América	Draga	4	38,048	\$ 72,763
	Navío de guerra	38	173,958	\$ 350,301
	Submarino	6	43,199	\$ 84,278
Total		99	584,741	\$ 1,139,870

Autoridad del Canal de Panamá Oficina de Investigación y Análisis de Mercado Jerarquización de Países por Flujo de Carga a través del Canal de Panamá Año Fiscal 2008 (Toneladas Largas)						
Rango	País	Origen	Destino	Carga de Costa a Costa	Total	Total Menos Carga de Costa a Costa
1	Estados Unidos de América	73,219,464	62,190,326	1,803,753	135,409,790	133,606,037
2	República Popular de la China	28,192,062	15,572,161	0	43,764,223	43,764,223
3	Chile	13,010,080	13,728,728	0	26,738,808	26,738,808
4	Japón	5,884,876	18,811,504	0	24,696,380	24,696,380
5	Korea del Sur	8,017,982	9,292,913	0	17,310,895	17,310,895
6	Perú	7,118,715	6,972,476	0	14,091,191	14,091,191
7	Colombia	9,381,569	4,229,563	58,942	13,611,132	13,552,190
8	Ecuador	6,788,875	6,747,003	0	13,535,878	13,535,878
9	Panamá	3,123,754	9,862,036	164,102	12,985,790	12,821,688
10	México	5,469,701	6,478,054	117,588	11,947,755	11,830,167
11	Canadá	7,140,047	2,734,626	0	9,874,673	9,874,673
12	Venezuela	5,194,992	1,794,261	0	6,989,253	6,989,253
13	Taiwan	3,617,900	3,320,519	0	6,938,419	6,938,419
14	Holanda (Países Bajos)	2,055,881	2,916,515	0	4,972,396	4,972,396
15	España	1,094,454	3,686,766	0	4,781,220	4,781,220
16	Alemania	1,617,684	3,004,866	0	4,622,550	4,622,550
17	Caribe (país no especificado)	2,691,012	1,420,365	0	4,111,377	4,111,377
18	Italia	1,169,870	2,738,160	0	3,908,030	3,908,030
19	El Salvador	748,882	2,883,457	0	3,632,339	3,632,339
20	Bélgica	1,372,855	2,203,175	0	3,576,030	3,576,030
21	Brasil	2,514,111	1,031,152	0	3,545,263	3,545,263
22	Guatemala	931,763	2,565,245	25,976	3,497,008	3,471,032
23	Jamaica	1,246,343	2,193,726	0	3,440,069	3,440,069
24	Costa Rica	398,503	2,468,847	21,395	2,867,350	2,845,955
25	Australia	1,368,585	1,429,081	0	2,797,666	2,797,666
26	Nueva Zelanda	1,920,812	655,006	0	2,575,818	2,575,818
27	Nicaragua	382,654	2,138,090	0	2,520,744	2,520,744
28	Trinidad y Tobago	1,662,427	723,246	0	2,385,673	2,385,673
29	Rusia	737,384	1,484,604	0	2,221,988	2,221,988
30	Reino Unido	542,674	1,585,893	0	2,128,567	2,128,567
31	Francia	541,155	1,485,344	0	2,026,499	2,026,499
32	Argelia	877,855	998,464	0	1,876,319	1,876,319
33	Antillas Holandesas	1,421,533	418,330	0	1,839,863	1,839,863
34	Cuba	340,129	1,301,706	0	1,641,835	1,641,835
35	Aguas del Pacífico	51,421	1,437,700	0	1,489,121	1,489,121
36	Aguas del Atlántico	212,994	888,072	0	1,101,066	1,101,066
37	Puerto Rico	172,703	790,681	0	963,384	963,384
38	Oceanía	431,386	437,029	0	868,415	868,415
39	Europa (país no especificado)	204,286	611,716	0	816,002	816,002
40	Noruega	638,300	18,519	0	656,819	656,819
41	Unknown	347,913	273,326	0	621,239	621,239
42	Ucrania	515,859	68,318	0	584,177	584,177
43	Turquía	339,349	205,893	0	545,242	545,242
44	Latvia	531,157	9,417	0	540,574	540,574
45	Filipinas	333,414	182,196	0	515,610	515,610
46	Marruecos	445,848	29,622	0	475,470	475,470
47	Singapur	145,819	303,749	0	449,568	449,568
48	Suecia	349,082	62,061	0	411,143	411,143
49	República de Malasia	307,076	95,045	0	402,121	402,121
50	Indonesia	274,510	104,363	0	378,873	378,873

Autoridad del Canal de Panamá Oficina de Investigación y Análisis de Mercado Jerarquización de Países por Flujo de Carga a través del Canal de Panamá Año Fiscal 2008 (Toneladas Largas)						
Rango	País	Origen	Destino	Carga de Costa a Costa	Total	Total Menos Carga de Costa a Costa
51	Bulgaria	26,185	345,985	0	372,170	372,170
52	Vietnam del Sur	296,687	57,728	0	354,415	354,415
53	Israel	145,641	193,219	0	338,860	338,860
54	Honduras	167,144	129,631	0	296,775	296,775
55	Portugal	154,535	123,696	0	278,231	278,231
56	Medio Oriente/Asia (país no especificado)	136,813	137,408	0	274,221	274,221
57	Tailandia	83,795	183,218	0	267,013	267,013
58	Finlandia	2,265	249,870	0	252,135	252,135
59	Lituania	240,295	4,776	0	245,071	245,071
60	Croacia	59,387	184,962	0	244,349	244,349
61	Vietnam del Norte	186,752	53,065	0	239,817	239,817
62	Haiti-República Dominicana	8,316	218,872	0	227,188	227,188
63	Sudáfrica	50,520	164,664	0	215,184	215,184
64	Egipto	81,643	110,994	0	192,637	192,637
65	Argentina	84,861	88,492	0	173,353	173,353
66	Estonia	165,423	5,606	0	171,029	171,029
67	Polonia	46,005	123,318	0	169,323	169,323
68	Libia	28,708	136,165	0	164,873	164,873
69	Nigeria	63,886	64,891	0	128,777	128,777
70	Rumania	104,458	21,620	0	126,078	126,078
71	Arabia Saudita	72,686	50,394	0	123,080	123,080
72	Dinamarca	50,651	61,018	0	111,669	111,669
73	India	76,782	32,783	0	109,565	109,565
74	Turkmenistán	44,823	44,823	0	89,646	89,646
75	Grecia	36,933	43,980	0	80,913	80,913
76	Camerún	70,567	8,770	0	79,337	79,337
77	Tunisia	378	59,647	0	60,025	60,025
78	Guyana	53,183	6,213	0	59,396	59,396
79	Kenia	1,380	44,274	0	45,654	45,654
80	Asia (país no especificado)	33,606	7,422	0	41,028	41,028
81	Africa (país no especificado)	13,495	22,419	0	35,914	35,914
82	Mozambique	346	35,553	0	35,899	35,899
83	Senegal	32,215	1,099	0	33,314	33,314
84	Belice	-	33,311	0	33,311	33,311
85	Irlandia	29,962	3,274	0	33,236	33,236
86	Korea del Norte	-	24,105	0	24,105	24,105
87	Suriname	6,663	16,137	0	22,800	22,800
88	Gabón	21,253	-	0	21,253	21,253
89	Siria	2,913	17,512	0	20,425	20,425
90	Uruguay	11,483	8,563	0	20,046	20,046
91	Ghana	149	18,511	0	18,660	18,660
92	Eslovenia	677	17,615	0	18,292	18,292
93	Togo	14,763	966	0	15,729	15,729
94	Georgia	9,216	912	0	10,128	10,128
95	Irán	604	7,903	0	8,507	8,507
96	Sudamérica (país no especificado)	-	8,317	0	8,317	8,317
97	Libano	93	6,282	0	6,375	6,375
98	Angola	-	3,451	0	3,451	3,451
99	Paquistán	754	1,732	0	2,486	2,486
100	Tanzania	217	1,129	0	1,346	1,346

Autoridad del Canal de Panamá Oficina de Investigación y Análisis de Mercado Jerarquización de Países por Flujo de Carga a través del Canal de Panamá Año Fiscal 2008 (Toneladas Largas)						
Rango	País	Origen	Destino	Carga de Costa a Costa	Total	Total Menos Carga de Costa a Costa
101	Oceanía Británica	8	1,276	0	1,284	1,284
102	Mauritania	-	835	0	835	835
103	Camboya	385	52	0	437	437
104	Ceylon	88	31	0	119	119
105	Sudán	52	43	0	95	95
106	Albania	19	43	0	62	62
107	República Malagasi	-	45	0	45	45

Principales Rutas Comerciales del Tráfico del Canal de Panamá ^{1/}

Ruta Comercial del Buque	Año Fiscal 2008		Año Fiscal 2007		Porcentaje de	
	Toneladas	Carga	Toneladas	Carga	Incremento o (Decremento)	
	Netas	(Toneladas	Netas	(Toneladas	Netas	(Toneladas
	CP/SUAB*	Largas)	CP/SUAB*	Largas)	CP/SUAB*	Largas)
	(miles)		(miles)			
Costa Este E.U.A. - Asia (Lejano Oriente)	133,827	83,661	140,434	87,392	(4.7%)	(4.3%)
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Suramérica	25,936	24,095	19,761	19,658	31.2%	22.6%
Alrededor del Mundo	383	168	141	85	172.0%	98.2%
Europa - Costa Oeste Suramérica	22,493	13,671	24,000	14,437	(6.3%)	(5.3%)
Europa - Asia	4,916	2,962	4,188	1,882	17.4%	57.4%
Europa - Costa Oeste E.U.A./Canadá	8,541	8,433	11,631	10,700	(26.6%)	(21.2%)
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Centroamérica	10,166	11,025	9,917	10,885	2.5%	1.3%
Costa-a-Costa, Suramérica	13,071	10,707	10,075	9,356	29.7%	14.4%
Antillas - Costa Oeste Centroamérica	8,443	5,265	11,345	5,445	(25.6%)	(3.3%)
Costa-a-Costa, E.U.A. (incluye Alaska y Hawaii)	12,396	5,859	13,883	5,646	(10.7%)	3.8%
Costa Este E.U.A./Canadá - Oceanía	4,434	2,701	5,609	2,911	(21.0%)	(7.2%)
Costa Este Suramérica - Costa Oeste E.U.A./Canadá	3,511	3,482	2,205	2,303	59.2%	51.2%
Sub-Total	248,116	172,029	253,189	170,700	(2.0%)	0.8%
Otras Rutas	60,642	37,686	58,929	37,516	2.9%	0.5%
Total	308,757	209,714	312,117	208,217	(1.1%)	0.7%

* El sistema de arqueo del Canal de Panamá, conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques (CP/SUAB). Esta cantidad también incluye las toneladas CP/SUAB de los buques portacontenedores y buques de pasajeros que transitaron por el Canal de Panamá.

^{1/} Sólo incluye buques de alto calado.

Traffic del Canal de Panamá por Tipo de Buque¹⁾
Años Finales 2005 hasta 2008

TABLA No.4

TIPO DE BUQUE	CARGADERA												I. V. T. J. S. T. O.						GRAN TOTAL		
	Atlántico a Pacífico			Pacífico a Atlántico			Total			Pacífico a Atlántico			Total			GRAN TOTAL					
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006			
BUQUES DE CARGA Y PASAJEROS																					
Graneleros																					
Cargueros de Granel Seco:																					
Número de transites:	1,141	1,191	1,281	1,056	1,073	1,222	2,197	2,204	2,605	14	21	56	184	91	75	198	112	131	2,395	2,276	2,734
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	24,272	24,095	27,917	21,450	22,007	27,984	45,832	47,031	55,862	206	362	939	3,756	1,694	1,354	3,092	1,976	2,202	49,223	49,008	58,154
Peajes (milés de dólares) ³⁾	79,140	74,224	81,478	70,907	65,667	81,576	140,947	139,801	163,849	548	905	2,183	9,044	3,856	3,216	\$ 16,403	\$ 4,760	\$ 5,419	\$ 160,449	\$ 144,651	\$ 168,367
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	42,764	44,439	49,290	34,749	36,413	46,159	77,575	80,733	95,449	21	-	20	15	85	29	36	85	49	77,549	80,819	95,497
Graneleros de productos de madera (2)																					
Número de transites:	13	14	12	-	-	1	1	14	14	1	1	-	8	12	5	9	13	5	22	27	18
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	465	580	456	-	-	39	465	530	478	37	34	-	297	444	176	334	478	176	799	1,098	651
Peajes (milés de dólares) ³⁾	1,517	1,558	1,262	-	-	111	\$ 1,517	\$ 1,538	\$ 1,374	601	81	-	772	1,053	404	\$ 878	\$ 1,137	\$ 404	\$ 2,391	\$ 2,604	\$ 1,778
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	534	587	494	-	-	43	534	587	537	-	-	-	-	-	48	-	-	48	554	587	581
Cargueros de Graneles Combinados																					
Número de transites:	15	8	5	8	4	11	23	12	16	-	-	-	3	3	1	3	3	1	26	15	17
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	378	143	128	179	75	308	510	219	436	-	-	-	59	51	25	310	51	35	575	569	651
Peajes (milés de dólares) ³⁾	1,169	428	374	614	235	804	\$ 1,782	\$ 845	\$ 1,265	-	-	-	1,669	1,311	56	\$ 1,69	\$ 131	\$ 56	\$ 1,951	\$ 783	\$ 1,331
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	522	198	191	202	118	376	724	316	567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	724	316	567
Cargueros de Automóviles																					
Número de transites:	172	153	153	385	391	361	557	548	511	787	363	283	4	-	-	260	267	253	817	835	766
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	8,546	7,993	7,044	18,863	19,690	17,256	27,493	26,993	24,855	12,395	11,580	12,515	103	(21)	-	12,498	13,701	12,515	39,846	40,694	37,170
Peajes (milés de dólares) ³⁾	28,275	23,597	21,915	61,855	56,616	49,764	\$ 90,129	\$ 79,613	\$ 71,679	32,168	31,692	28,154	286	378	-	\$ 33,453	\$ 31,970	\$ 28,158	\$ 122,583	\$ 111,554	\$ 99,834
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	750	681	629	2,117	2,177	2,071	2,867	2,858	2,760	25	5	10	-	-	-	25	6	10	2,892	2,894	2,710
Cargueros de Carga Seca o Automóviles																					
Número de transites:	1	1	-	1	1	3	2	2	2	3	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	78	14	-	14	19	130	53	33	150	-	19	15	38	-	-	58	19	15	91	51	145
Peajes (milés de dólares) ³⁾	120	41	-	49	54	373	\$ 169	\$ 95	\$ 373	-	43	36	95	-	-	\$ 95	\$ 43	\$ 36	\$ 364	\$ 158	\$ 406
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	46	22	-	27	1	46	75	28	46	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73	23	46
BUQUES DE CARGA COMBINADOS																					
BUQUES DE CARGA DESARROLADA																					
Número de transites:	107	208	245	214	231	254	411	434	499	8	4	8	19	7	11	27	11	19	458	445	518
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	3,755	4,058	4,568	4,172	4,604	4,993	7,828	8,732	9,349	75	59	127	245	74	108	341	333	232	8,243	8,878	9,782
Peajes (milés de dólares) ³⁾	13,021	12,873	14,198	14,838	15,695	15,588	27,850	27,537	29,496	198	141	288	653	176	241	\$ 851	\$ 317	\$ 529	\$ 28,711	\$ 28,255	\$ 30,025
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	4,073	4,293	5,294	5,337	6,076	6,650	10,309	11,610	11,343	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,309	11,610	11,343
BUQUES CON SISTEMA ROTANTE DE CARGA Y DESGARGA DE VEHICULOS																					
Número de transites:	69	91	88	62	99	88	131	199	176	4	8	15	4	6	2	8	14	17	139	204	193
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	2,883	3,296	3,561	2,593	3,844	3,589	5,475	7,139	7,151	11	204	543	44	110	81	56	214	623	5,531	7,433	7,774
Peajes (milés de dólares) ³⁾	9,343	9,886	10,364	8,832	11,412	10,376	18,276	21,298	20,754	32	485	1,290	122	272	184	\$ 154	\$ 757	\$ 1,423	\$ 16,920	\$ 23,054	\$ 22,157
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	438	576	595	313	928	892	1,152	1,498	1,488	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,152	1,498	1,488
BUQUES DE CONTENEDORES																					
Número de transites:	1752	1815	1670	1762	1784	1896	3,514	3,598	3,366	118	16	11	18	16	11	30	24	24	3,544	3,622	3,290
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	61,893	64,647	58,212	62,149	63,434	56,127	124,042	128,081	114,319	192	99	226	265	301	161	456	400	396	124,499	126,481	114,740
Peajes (milés de dólares) ³⁾	354,280	325,631	255,734	356,368	318,527	245,896	\$ 710,558	\$ 644,218	\$ 601,236	867	405	745	1,097	1,334	856	\$ 1,949	\$ 1,729	\$ 1,382	\$ 7,145	\$ 6,853	\$ 5,924,602
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	26,882	24,890	23,071	23,307	21,995	23,244	60,158	56,895	51,305	17	4	7	18	4	7	25	4	7	60,213	56,899	51,311
BUQUES DE CARGA GENERAL																					
Número de transites:	350	341	344	380	400	364	700	750	708	25	32	28	41	36	40	66	68	77	766	818	788
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	3,438	3,342	3,333	3,835	4,418	4,169	9,273	8,761	7,592	110	124	107	221	170	268	331	297	478	7,044	8,495	7,875
Peajes (milés de dólares) ³⁾	13,295	10,913	10,665	14,691	14,490	13,242	26,385	25,401	23,907	298	292	249	589	397	614	\$ 886	\$ 689	\$ 863	\$ 27,272	\$ 26,090	\$ 24,770
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	3,556	3,088	2,964	3,548	4,451	4,301	7,194	7,538	7,105	11	2	-	1	6	11	3	6	6	7,115	7,541	7,110
BUQUES DE PASAJEROS																					
Número de transites:	146	133	113	89	68	69	135	201	215	5	2	4	1	2	2	6	4	7	241	205	219
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	6,448	6,507	6,924	6,055	2,605	1,918	9,407	9,113	8,841	31	3	86	2	2	1	33	5	91	9,350	9,117	8,922
Peajes (milés de dólares) ³⁾	20,894	18,724	19,922	10,889	7,499	5,535	\$ 30,982	\$ 36,227	\$ 25,457	83	6	266	5	6	8	\$ 88	\$ 12	\$ 208	\$ 31,076	\$ 26,275	\$ 25,465
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BUQUES DE CARGA REFRIGERADA																					
Número de transites:	794	630	505	1,067	1,168	1,048	1,791	1,718	1,553	368	461	533	9	9	10	375	470	543	2,166	2,188	2,496
Toneladas netas CP/ST/AD milésim ²⁾	6,019	5,313	4,490	8,898	8,832	8,538	15,017	14,245	13,428	2,665	3,322	3,933	41	79	46	3,721	3,461	3,470	17,739	17,645	17,467
Peajes (milés de dólares) ³⁾	24,313	18,423	15,322	34,416	29,716	27,803	\$ 68,759	\$ 48,149	\$ 43,275	7,416	7,749	9,173	152	182	196	\$ 2,267	\$ 7,931	\$ 9,284	\$ 65,956	\$ 56,899	\$ 52,508
Carga (milés de toneladas largas) ⁴⁾	659	503	451	5,805	5,808	4,958	5,563	5,839	5,386	25	24	19	-	-	-	25	25	19	5,988	5,830	5,405

Principales Rutas Comerciales del Tráfico del Canal de Panamá ^{1/}

Ruta Comercial del Buque	Año Fiscal 2008		Año Fiscal 2007		Porcentaje de Incremento o (Decremento)	
	Toneladas	Carga	Toneladas	Carga	Toneladas	Carga
	Netas CP/SUAB*	(Toneladas Largas)	Netas CP/SUAB*	(Toneladas Largas)	Netas CP/SUAB*	(Toneladas Largas)
	(miles)		(miles)			
Costa Este E.U.A. - Asia (Lejano Oriente)	133,827	83,661	140,434	87,392	(4.7%)	(4.3%)
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Suramérica	25,936	24,095	19,761	19,658	31.2%	22.6%
Alrededor del Mundo	383	168	141	85	172.0%	98.2%
Europa - Costa Oeste Suramérica	22,493	13,671	24,000	14,437	(6.3%)	(5.3%)
Europa - Asia	4,916	2,962	4,188	1,882	17.4%	57.4%
Europa - Costa Oeste E.U.A./Canadá	8,541	8,433	11,631	10,700	(26.6%)	(21.2%)
Costa Este E.U.A. - Costa Oeste Centroamérica	10,166	11,025	9,917	10,885	2.5%	1.3%
Costa-a-Costa, Suramérica	13,071	10,707	10,075	9,356	29.7%	14.4%
Antillas - Costa Oeste Centroamérica	8,443	5,265	11,345	5,445	(25.6%)	(3.3%)
Costa-a-Costa, E.U.A. (incluye Alaska y Hawaii)	12,396	5,859	13,883	5,646	(10.7%)	3.8%
Costa Este E.U.A./Canadá - Oceanía	4,434	2,701	5,609	2,911	(21.0%)	(7.2%)
Costa Este Suramérica - Costa Oeste E.U.A./Canadá	3,511	3,482	2,205	2,303	59.2%	51.2%
Sub-Total	248,116	172,029	253,189	170,700	(2.0%)	0.8%
Otras Rutas	60,642	37,686	58,929	37,516	2.9%	0.5%
Total	308,757	209,714	312,117	208,217	(1.1%)	0.7%

* El sistema de arqueo del Canal de Panamá, conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques (CP/SUAB). Esta cantidad también incluye las toneladas CP/SUAB de los buques portacontenedores y buques de pasajeros que transitaron por el Canal de Panamá.

^{1/} Sólo incluye buques de alto calado.

Tráfico del Canal de Panamá por Tipo de Buque⁽¹⁾
Años Fiscales 2006 hasta 2008

TABLA NO. 4

Tipo de Buque	Cargas									En Lastre									GRAN TOTAL		
	Atlántico a Pacífico			Pacífico a Atlántico			Total			Atlántico a Pacífico			Pacífico a Atlántico			Total			2008	2007	2006
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006			
BUQUES DE CARGA Y PASAJEROS:																					
Graneleros:																					
Cargueros de Granel Seco:																					
Número de tránsitos:	1,141	1,191	1,281	1,056	1,073	1,322	2,197	2,264	2,603	14	21	56	184	91	75	198	112	131	2,595	2,376	2,734
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	24,272	24,995	27,927	21,559	22,037	27,934	45,832	47,032	55,862	206	382	938	3,786	1,594	1,354	3,992	1,976	2,292	49,823	49,008	58,154
Peajes (miles de dólares)†	79,140	74,224	81,478	70,807	65,667	81,570	149,947	139,891	163,049	548	905	2,183	9,944	3,856	3,136	\$ 10,493	\$ 4,760	\$ 5,319	\$ 160,440	\$ 144,651	\$ 168,367
Carga (miles de toneladas largas)†	42,784	44,320	49,290	34,739	36,413	46,159	77,523	80,733	95,449	21	-	20	15	85	29	36	85	49	77,559	80,819	95,497
Graneleros de productos de madera (2)																					
Número de tránsitos:	13	14	12	-	-	1	13	14	13	1	1	-	8	12	5	9	13	5	22	27	18
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	465	530	436	-	-	39	465	530	475	37	34	-	297	444	176	334	478	176	799	1,008	651
Peajes (miles de dólares)†	1,517	1,558	1,262	-	-	111	\$ 1,517	\$ 1,558	\$ 1,374	101	84	-	772	1,053	404	\$ 873	\$ 1,137	\$ 404	\$ 2,390	\$ 2,694	\$ 1,778
Carga (miles de toneladas largas)†	534	587	494	-	-	43	534	587	537	-	-	-	-	-	43	-	-	43	534	587	581
Cargueros de Granel Combinados:																					
Número de tránsitos:	15	8	5	8	4	11	23	12	16	-	-	-	3	3	1	3	3	1	26	15	17
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	338	143	128	179	75	308	516	218	436	-	-	-	59	51	25	59	51	25	575	269	461
Peajes (miles de dólares)†	1,169	428	371	614	225	894	\$ 1,782	\$ 652	\$ 1,265	-	-	-	169	131	56	\$ 169	\$ 131	\$ 56	\$ 1,951	\$ 783	\$ 1,321
Carga (miles de toneladas largas)†	522	198	191	202	118	376	724	316	567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	724	316	567
Carguero de Automóviles:																					
Número de tránsitos:	172	155	152	385	393	361	557	548	513	257	283	253	3	4	-	260	287	253	817	835	766
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	8,546	7,993	7,604	18,803	19,000	17,250	27,349	26,993	24,855	12,395	13,580	12,315	103	121	-	12,498	13,701	12,315	39,846	40,694	37,170
Peajes (miles de dólares)†	28,275	23,597	21,915	61,855	56,016	49,764	\$ 90,129	\$ 79,613	\$ 71,679	32,168	31,692	28,155	286	278	-	\$ 32,453	\$ 31,970	\$ 28,155	\$ 122,583	\$ 111,584	\$ 99,834
Carga (miles de toneladas largas)†	750	681	629	2,117	2,177	2,071	2,867	2,858	2,700	25	5	10	-	1	-	25	6	10	2,892	2,864	2,710
Cargueros de Carga Seca o Automóviles:																					
Número de tránsitos:	1	1	-	1	1	3	2	2	3	-	1	1	1	-	-	1	1	1	3	3	4
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	38	14	-	14	19	130	53	33	130	-	19	15	38	-	-	38	19	15	91	51	145
Peajes (miles de dólares)†	120	41	-	49	54	373	\$ 169	\$ 95	\$ 373	-	43	36	95	-	-	\$ 95	\$ 43	\$ 36	\$ 264	\$ 138	\$ 409
Carga (miles de toneladas largas)†	46	22	-	27	1	46	73	23	46	-	43	36	-	-	-	-	-	-	73	23	46
Buques de Carga Contenerizada:																					
Buques de Contenedores Carga Desconsolidada:																					
Número de tránsitos:	197	203	245	214	231	254	411	434	499	8	4	8	19	7	11	27	11	19	438	445	518
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	3,755	4,058	4,568	4,173	4,684	4,982	7,928	8,742	9,549	73	59	127	243	74	106	316	133	232	8,243	8,875	9,782
Peajes (miles de dólares)†	13,021	12,873	14,108	14,838	15,065	15,388	\$ 27,859	\$ 27,937	\$ 29,496	198	141	288	653	176	241	\$ 851	\$ 317	\$ 529	\$ 28,711	\$ 28,255	\$ 30,025
Carga (miles de toneladas largas)†	4,973	4,934	5,294	5,337	6,076	6,050	10,309	11,010	11,343	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,309	11,010	11,343
Buques con Sistema Rodante de Carga y Descarga de Vehículos:																					
Número de tránsitos:	69	91	88	62	99	88	131	190	176	4	8	15	4	6	2	8	14	17	139	204	193
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	2,883	3,296	3,561	2,593	3,844	3,589	5,475	7,139	7,151	12	204	543	44	110	81	56	314	623	5,531	7,453	7,774
Peajes (miles de dólares)†	9,943	9,886	10,364	8,822	11,412	10,370	\$ 18,766	\$ 21,298	\$ 20,734	32	485	1,239	122	272	184	\$ 154	\$ 757	\$ 1,423	\$ 18,920	\$ 22,054	\$ 22,157
Carga (miles de toneladas largas)†	438	570	595	713	928	892	1,152	1,498	1,488	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,152	1,498	1,488
Buques de Contenedores:																					
Número de tránsitos:	1,752	1,815	1,670	1,762	1,783	1,596	3,514	3,598	3,266	12	8	13	18	16	11	30	24	24	3,544	3,622	3,290
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	61,893	64,647	58,212	62,149	63,434	56,127	124,042	128,081	114,339	192	99	226	265	301	161	456	400	386	124,499	128,481	114,726
Peajes (miles de dólares)†	354,290	325,691	255,724	356,268	318,527	245,596	\$ 710,558	\$ 644,218	\$ 501,320	852	-405	745	1,097	1,324	536	\$ 1,949	\$ 1,729	\$ 1,282	\$ 712,507	\$ 645,947	\$ 502,602
Carga (miles de toneladas largas)†	26,882	24,890	22,071	33,307	31,995	29,234	60,188	56,885	51,305	7	-	3	18	4	4	25	4	7	60,213	56,889	51,311
Buques de Carga General:																					
Número de tránsitos:	350	341	344	350	409	364	700	750	708	25	32	28	41	36	49	66	68	77	766	818	785
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	3,438	3,342	3,333	3,835	4,418	4,169	7,273	7,761	7,502	110	124	107	221	170	268	331	294	375	7,604	8,055	7,878
Peajes (miles de dólares)†	12,295	10,912	10,665	14,091	14,490	13,242	\$ 26,386	\$ 25,401	\$ 23,907	298	292	249	589	397	614	\$ 886	\$ 689	\$ 863	\$ 22,272	\$ 26,090	\$ 24,770
Carga (miles de toneladas largas)†	3,556	3,088	2,804	3,548	4,451	4,301	7,104	7,538	7,105	11	2	-	-	1	6	11	3	6	7,115	7,541	7,110
Buques de Pasajeros (3):																					
Número de tránsitos:	146	133	143	89	68	69	235	201	212	5	2	5	1	2	2	6	4	7	241	205	219
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	6,438	6,507	6,924	3,058	2,605	1,918	9,497	9,112	8,841	31	3	88	2	2	3	33	5	91	9,530	9,117	8,932
Peajes (miles de dólares)†	20,894	18,724	19,922	10,089	7,499	5,535	\$ 30,982	\$ 26,223	\$ 25,457	83	6	200	5	6	8	\$ 88	\$ 12	\$ 208	\$ 31,070	\$ 26,235	\$ 25,665
Carga (miles de toneladas largas)†	-	2	-	2	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	2	-
Buques de Carga Refrigerada:																					
Buques de Carga Refrigerada:																					
Número de tránsitos:	704	610	505	1,087	1,108	1,048	1,791	1,718	1,553	368	461	533	7	9	10	375	470	543	2,166	2,188	2,096
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	6,119	5,513	4,490	8,898	8,932	8,258	13,017	14,245	13,028	2,605	3,322	3,933	57	79	46	2,722	3,400	3,979	17,739	17,645	17,007
Peajes (miles de dólares)†	24,313	18,423	15,322	34,416	29,726	27,903	\$ 58,729	\$ 48,149	\$ 43,225	7,116	7,749	9,177	152	182	106	\$ 7,267	\$ 7,931	\$ 9,284	\$ 65,996	\$ 56,080	\$ 52,508
Carga (miles de toneladas largas)†	659	501	451	5,305	5,305	4,935	5,963	5,805	5,386	25	24	19	-	-	-	25	25	19	5,988	5,830	5,405

Tráfico del Canal de Panamá por Tipo de Buque (1)
Años Fiscales 2006 hasta 2008

TABLA No. 4

Tipo de Buque	Cargados									En Lastre									GRAN TOTAL		
	Atlántico a Pacífico			Pacífico a Atlántico			Total			Atlántico a Pacífico			Pacífico a Atlántico			Total			2008	2007	2006
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
BUQUES DE CARGA Y PASAJEROS (continuación)																					
Buques de Carga Refrigerada (continuación)																					
Buque Pesquero:																					
Número de transitos:	106	104	101	117	104	90	223	208	191	8	13	7	6	8	3	14	21	10	237	229	201
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	139	150	140	168	151	116	307	302	256	10	15	10	7	9	3	18	24	14	325	325	269
Peajes (miles de dólares)†	485	457	414	582	460	342	\$ 1,068	\$ 917	\$ 756	29	36	25	21	21	8	\$ 50	\$ 58	\$ 32	\$ 1,118	\$ 974	\$ 789
Carga (miles de toneladas largas)†	59	62	56	98	79	64	156	141	119	1	-	-	-	-	-	1	-	-	157	141	119
Buques de Cisterna:																					
Tanqueros:																					
Número de transitos:	987	941	770	407	411	431	1,394	1,352	1,201	40	61	73	482	407	287	522	468	360	1,916	1,820	1,561
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	21,231	19,060	15,505	6,946	7,196	7,298	28,177	26,256	22,803	574	1,061	1,038	11,703	9,142	6,753	12,276	10,203	7,791	40,453	36,460	30,594
Peajes (miles de dólares)†	72,810	57,072	45,256	23,540	21,781	21,338	\$ 96,350	\$ 78,853	\$ 66,594	1,521	2,485	2,410	32,138	21,649	15,605	\$ 33,659	\$ 24,134	\$ 18,015	\$ 130,009	\$ 102,987	\$ 84,608
Carga (miles de toneladas largas)†	31,374	28,507	23,411	9,510	9,588	9,922	40,884	38,095	33,333	-	53	-	396	224	326	396	277	326	41,281	38,372	33,659
Quimicos:																					
Número de transitos:	67	74	60	14	9	5	81	83	65	8	6	4	61	60	54	69	66	58	150	149	123
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	1,233	1,606	1,259	169	201	51	1,402	1,806	1,310	42	67	20	1,097	1,260	1,084	1,139	1,328	1,103	2,541	3,134	2,413
Peajes (miles de dólares)†	4,184	4,804	3,667	587	583	151	\$ 4,771	\$ 5,387	\$ 3,818	113	164	46	2,958	2,992	2,503	\$ 3,071	\$ 3,156	\$ 2,550	\$ 7,842	\$ 8,543	\$ 6,367
Carga (miles de toneladas largas)†	1,316	1,596	1,302	59	40	28	1,376	1,636	1,330	-	-	-	17	11	-	17	12	-	1,393	1,648	1,330
BUQUES DE OTROS TIPOS:																					
Navios:																					
Número de transitos:	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	41	36	37	35	31	72	76	67	72	76	67
Toneladas desplazadas (miles)†	-	-	-	-	-	-	-	-	-	154	198	175	155	195	167	308	392	342	308	392	342
Peajes (miles de dólares)†	-	-	-	-	-	-	\$ -	\$ -	\$ -	289	314	271	296	320	259	\$ 585	\$ 634	\$ 530	\$ 585	\$ 634	\$ 530
Carga (miles de toneladas largas)†	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Barcazas, Dragas, Diques Secos, Remolcadores, etc.:																					
Número de transitos:	61	80	63	56	76	57	117	156	120	57	28	28	41	37	31	98	65	59	215	221	179
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	431	632	432	466	752	501	896	1,384	932	121	49	73	132	110	116	253	158	189	1,149	1,543	1,121
Toneladas desplazadas (miles)†	-	-	-	-	-	-	-	-	-	190	38	51	95	70	18	285	107	69	285	107	69
Peajes (miles de dólares)†	1,475	1,991	1,280	1,640	2,324	1,476	\$ 3,115	\$ 4,315	\$ 2,757	707	181	255	553	382	302	\$ 1,260	\$ 563	\$ 557	\$ 4,375	\$ 4,878	\$ 3,314
Carga (miles de toneladas largas)†	151	360	221	155	315	217	306	675	438	10	-	-	-	-	-	10	-	-	316	675	438
RESUMEN:																					
Total Buques de Carga y Pasajeros																					
Número de transitos:	5,720	5,681	5,279	5,552	5,693	5,643	11,272	11,374	11,019	750	901	996	838	661	510	1,588	1,562	1,506	12,860	12,936	12,525
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	140,787	141,654	131,165	132,545	136,595	132,449	273,332	278,249	266,536	16,346	18,969	19,360	17,921	13,357	10,058	34,268	32,326	29,418	307,600	310,575	295,954
Peajes (miles de dólares)†	\$ 622,457	\$ 558,689	\$ 480,510	\$ 596,557	\$ 541,504	\$ 472,578	\$ 1,219,014	\$ 1,100,193	\$ 953,045	\$ 43,058	\$ 44,487	\$ 44,753	\$ 49,000	\$ 32,335	\$ 23,402	\$ 92,058	\$ 76,822	\$ 68,154	\$ 1,311,072	\$ 1,177,015	\$ 1,021,200
Carga (miles de toneladas largas)†	113,892	109,956	106,593	94,964	97,172	104,121	208,855	207,129	210,708	90	86	51	446	327	408	536	413	459	209,392	207,542	211,167
Total Buques de Otros Tipos																					
Número de transitos:	61	80	63	56	76	57	117	156	120	92	69	64	78	72	62	170	141	126	287	297	246
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	431	632	432	466	752	501	896	1,384	932	121	49	73	132	110	116	253	158	189	1,149	1,543	1,121
Toneladas desplazadas (miles)†	-	-	-	-	-	-	-	-	-	344	236	226	249	264	185	593	500	411	593	500	411
Peajes (miles de dólares)†	\$ 1,475	\$ 1,991	\$ 1,280	\$ 1,640	\$ 2,324	\$ 1,476	\$ 3,115	\$ 4,315	\$ 2,757	\$ 996	\$ 494	\$ 526	\$ 849	\$ 703	\$ 560	\$ 1,845	\$ 1,197	\$ 1,087	\$ 4,960	\$ 5,512	\$ 3,843
Carga (miles de toneladas largas)†	151	360	221	155	315	217	306	675	438	10	-	-	-	-	-	10	-	-	316	675	438
Gran Total:																					
Número de transitos:	5,781	5,761	5,442	5,608	5,769	5,700	11,389	11,530	11,139	842	970	1,060	916	733	572	1,758	1,703	1,632	13,147	13,233	12,771
Toneladas netas CP/SUAB (miles)†	141,218	142,286	131,596	133,010	137,347	132,950	274,228	279,633	267,469	16,467	19,018	19,433	18,053	13,467	10,174	34,520	32,485	29,607	308,748	312,117	297,076
Toneladas desplazadas (miles)†	-	-	-	-	-	-	-	-	-	344	236	226	249	264	185	593	500	411	593	500	411
Peajes (miles de dólares)†	\$ 623,932	\$ 560,680	\$ 481,790	\$ 598,198	\$ 543,828	\$ 474,054	\$ 1,222,129	\$ 1,104,508	\$ 955,802	\$ 44,054	\$ 44,981	\$ 45,279	\$ 49,849	\$ 33,038	\$ 23,962	\$ 93,903	\$ 78,019	\$ 69,241	\$ 1,316,032	\$ 1,182,527	\$ 1,025,043
Carga (miles de toneladas largas)†	114,043	110,316	106,815	95,119	97,487	104,337	209,161	207,803	211,146	100	86	51	447	327	408	547	413	459	209,708	208,217	211,605

* El sistema de arqueo del Canal de Panamá, conforme al Sistema Universal de Arqueo de Buques (CP/SUAB). Esta cantidad también incluye la conversión del número de TI que transitaron por el Canal

Tráfico del Canal de Panamá por Abanderamiento y Tonelaje Bruto Documentado de Buque ⁽¹⁾

Año Fiscal 2008

TABLA NO. 6

Bandera	Tránsitos por Tonelaje Bruto Documentado											Tonelaje Bruto Documentado	Promedio de Toneladas Brutas por Buque
	Menos de 2,000	2,000 a 3,999	4,000 a 5,999	6,000 a 7,999	8,000 a 9,999	10,000 a 14,999	15,000 a 19,999	20,000 a 29,999	30,000 a 39,999	40,000 y más	Total ⁽²⁾		
Albania	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	13,720	13,720
Alemania	-	-	-	7	4	-	9	99	30	216	365	14,988,504	41,064
Angola	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	53,783	53,783
Antigua y Barbuda	2	23	74	26	64	43	68	70	28	4	402	5,811,028	14,455
Antillas Holandesas	1	4	12	13	18	24	5	4	-	1	82	826,229	10,076
Argelia	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	19,084	19,084
Australia	1	-	-	-	-	-	-	1	-	2	4	131,779	32,945
Bahamas	-	26	32	87	135	375	31	135	38	150	1,009	20,538,536	20,355
Bahrain	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	27,645	27,645
Barbados	1	-	-	1	37	9	-	7	1	-	56	693,437	12,383
Bélgica	-	-	-	-	-	-	26	-	1	-	27	538,583	19,948
Belice	1	-	-	2	-	8	1	-	-	-	12	132,170	11,014
Bermuda	4	-	1	15	10	-	-	16	40	38	124	5,084,677	41,005
Bulgaria	-	-	-	-	-	16	-	1	-	-	17	195,551	11,503
Camboya	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	2	21,857	10,929
Canadá	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-	3	43,409	14,470
Chile	2	-	1	-	-	-	23	1	2	3	32	606,354	18,949
China	-	1	1	-	-	37	32	17	24	97	209	6,869,010	32,866
Chipre	-	2	10	3	19	15	104	201	46	26	426	10,377,385	24,360
Colombia	82	6	10	-	-	-	-	-	-	-	98	166,687	1,701
Costa Rica	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	10,519	10,519
Croacia	-	-	-	-	-	2	5	13	-	2	22	541,598	24,618
Dinamarca	7	9	-	31	-	39	1	68	128	38	321	8,693,862	27,084
República Dominicana	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	3	44,436	14,812
Ecuador	2	2	1	-	-	-	-	-	10	-	15	370,727	24,715
Egipto	-	-	-	-	-	-	-	-	8	-	8	301,376	37,672
Emiratos Árabes Unidos	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	31,261	31,261
Eslovaquia	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	9,978	9,978
España	1	6	-	4	-	-	-	-	-	-	11	44,115	4,010
Estados Unidos de América	14	18	9	13	3	12	4	43	16	22	154	3,290,507	21,367
Filipinas	-	-	1	8	5	25	7	27	11	38	122	3,682,173	30,182
Finlandia	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	9,088	9,088
Francia	-	11	2	-	1	2	-	3	6	16	41	1,193,181	29,102

Tráfico del Canal de Panamá por Abanderamiento y Tonelaje Bruto Documentado de Buque ⁽¹⁾

Año Fiscal 2008

TABLA NO. 6

Bandera	Tránsitos por Tonelaje Bruto Documentado											Total ⁽²⁾	Tonelaje Bruto Documentado	Promedio de Toneladas Brutas por Buque
	Menos de 2,000	2,000 a 3,999	4,000 a 5,999	6,000 a 7,999	8,000 a 9,999	10,000 a 14,999	15,000 a 19,999	20,000 a 29,999	30,000 a 39,999	40,000 y más				
Gibraltar	-	9	7	7	-	1	-	-	1	1	26	190,962	7,345	
Grecia	-	-	-	-	1	4	36	54	78	105	278	9,938,022	35,748	
Guyana	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	26,964	26,964	
Holanda (Países Bajos)	1	-	13	20	13	25	4	29	1	38	144	3,844,172	26,696	
Honduras	37	6	-	-	-	-	-	-	-	-	43	71,615	1,665	
Hong Kong	-	1	-	-	4	17	84	187	144	46	483	14,166,435	29,330	
India	-	-	-	-	-	-	-	17	10	1	28	850,228	30,365	
Isla del Hombre	-	3	2	5	10	2	-	7	13	32	74	2,155,275	29,125	
Islas Caimán	13	1	13	2	2	33	5	29	11	34	143	3,342,924	23,377	
Islas Cook	1	1	-	13	16	22	-	-	-	-	53	559,413	10,555	
Islas Marshall	-	-	5	20	20	21	80	246	156	166	714	21,253,815	29,767	
Israel	-	-	-	-	-	-	-	-	22	37	59	2,804,570	47,535	
Italia	-	2	5	5	-	19	1	38	18	46	134	4,111,023	30,679	
Jamaica	-	-	-	2	-	-	-	2	-	-	4	58,782	14,696	
Japón	-	-	-	-	-	-	-	2	1	49	52	2,544,306	48,929	
Latvia	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	40,789	13,596	
Liberia	1	-	18	85	176	284	116	623	254	314	1,871	47,524,210	25,400	
Lituania	-	2	5	30	1	5	-	-	-	-	43	320,630	7,457	
Luxemburgo	-	1	2	2	-	2	-	35	1	-	43	984,952	22,906	
Malta	-	4	15	24	59	86	65	143	77	18	491	10,207,039	20,788	
México	3	-	-	-	1	-	-	7	-	-	11	195,712	17,792	
Nicaragua	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1,342	1,342	
Noruega	1	1	15	5	10	4	10	88	64	90	288	10,155,526	35,262	
Nueva Guinea	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	4,004	4,004	
Nueva Zelandia	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3,553	3,553	
Panamá	74	80	113	103	199	344	196	379	342	1,050	2,880	87,334,740	30,325	
Polonia	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	16,869	16,869	
Portugal	-	-	2	-	-	-	1	-	-	-	3	24,891	8,297	
Qatar	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	50,816	25,408	
Reino Unido	-	-	24	1	3	7	5	24	8	236	308	13,951,315	45,296	
República de Korea	1	-	1	-	-	-	13	30	9	54	108	4,190,705	38,803	
República de Malasia	-	-	-	-	-	-	2	29	-	-	31	890,335	28,720	
República Popular Democrática	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	3	24,255	8,085	
Rusia	-	1	-	1	-	1	2	-	-	-	5	58,892	11,778	

Tráfico del Canal de Panamá por Abanderamiento y Tonelaje Bruto Documentado de Buque⁽¹⁾

Año Fiscal 2008

TABLA NO. 6

Bandera	Tránsitos por Tonelaje Bruto Documentado											Tonelaje Bruto Documentado	Promedio de Toneladas Brutas por Buque
	Menos de 2,000	2,000 a 3,999	4,000 a 5,999	6,000 a 7,999	8,000 a 9,999	10,000 a 14,999	15,000 a 19,999	20,000 a 29,999	30,000 a 39,999	40,000 y más	Total ⁽²⁾		
San Kitts y Nevis	2	1	-	-	-	-	-	1	-	-	4	26,676	6,669
San Vicente y Grenadinas	3	1	2	41	14	124	16	9	-	-	210	2,204,170	10,496
Sierra Leone	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1,440	1,440
Sin código	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	7,686	3,843
Singapur	1	3	3	10	4	34	27	126	79	189	476	16,364,212	34,379
Suecia	-	-	-	-	-	-	-	6	-	29	35	1,859,430	53,127
Suiza	-	-	-	1	-	8	-	28	1	-	38	946,463	24,907
Tailandia	-	-	-	5	-	38	47	10	-	-	100	1,515,058	15,151
Taiwán	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	5	64,382	12,876
Togo	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2,824	2,824
Tonga	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	8,508	8,508
Turquía	-	-	-	2	-	7	3	9	8	1	30	668,182	22,273
Ucrania	-	-	-	-	2	-	2	-	-	-	4	50,102	12,526
Vanuatu	1	-	-	2	6	14	2	6	-	18	49	1,337,995	27,306
Venezuela	98	21	-	-	16	21	6	-	-	-	162	734,320	4,533
Vietnam	-	-	-	-	1	16	2	-	-	-	19	261,017	13,738
Total	361	252	400	597	859	1,753	1,044	2,876	1,689	3,209	13,040	353,313,795	1,719,716

(1) Sólo incluye buques de alto calado que pagaron peajes mayores que la tarifa mínima implementada el 1º de junio de 1998.

(2) Excluye 99 buques que pagaron peajes calculados sobre tonelaje de desplazamiento y 8 tránsitos de buques que no reportaron tonelaje bruto.

11/21/2008

Flujo de Mercaderías a través del Canal de Panamá, del Atlántico al Pacífico, por País de Origen y Destino en las Principales Rutas Comerciales (en Toneladas Largas)
Año Fiscal 2008

TABLA NO. 8

Desde	Hacia la Costa Oeste de E.U.A.				Hacia	Hacia Costa Oeste Centroamérica							Balboa, R.P. (2)	Total	
	Alaska	Hawaii	Continental	Total	Costa Oeste, Canadá	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	México	Nicaragua	Panamá	Centroamérica (otros) (1)			
Costa Este Norteamérica:															
Estados Unidos:															
Puertos del Noratlántico	-	729	60,244	60,973	32,650	-	1,438	40,343	151,751	826	40,811	-	100,443	335,611	
Puertos del Suratlántico	-	2,674	106,458	109,132	20,742	-	35,584	85,402	46,299	38,430	91,499	-	229,400	567,560	
Puertos de los Grandes Lagos	-	-	8,146	8,146	-	-	-	-	-	-	-	-	868	868	
Puertos del Golfo de México	-	13,158	635,296	648,454	68,309	-	1,497,321	1,729,663	975,104	1,060,459	832,665	569,054	31,355	7,480,678	
Otros -- Estados Unidos (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total Estados Unidos	-	16,560	810,145	826,706	121,701	-	1,538,266	1,766,685	1,100,849	1,258,508	871,920	701,364	31,355	1,115,770	8,384,718
Costa Este Canadá	-	-	44,067	44,067	-	-	-	54,436	184,661	-	-	-	-	-	239,097
Costa Este Centroamérica:															
México	-	-	144,437	144,437	-	-	123,513	-	55,680	470,551	-	-	-	7,243	656,987
Panamá	-	-	250,628	250,628	-	-	37,164	-	5	-	130,669	-	-	6,735	174,572
Centroamérica (otros) (1)	-	-	8,583	8,583	-	-	5	-	16,232	25	-	-	-	-	16,262
Cristobal, R.P. (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,924	1,924
Total Centroamérica	-	-	403,647	403,647	-	-	5	160,677	16,232	55,710	470,551	130,669	-	15,902	849,745
Costa Este Suramérica:															
Brasil	-	-	962,328	962,328	70,334	-	149,543	204,003	28,924	59,375	-	-	-	4,018	445,862
Colombia	-	-	1,481,322	1,481,322	3,575	-	7,308	55,569	434,526	642,277	60,908	-	-	-	1,200,587
Venezuela	-	-	554,745	554,745	-	-	71,370	194,214	90,706	115,205	388,040	19,035	-	2,773	881,343
Suramérica (otros) (1)	-	-	42,090	42,090	-	-	154	-	11,622	365	-	-	-	18,884	31,025
Total Suramérica	-	-	3,040,485	3,040,485	73,909	-	228,375	453,786	565,777	817,223	448,948	19,035	-	25,674	2,558,817
Antillas:															
Cuba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Jamaica	-	39,101	162,643	201,744	-	-	41,080	-	-	-	-	-	-	7,752	48,832
Antillas Holandesas	-	-	81,356	81,356	-	-	138,822	278,061	199,238	137,535	39,292	-	-	18,503	811,451
Trinidad y Tobago	-	-	346,962	346,962	229,014	-	5,609	22,982	15,720	655,325	21,197	-	18,705	18,842	758,382
Otros -- Antillas (1)	-	-	1,257,921	1,257,921	21,571	-	17,703	64,972	163,537	74,781	82,684	52,886	-	46,448	503,011
Total Antillas	-	39,101	1,848,882	1,887,983	250,585	-	23,312	267,856	457,318	929,345	241,416	92,178	18,705	91,546	2,121,676
Europa:															
Belgica	-	-	276,347	276,347	-	-	38,109	50,555	12,656	32,128	9,465	9,087	-	325	152,325
Francia	-	578	134,414	134,992	5,985	-	-	-	-	34,444	-	17,241	-	-	51,685
Italia	-	-	501,398	501,398	44,187	-	64	4,474	1,972	240,369	1,172	-	-	-	248,049
Países Bajos (Holanda)	-	347	902,752	903,098	45,495	-	17,512	1,761	19,305	388,218	3,411	12,754	-	105,503	548,464
Noruega	598	-	389,046	389,644	-	-	-	-	86,635	71,548	-	-	-	-	158,183
España y Portugal	-	-	340,693	340,693	12,614	-	-	-	-	78,163	35,677	7,126	-	123,966	244,932
Suecia	-	-	218,321	218,321	-	-	2,791	-	-	-	-	10,531	-	-	13,322
Reino Unido	-	-	197,311	197,311	-	-	-	-	-	364	-	1,713	-	25,690	27,767
Federación Rusa	-	-	74,079	74,079	-	-	101,713	26,011	19,311	-	7,768	-	-	-	154,802
Alemania	-	1	808,629	808,631	33,901	-	-	15	-	968	-	15,769	-	3,715	20,468
Otros (1)	-	-	306,139	306,139	32,479	-	98,441	116,907	171,928	218,033	36,743	-	3,449	-	645,501
Total Europa	598	926	4,149,129	4,150,652	174,660	-	258,630	199,723	311,807	1,064,235	94,235	74,221	3,449	259,199	2,265,500
África	-	-	1,030,628	1,030,628	-	-	69	2,132	32,277	11,006	-	-	-	-	45,485
Asia (Medio Oriente)	-	-	204,978	204,978	-	-	-	-	-	2,439	3,331	-	-	-	5,770
Gran Total	598	56,587	11,531,961	11,589,146	620,855	-	2,048,657	2,850,859	2,538,696	4,323,127	2,130,401	#####	53,509	1,508,091	16,470,808
Porcentaje de carga rumbo al Pacífico	0.00	0.05	10.72	10.78	0.58	-	1.90	2.65	2.36	4.02	1.98	0.95	0.05	1.40	15.31

- (1) Incluye carga cuya ruta no permite asignación de países específicos
(2) Incluye carga local y trasbordada.
(3) Totales no incluyen carga proveniente de países con la misma costa

Oficina de Investigación y Análisis de Mercado (MERI)

1

TABLA NO. 8

Flujo de Mercaderías a través del Canal de Panamá, del Atlántico al Pacífico, por País de Origen y Destino en las Principales Rutas Comerciales (en Toneladas Largas)
Año Fiscal 2008

TABLA NO. 8

Desde	Hacia Costa Oeste Suramérica						Hacia Oceanía				
	Chile	Colombia	Ecuador	Perú	Suramérica (otros) (1)	Total	Australia	Oceania Francesa	Nueva Zelandia	Oceania (otros) (1)	Total
Costa Este Norteamérica:											
Estados Unidos:											
Puertos del Noratlántico	480,498	21,788	71,257	105,585	-	679,127	83,581	-	38,470	15,406	137,457
Puertos del Suratlántico	569,255	70,369	425,706	388,882	-	1,454,213	644,623	-	66,628	23,996	735,246
Puertos de los Grandes Lagos	5,573	-	317	39,046	-	44,936	88,264	-	22,519	55	110,839
Puertos del Golfo de México	4,441,770	1,529,992	1,924,167	2,782,000	-	10,677,929	165,911	-	48,860	1,698	216,469
Otros -- Estados Unidos (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Estados Unidos	5,497,097	1,622,149	2,421,447	3,315,514	-	12,856,206	982,379	-	176,477	41,155	1,200,011
Costa Este Canadá	425,132	14,842	53,454	82,165	-	575,592	45,401	-	-	-	45,401
Costa Este Centroamérica:											
México	94,112	5,998	69,163	11,403	-	180,677	37	-	-	-	37
Panamá	204,110	130,860	156,820	176,799	-	668,588	8,293	-	1,386	10,864	20,543
Centroamérica (otros) (1)	8,261	276	6,190	68	-	14,795	-	-	-	-	-
Cristobal, R.P. (2)	9,343	-	33,109	2,156	-	44,607	-	-	-	-	-
Total Centroamérica	315,826	137,134	265,281	190,426	-	908,667	8,330	-	1,386	10,864	20,580
Costa Este Suramérica:											
Brasil	3,384	23,662	84,121	148,994	-	260,161	-	-	-	-	-
Colombia	4,737,383	55,902	403,537	583,255	-	5,780,077	22,940	-	11,862	229	35,031
Venezuela	301,780	142,316	2,078,533	316,627	-	2,839,256	-	-	-	-	-
Suramérica (otros) (1)	2,592	13,388	14,657	6,820	-	37,456	-	-	-	-	-
Total Suramérica	5,045,138	235,267	2,580,849	1,055,696	-	8,916,951	22,940	-	11,862	229	35,031
Antillas:											
Cuba	900	4,374	11,413	-	-	16,687	-	-	-	-	-
Jamaica	5,512	-	-	-	-	5,512	19,677	-	1,752	4,906	26,335
Antillas Holandesas	38,410	-	309,109	48,902	-	396,421	-	-	-	1,813	1,813
Trinidad y Tobago	16,761	51,529	15,711	32,685	-	116,686	25,294	-	-	-	25,294
Otros -- Antillas (1)	341,074	5,693	112,763	242,006	-	701,537	67	-	6	66	139
Total Antillas	402,657	61,596	448,997	323,593	-	1,236,842	45,038	-	1,758	6,784	53,580
Europa:											
Bélgica	286,168	14,382	129,328	208,015	-	637,893	117,857	-	69,713	89,364	276,934
Francia	20,208	206	8,640	14,185	-	43,239	8,607	-	4,871	224,253	237,730
Italia	92,101	4,943	32,343	115,444	-	244,830	-	-	-	1,896	1,896
Países Bajos (Holanda)	279,157	4,001	60,842	76,936	-	420,936	4,912	-	7,274	27,191	39,377
Noruega	18,904	50,446	12,221	16	-	81,587	-	-	8,865	-	8,865
España y Portugal	273,198	3,586	35,980	97,399	-	410,162	-	-	2,783	10	2,793
Suecia	70,969	64	18	26,561	-	97,612	465	-	16	12	493
Reino Unido	91,274	3,876	42,014	24,249	-	161,412	44,649	-	18,871	6,154	69,674
Federación Rusa	21,516	78,784	121,890	223,722	-	445,912	-	-	-	-	-
Alemania	204,138	14,821	99,960	168,833	-	487,752	130,334	-	44,508	30,133	204,975
Otros (1)	268,732	168,051	206,050	546,887	-	1,189,721	492	-	-	54	546
Total Europa	1,626,365	343,159	749,285	1,502,246	-	4,221,054	307,316	-	156,901	379,066	843,283
África	5,545	19,511	10,217	174,572	-	209,845	-	-	299,236	8	299,244
Asia (Medio Oriente)	7,138	25,308	3,137	23,919	-	59,502	-	-	-	42	42
Gran Total	13,324,898	2,458,966	6,532,667	6,668,131	-	28,984,659	1,411,404	-	647,620	438,148	2,497,172
Porcentaje de carga rumbo al Pacífico	12.39	2.29	6.07	6.20	0.00	26.95	1.31	0.00	0.60	0.41	2.32

(1) Incluye carga cuya ruta no permite asignación de países específicos

(2) Incluye carga local y trasbordada.

(3) Totales no incluyen carga proveniente de países con la misma costa

Desde	Hacia Asia										Total	#N/A	% de carga rumbo al Pacífico	
	China (incluye Hong Kong)	Taiwán	Indonesia	Japón	Filipinas	Singapur	Korea del Sur	Tailandia	Federación Rusa	Asia (otros) (1)				
Costa Este Norteamérica:														
Estados Unidos:														
Puertos del Noratlántico	3,076,824	808,667	28,593	894,976	10,590	4,804	900,253	40,322	514	68,226	5,833,769	7,079,588	6.6	
Puertos del Suratlántico	3,862,843	1,050,220	17,053	1,651,723	72,132	11,357	1,167,207	60,238	1,619	56,374	7,950,767	10,837,660	10.1	
Puertos de los Grandes Lagos	6,920	-	-	18,677	-	201	2,716	-	-	-	28,514	193,304	0.2	
Puertos del Golfo de México	5,932,137	778,638	25,678	14,746,544	99,464	278,932	6,680,015	67,435	-	99,124	28,707,967	47,799,808	44.4	
Otros -- Estados Unidos (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.0	
Total Estados Unidos	12,878,724	2,637,525	71,324	17,311,921	182,186	295,293	8,750,192	167,995	2,133	223,724	42,521,018	65,910,359	61.3	
Costa Este Canadá	241,096	9,704	6,596	192,893	-	28	50,544	489	-	375	501,725	1,405,882	1.3	
Costa Este Centroamérica:														
México	41,563	2,338	-	90,124	-	18	5,531	-	-	522	140,096	1,122,234	1.0	
Panamá	255,771	297,599	-	29,767	-	-	12,502	-	-	-	595,639	1,709,970	1.6	
Centroamérica (otros) (1)	14,009	16,678	-	107	-	230	5,806	216	-	1,489	38,536	78,176	0.1	
Cristobal, R.P. (2)	-	-	-	41,632	-	-	-	-	-	-	41,632	88,163	0.1	
Total Centroamérica	311,343	316,616	-	161,630	-	247	23,839	216	-	2,012	815,903	2,998,543	2.8	
Costa Este Suramérica:														
Brasil	187,763	592	-	440,115	-	3,327	74,578	-	-	-	706,374	2,445,059	2.3	
Colombia	8,400	27	-	30,314	-	-	7,552	-	-	-	46,292	8,546,885	7.9	
Venezuela	545,300	-	-	144,768	-	-	40,851	-	-	133	731,051	5,006,395	4.7	
Suramérica (otros) (1)	12,966	708	-	-	-	16	-	-	-	-	13,690	124,262	0.1	
Total Suramérica	754,428	1,326	-	615,197	-	3,343	122,980	-	-	133	1,497,408	16,122,600	15.0	
Antillas:														
Cuba	280,761	-	-	33,227	-	-	9,454	-	-	-	323,442	340,129	0.3	
Jamaica	690,764	74,075	424	59,612	10	401	134,770	1,723	-	1,030	962,809	1,245,232	1.2	
Antillas Holandesas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,291,041	1.2	
Trinidad y Tobago	126,078	150	48	3,987	-	-	-	188	-	-	130,450	1,606,788	1.5	
Otros -- Antillas (1)	51,733	7,843	624	43,205	-	1,807	101,597	11,670	-	8,593	227,073	2,711,251	2.5	
Total Antillas	1,149,335	82,068	1,096	140,031	10	2,208	245,822	13,581	-	9,623	1,643,775	7,194,440	6.7	
Europa:														
Bélgica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,343,499	1.2	
Francia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	473,630	0.4	
Italia	53,478	-	-	64,522	-	2,008	-	-	-	-	120,009	1,160,368	1.1	
Países Bajos (Holanda)	8	-	-	-	-	-	14	-	-	-	22	1,957,392	1.8	
Noruega	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	638,279	0.6	
España y Portugal	-	-	-	87,749	-	-	-	-	-	-	87,749	1,098,943	1.0	
Suecia	-	-	-	8,228	-	-	-	-	-	-	8,228	337,975	0.3	
Reino Unido	-	-	-	14,270	-	-	-	-	-	-	14,270	470,434	0.4	
Federación Rusa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	674,794	0.6	
Alemania	13	-	-	16,806	-	-	4,073	-	-	-	20,892	1,576,619	1.5	
Otros (1)	-	-	-	56,989	-	-	-	-	-	-	56,989	2,231,375	2.1	
Total Europa	53,499	-	-	248,564	-	2,008	4,087	-	-	-	308,158	11,963,307	11.1	
África	157	-	-	50,919	-	-	7,981	-	-	-	59,058	1,644,259	1.5	
Asia (Medio Oriente)	68	1,032	-	-	-	-	39,878	-	-	-	40,978	311,270	0.3	
Gran Total	15,388,650	3,048,271	79,016	18,721,155	182,196	303,127	9,245,323	182,281	2,133	235,867	47,388,023	107,550,660		
Porcentaje de carga rumbo al Pacífico	14.31	2.83	0.07	17.41	0.17	0.28	8.60	0.17	0.00	0.22	44.06		100%	

(1) Incluye carga cuya ruta no permite asignación de países específicos

(2) Incluye carga local y trasbordada.

(3) Totales no incluyen carga proveniente de países con la misma costa

Flujo de Mercaderías a través del Canal de Panamá, del Pacífico al Atlántico, por País de Origen y Destino en las Principales Rutas Comerciales (en Toneladas Largas)
Año Fiscal 2008

TABLA NO. 9

Desde	Hacia la Costa Este de E.U.A.					Total	Hacia Costa Este Canadá	Hacia Costa Este Centroamérica				Total	
	Puertos del Noratlántico	Puertos del Suratlántico	Grandes Lagos	Golfo de México	Otros -- Estados Unidos (1)			México	Panamá	Otros -- Centroamérica (1)	Cristobal, R.P. (2)		
Costa Oeste Norteamérica:													
Estados Unidos:													
Alaska	-	-	-	-	-	-	32,504	-	41,001	-	-	-	41,001
Hawái	-	16,504	-	53,596	-	70,101	-	-	-	-	-	-	-
Continental	28,555	78,180	55,313	543,297	-	705,346	128,279	44,553	108,912	-	60,811	-	214,275
Total Estados Unidos	28,555	94,685	55,313	596,894	-	775,447	160,784	44,553	149,913	-	60,811	-	255,276
Costa Oeste Canadá	-	40,017	-	377,419	-	417,436	-	63,465	9,716	-	15,718	-	88,899
Costa Oeste Centroamérica:													
Costa Rica	57,416	44,892	-	68,452	-	170,761	27,509	80,086	5,208	21,390	-	-	106,684
El Salvador	107,779	63,681	-	269,324	-	440,784	77,546	-	44,643	26,480	-	-	71,123
Guatemala	256,378	48,195	-	143,505	-	448,077	90,940	12,916	5,154	-	-	-	18,070
Honduras	9,572	11,318	-	11,067	-	31,958	-	-	-	6,398	-	-	6,398
México	541,032	98,462	-	536,846	-	1,176,340	119,522	61,908	174,174	134,916	48,069	-	419,066
Nicaragua	37,106	6,102	-	77,425	-	120,633	86,694	14,013	-	-	-	-	14,013
Panamá	-	-	-	-	-	-	-	-	343	-	-	-	343
Otros -- Centroamérica (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Balboa, R.P. (2)	13,900	32,686	6,756	-	-	53,342	-	-	13,262	-	-	-	13,262
Total Centroamérica	1,023,185	305,336	6,756	1,106,619	-	2,441,895	402,211	168,923	242,784	189,184	48,069	-	648,958
Costa Oeste Suramérica:													
Chile	3,367,131	583,607	375,365	880,741	-	5,206,843	239,787	627,702	130,231	46,034	34,949	-	838,916
Colombia	29,424	26,606	218	74,989	-	131,237	-	6,562	21,772	42,103	-	-	70,437
Ecuador	415,839	72,507	22,919	932,800	-	1,444,065	2,271	58,262	43,220	131,985	29,249	-	262,717
Perú	610,477	219,994	96,823	1,212,962	-	2,140,256	191,479	16,398	309,698	905	64,481	-	391,482
Otros -- Suramérica (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Suramérica	4,422,871	902,714	495,325	3,101,491	-	8,922,402	438,319	708,925	504,921	221,027	128,678	-	1,563,552
Oceania:													
Australia	104,630	211,167	223,305	183,678	-	722,781	22	206,307	42,003	8,674	-	-	256,984
Oceania Británica	-	-	-	8	-	8	-	-	-	-	-	-	-
Nueva Zelanda	45,599	205,611	612,975	66,012	-	930,197	-	4,308	32,683	6,107	-	-	43,099
Otros -- Oceania (1)	10,332	20,533	26,346	206	-	57,416	-	-	21,703	-	-	-	21,703
Total Oceania	160,560	437,311	862,626	249,904	-	1,710,401	22	210,615	96,389	14,782	-	-	321,786
Asia:													
China (incluye Hong Kong)	6,500,196	6,560,503	220,570	8,243,552	-	21,524,821	864,116	229,201	894,857	45,413	137,311	-	1,306,783
Taiwán	1,075,285	692,449	5,335	540,800	-	2,313,869	33,785	81,957	222,969	11,228	3,557	-	319,710
Indonesia	56,647	40,006	-	176,941	-	273,594	612	-	-	26	-	-	26
Japón	951,238	2,170,245	174,564	1,118,580	-	4,414,626	18,067	11,673	253,866	3,892	80,320	-	349,751
Filipinas	28,033	23,283	-	282,075	-	333,390	-	-	-	-	-	-	-
Singapur	3,657	61,031	173	47,319	-	112,180	3,063	76	1,660	133	-	-	1,869
Korea del Sur	683,361	1,433,405	106,563	3,918,519	-	6,141,848	145,133	171,030	225,416	2,312	66,871	-	465,629
Tailandia	9,045	29,264	58	36,096	-	74,464	3,063	292	-	266	-	-	559
Federación Rusa	-	-	25	25	-	50	-	-	-	-	-	-	-
Otros -- Asia (1)	41,269	29,909	480	260,129	-	331,788	-	10,314	29,067	-	-	-	39,381
Total Asia	9,348,732	11,040,121	507,743	14,624,010	-	35,520,606	1,067,840	504,543	1,627,835	63,270	288,059	-	2,483,707
Antártica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gran Total (3)	14,983,903	12,820,184	1,927,763	20,056,337	-	49,788,187	2,069,175	1,701,025	2,631,557	488,262	541,334	-	5,362,178
Porcentaje de carga rumbo al Atlántico	16.54	14.16	2.13	22.14	0.00	54.97	2.28	1.88	2.91	0.54	0.60	-	5.92

(1) Incluye carga cuya ruta no permite asignación de países específico

(2) Incluye carga local y trasbordada

(3) Totales no incluyen carga proveniente de países con la misma cos

Oficina de Investigación y Análisis de Mercado (MERI)

1

TABLA NO. 9

Flujo de Mercaderías a través del Canal de Panamá, del Pacífico al Atlántico, por País de Origen y Destino en las Principales Rutas Comerciales (en Toneladas Largas)
Año Fiscal 2008

TABLA NO. 9

Desde	Hacia Costa Este Suramérica					Hacia Las Antillas							
	Brasil	Colombia	Venezuela	Otros -- Suramérica (1)	Total	Cuba	Haití/ República Dominicana	Jamaica	Antillas Holandesas	Puerto Rico	Trinidad y Tobago	Otros -- Antillas (1)	Total
Costa Oeste Norteamérica:													
Estados Unidos:													
Alaska	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hawái	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16,412	8,239	-	24,651
Continental	403,525	181,086	63,701	25	648,336	-	-	-	-	24,686	15,984	92,690	133,361
Total Estados Unidos	403,525	181,086	63,701	25	648,336	-	-	-	-	41,098	24,223	92,690	158,012
Costa Oeste Canadá	159,992	111,657	19,495	-	291,143	281,674	-	-	4,235	72,032	-	47,184	405,125
Costa Oeste Centroamérica:													
Costa Rica	-	36,889	674	-	37,563	-	-	-	-	-	-	39	39
El Salvador	-	12,852	12,304	-	25,156	-	-	-	16,236	-	4,035	9,960	30,231
Guatemala	-	18,756	11,098	-	29,853	-	44,453	9,842	16,282	63,489	3,888	41,824	179,779
Honduras	-	3,543	-	-	3,543	-	-	-	5,469	-	3,937	36,802	46,207
México	20,600	63,909	58,795	877	144,181	10,780	15,392	91,018	-	42,229	648	255,551	415,618
Nicaragua	-	-	-	-	-	-	23,393	-	-	51,436	3,002	-	77,831
Panamá	-	-	217	-	217	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros -- Centroamérica (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Balboa, R.P. (2)	-	5,875	4,558	-	10,433	8,424	-	8,396	-	-	-	-	16,820
Total Centroamérica	20,600	141,824	87,646	877	250,946	19,204	83,238	109,257	37,987	157,153	15,510	344,175	766,525
Costa Oeste Suramérica:													
Chile	-	148,672	449,325	449	598,445	50,674	3,682	971	2,481	4,675	45,745	96,842	205,071
Colombia	574	3,040	50,758	3,225	57,597	36,699	69,415	20,196	10,154	2,335	9,944	41,448	190,191
Ecuador	2,290	116,917	438,049	1,146	558,403	6,062	1,201	6,841	267,103	39,943	1,468	67,784	390,401
Perú	29,485	96,682	116,230	2,446	244,842	853	29,934	1,406	53,988	1,534	495,374	147,576	730,664
Otros -- Suramérica (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Suramérica	32,350	365,311	1,054,361	7,265	1,459,287	94,286	104,233	29,414	333,726	48,487	552,532	353,650	1,516,328
Oceania:													
Australia	15,601	27,626	334	205	43,766	17	4	2,173	25	29	3,328	4,003	9,580
Oceania Británica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nueva Zelanda	22,387	11,580	20,828	2,139	56,935	-	-	5,773	-	74	392	7,170	13,410
Otros -- Oceanía (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	34,283	33,223	-	-	67,506
Total Oceanía	37,988	39,206	21,162	2,344	100,701	17	4	7,946	34,308	33,326	3,721	11,174	90,496
Asia:													
China (incluye Hong Kong)	206,223	142,704	295,790	61,904	706,622	318,738	19,732	1,235,168	-	147,636	86,410	354,856	2,162,540
Taiwán	20,585	35,242	23,010	710	79,547	-	63	247,515	-	15,725	3,027	23,329	289,660
Indonesia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	277	-	277
Japón	33,167	227,503	94,739	16,999	372,408	25,663	11,026	169,810	2,031	151,671	27,985	60,351	448,538
Filipinas	-	-	-	-	-	-	-	24	-	-	-	-	24
Singapur	-	454	314	28	795	21	21	15	-	-	225	1,240	1,522
Corea del Sur	72,183	84,408	103,307	249	260,146	60,756	206	392,985	-	120,875	5,000	59,615	639,437
Tailandia	-	1,423	1,085	9	2,518	19	187	169	-	-	1,153	1,664	3,191
Federación Rusa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Otros -- Asia (1)	-	26	40	-	66	474,506	-	158	-	-	-	21	474,686
Total Asia	332,158	491,760	518,285	79,899	1,422,102	879,703	31,235	2,045,845	2,031	435,907	124,078	501,076	4,019,874
Antártica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gran Total (3)	986,613	1,330,843	1,764,650	90,410	4,172,516	1,274,885	218,711	2,192,462	412,286	788,004	720,063	1,349,950	6,956,360
Porcentaje de carga rumbo al Atlántico	1.09	1.47	1.95	0.10	4.61	1.41	0.24	2.42	0.46	0.87	0.80	1.49	7.68

(1) Incluye carga cuya ruta no permite asignación de países específico.

(2) Incluye carga local y trasbordada.

(3) Totales no incluyen carga proveniente de países con la misma cos

Oficina de Investigación y Análisis de Mercado (MERI)

2

TABLA NO. 9

Flujo de Mercaderías a través del Canal de Panamá, del Pacífico al Atlántico, por País de Origen y Destino en las Principales Rutas Comerciales (en Toneladas Largas)
Año Fiscal 2008

TABLA NO. 9

Desde	Hacia Europa													Total
	Bélgica	Dinamarca	Finlandia	Francia	Italia	Países Bajos (Holanda)	España y Portugal	Suecia	Reino Unido	Federación Rusa	Yugoslavia	Alemania	Otros -- Europa (1)	
Costa Oeste Norteamérica:														
Estados Unidos:														
Alaska	-	-	-	-	-	2,853	172,677	-	-	-	-	29,391	-	
Hawaii	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Continental	515,973	20	1,310	169,612	311,497	644,964	521,549	1,651	146,423	16,026	-	155,004	22,602	
Total Estados Unidos	515,973	20	1,310	169,612	311,497	647,816	694,226	1,651	146,423	16,026	-	184,395	22,602	
Costa Oeste Canadá	97,251	-	188,428	822,469	848,180	374,896	318,683	49,266	313,064	5,994	-	549,477	172,134	
Costa Oeste Centroamérica:														
Costa Rica	-	-	-	-	-	14,048	-	-	-	-	-	-	-	
El Salvador	27,509	-	-	-	-	17,459	3,248	-	-	-	-	-	-	
Guatemala	-	-	-	13,052	23,938	53,482	15,251	-	-	-	-	-	-	
Honduras	-	-	-	-	-	-	-	-	22,146	-	-	-	-	
Mexico	40,675	4,513	37	60,387	275,343	49,815	155,343	34	1,052	95	-	296,920	28,323	
Nicaragua	24,659	-	-	-	-	35,328	-	-	-	-	-	-	-	
Panama	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23	-	
Otros -- Centroamérica (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Balboa, R.P. (2)	-	-	-	-	-	13,832	15,441	-	8,297	-	-	32	-	
Total Centroamérica	92,843	4,513	37	73,439	299,281	183,963	189,283	34	31,494	95	-	296,975	28,323	
Costa Oeste Suramérica:														
Chile	421,461	30,559	29,534	278,662	491,850	968,415	1,175,781	9,210	435,234	118,275	-	467,279	312,914	
Colombia	8,125	44	-	1,419	133	6,461	857	223	21,570	2,722	-	29,988	15,583	
Ecuador	408,606	5,038	15	32,233	415,232	166,855	320,872	126	89,268	1,322,970	-	403,516	651,857	
Perú	266,096	20,618	30,223	42,248	162,436	391,016	838,775	979	112,291	7,144	-	707,953	212,541	
Otros -- Suramérica (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total Suramérica	1,104,288	56,259	59,771	354,561	1,069,651	1,532,747	2,336,286	10,538	658,362	1,451,111	-	1,608,735	1,180,168	
Oceania:														
Australia	44,082	-	-	2,270	-	14,833	98	-	94,976	-	-	25,692	-	
Oceania Británica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Nueva Zelanda	208,328	-	-	38,468	-	24,551	71,454	10	101,615	-	-	44,812	27,312	
Otros -- Oceania (1)	4,706	-	-	18,168	-	18,200	146	-	226,192	-	-	-	-	
Total Oceania	257,115	-	-	58,907	-	57,583	71,698	10	422,783	-	-	70,504	27,312	
Asia:														
China (incluye Hong Kong)	51,345	-	-	25	-	13,207	41,504	-	-	-	-	12,459	-	
Taiwan	396	64	246	255	8,679	1,147	1,141	322	1,728	2,919	-	914	6,785	
Indonesia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Japón	10,168	-	31	1,197	777	40	3,671	-	2,049	1,054	-	24,886	1,370	
Filipinas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Singapur	23,031	-	-	-	-	-	-	-	107	-	-	842	-	
Korea del Sur	1,952	-	-	25	21,323	2,869	45,096	-	-	-	-	2	-	
Tailandia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Federación Rusa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Otros -- Asia (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Total Asia	86,891	64	276	1,502	30,779	17,263	91,412	322	3,884	3,972	-	39,102	8,155	
Antártica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Gran Total (3)	2,154,361	60,856	249,822	1,480,490	2,559,388	2,814,268	3,701,588	61,821	1,576,010	1,477,199	-	2,749,188	1,438,694	
Porcentaje de carga rumbo al Atlántico	2.38	0.07	0.28	1.63	2.83	3.11	4.09	0.07	1.74	1.63	0.00	3.04	1.59	

(1) Incluye carga cuya ruta no permite asignación de países específico

(2) Incluye carga local y trasbordad

(3) Totales no incluyen carga proveniente de países con la misma cos

Flujo de Mercaderías a través del Canal de Panamá, del Pacífico al Atlántico, por País de Origen y Destino en las Principales Rutas Comerciales (en Toneladas Largas).
Año Fiscal 2008

TABLA NO. 9

Desde	Hacia el Medio Oriente								Gran Total	% de carga rumbo al Atlántico
	Asia (Medio Oriente)	Argelia	Egipto	Marruecos	Sudáfrica	Tunisia	Otros -- África (1)	Total		
Costa Oeste Norteamérica:										
Estados Unidos:										
Alaska	-	-	-	-	-	-	-	-	278,427	0.31
Hawái	-	-	-	-	-	-	-	-	94,752	0.10
Continental	-	-	29,510	-	97,974	-	66,765	194,248	4,575,297	5.05
Total Estados Unidos	-	-	29,510	-	97,974	-	66,765	194,248	4,948,475	5.46
Costa Oeste Canadá	57,085	-	-	-	46,799	-	-	46,799	5,046,330	5.57
Costa Oeste Centroamérica:										
Costa Rica	-	-	-	-	-	-	-	-	356,604	0.39
El Salvador	-	-	-	-	-	-	-	-	693,055	0.77
Guatemala	-	-	-	-	-	-	-	-	872,441	0.96
Honduras	-	-	-	-	-	-	-	-	110,252	0.12
México	3,944	754,303	246	-	298	57,790	130,504	943,140	4,134,345	4.56
Nicaragua	-	-	-	-	-	-	-	-	359,158	0.40
Panamá	-	-	-	-	-	-	-	-	583	0.00
Otros -- Centroamérica (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
Balboa, R.P. (2)	-	-	-	-	-	-	-	-	131,459	0.15
Total Centroamérica	3,944	754,303	246	-	298	57,790	130,504	943,140	6,657,898	7.35
Costa Oeste Suramérica:										
Chile	102,757	416	16,505	7,457	7,367	123	36,142	68,011	12,001,695	13.25
Colombia	1,062	-	-	-	21	85	1,389	1,496	531,645	0.59
Ecuador	58,526	35,479	3,555	183	1,587	-	2,667	43,472	6,576,442	7.26
Perú	6,393	156,124	623	21,751	7,149	1,608	42,245	229,544	6,727,309	7.43
Otros -- Suramérica (1)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
Total Suramérica	168,739	192,019	20,682	29,391	16,124	1,816	82,444	342,522	25,837,092	28.53
Oceania:										
Australia	-	-	-	-	-	-	-	-	1,215,085	1.34
Oceania Británica	-	-	-	-	-	-	-	-	8	0.00
Nueva Zelanda	-	-	-	-	-	-	-	-	1,560,189	1.72
Otros -- Oceania (1)	17,272	-	-	-	-	-	-	-	431,308	0.48
Total Oceania	17,272	-	-	-	-	-	-	-	3,206,590	3.54
Asia:										
China (incluye Hong Kong)	38,913	-	-	-	-	-	-	-	26,722,335	29.50
Taiwán	2,206	203	1,722	146	716	41	1,470	4,299	3,069,208	3.39
Indonesia	-	-	-	-	-	-	-	-	274,510	0.30
Japón	307	25,046	-	9	1,801	-	695	27,551	5,676,773	6.27
Filipinas	-	-	-	-	-	-	-	-	333,414	0.37
Singapur	-	-	-	-	-	-	-	-	143,409	0.16
Korea del Sur	-	-	-	-	-	-	-	-	7,723,458	8.53
Tailandia	-	-	-	-	-	-	-	-	83,795	0.09
Federación Rusa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
Otros -- Asia (1)	-	-	-	-	251	-	-	251	846,172	0.93
Total Asia	41,426	25,250	1,722	155	2,769	41	2,165	32,101	44,873,099	49.55
Antártica	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.00
Gran Total (3)	288,466	971,571	52,160	29,546	163,963	59,647	281,878	1,558,810	90,569,485	100.00
Porcentaje de carga rumbo al Atlántico	0.32	1.07	0.06	0.03	0.18	0.07	0.31	1.72	100.00	

(1) Incluye carga cuya ruta no permite asignación de países específico.
(2) Incluye carga local y trasbordada.
(3) Totales no incluyen carga proveniente de países con la misma cos

BIBLIOGRAFÍA

Acosta Saignes, Manuel. *Antología de Simón Bolívar*. México, UNAM, 1981, 283pp.

Arancibia, Sergio. *Dependencia y Deuda Externa.*, Lima, Perú, Taller Popular, 1988, febrero, Ira ed., 132 pp.

Atencio Jorge E., *Qué es la geopolítica*, Buenos Aires, Pleamar, 1965, 383 pp.

Baxter, R.R., Triska, Jan F. *Vías Acuáticas Internacionales*. México, Unión Tipográfica Hispano Americana, 1967, 369 pp.

Brody David, Brown Lee, Elliot, Henrietta, James A.W.,
Johnsons Marilynns, Ware, Susan. *America's History*. USA., Worth Publisher, 1997, Third edition., 1051pp.

Brucan, Silvio. *La Disolución del Poder. Sociología de las Relaciones Internacionales y Políticas*. México, Siglo XXI, 1978, 120pp.

Bulmer, Víctor. *La Historia Económica de América Latina desde la Independencia*. México, FCE, 1998, Trad. de Mónica Utrilla de Neira, 563pp.

Calloni, Stella. *Panamá, Pequeña Hiroshima.*, México, El Día en Libros, 1991,
304 pp.

Castillero, Ernesto. *Panamá y los Estados Unidos.*, Panamá, Litho-impresora, 1974, 342 pp.

Ciencias Sociales. *Canal de Panamá Canal Zone?* La Habana, Ciencias Nacionales, 1979, 71pp.

Connelly, Marisela, Cornejo Romer. *China-América Latina. Génesis y Desarrollo de sus relaciones*. México, El Colegio de México, 1992, 196 pp.

Chomsky, Noam. *Lo que Realmente quiere el Tío Sam.*, México, Siglo XIX, 2006, 136 pp.

Davies, Edward. *The United States in World History*. British, Routledge, 2006, 174 pp.

De la Hidalga, Luis. *Teoría General del Estado*. México, Porrúa Editores, 2008, 230 pp.

Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado. México, Ediciones Larousse, 1994, 1663 pp.

Domhoff, William. *¿Quién gobierna los Estados Unidos?* México, Siglo XIX, 2003, 20ma. edic en esp., 250 pp

Duyos, Jorge Eduardo et al. *Temas de Economía y Legislación sobre navegación y puertos. Tomo I*. Argentina, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, 1969, 249 pp.

Espino, Rodrigo,

Martínez, Raúl *Panamá*. México, Alianza Editorial, Universidad de Guadalajara, Instituto Dr. José Ma. Luis Mora, 1988, 193 pp

Farnworth, David. *Las Relaciones de Estados Unidos y Panamá.*, México, Editorial Gerinka, 1986, 342 pp.

Gómez, Moisés. *Breve Historia de las Doctrinas Económicas*. México, Esfinge, 2006, 8va. reimp., 320 pp.

Grove, David. *Política Monetaria en Países Subdesarrollados*. México, CELA, 1995, 112pp.

Ianni, Octavio. *Imperialismo y cultura de la Violencia en América Latina*. México, Siglo XXI, 1979, 126pp.

Jaramillo.Levi, (et. al).*El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*, México, Grijalbo, 1976, 164 pp.

-----*Una explosión en América: El Canal de Panamá*. México, Siglo XXI, Editores., 1976, 380 pp.

Koutoudjian, Adolfo. *Geopolítica y Globalización*, Buenos Aires, Ed. Eudeba, 2001, 213p.

Lennin, V.I. *Obras Escogidas*. Moscú, Ed. Progreso, 1969, 831 pp

Lowenthal, Abraham. *América Latina en un mundo nuevo*. México, FCE., 1994, 314p.

Marx, Karl. *Crítica de la Filosofía del Estado de Hegel.*, Buenos Aires, ed. Claridad, Trad. de Carlos Liacho, 1946, 250 pp.

----- *Contribución a la Crítica de la Economía Política e Introducción General a la Crítica de la Economía Política*. México, Quinto Sol, 1978, 2da ed., 308 pp.

----- *Elementos Fundamentales para La Crítica de la Economía Política (Borrador) 1857-1858, Vol 2* . México, Siglo XXI editores, 1972, octubre, Trad. de Pedro Scarón, 3ra ed. en esp., 493pp.

----- *El Capital Tomo I*. México, FCE, 1972, Trad. de Wenceslao Roces, 5ta reimp. en esp., 767pp.

----- *Materiales para la Historia de América Latina*, México, Edit, Siglo XX, 1978,
222pp.

Mc. Dowell Gibbs. *Ocean Transportation*. USA., Mc Graw Hill Book Company, Inc. 1954, 350
pp.

Mathews, H.L. Silvert, KH. *Los Estados Unidos y América Latina*. México, Grijalbo, 1967, 200
pp.

Morgenthau, Hans. *La Política entre las naciones: la lucha por el poder y la paz*. Buenos Aires,
Editor Latinoamericano, 1986, 2da ed., 210 pp.

Nogué, Font Jan et al, “*Geopolítica, Identidad y Globalización*” España, Ariel, 2001, 247pp.

Palomares Lerma, Gustavo *Teoría y Concepto de las Relaciones
Internacionales*. Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia,
1995, 212 pp.

Pérez de Castro, Rafael. *¿Qué son los Estados Unidos?* México, FCE, 2004, 9na
reimp. en esp., 819 pp.

Ramírez, Rafael. *Breve Diccionario de la Política*. Bilbao, Edit., Mensajero, 1997, 255 pp.

Reuter, Paul. *Introducción al Derecho de los Tratados*. México, FCE. 2001.
13-53 pp.

Ricossa, Sergio. *Diccionario de Economía*. México, Siglo XXI Editores, 1990,
435 pp.

Ríos Camarena, Alfredo. *Garantías Individuales y Sociales, Antología*. México, UNAM, SUA,
1995, 300pp

- Rosas González María Cristina, *El regionalismo vs el multilateralismo y el impacto de la política comercial externa en E.U. en la integración latinoamericana*, Tesis de doctorado, México, Facultad Ciencias Políticas y Sociales, 2000,70-161 p
- Serra Rojas, Andrés. *Diccionario de Ciencia Política*. México, FCE, 1999, 1328pp.
- Silva Michelena, José A. *Política y Bloques de Poder*. México, Siglo XXI editores, 2000, 13ra ed., 291 pp.
- Soler, Ricuarte. *Panamá, historia de una crisis*. México, Siglo XXI Editores., 1989, 119 pp
- Sorensen, Max. *Manual de Derecho Internacional Público*. México, FCE., 1998, 350p
- Tamayo y Tamayo, M., *El proceso de la investigación científica. Fundamentos de investigación*. México, Ed. Limusa, 1996, pp. 64-95
- Terán, Oscar. *Del Tratado Herrán-Hay al Tratado Hay-Bunau-Varilla*. Bogotá, Carlos Valencia Editores, 1979, 5ta reimp, 488 pp.
- Turner Morales, David. *Estructura Económica de Panamá. El Problema del Canal*. México, América Nueva, 1960, 264pp.
- Turner Peña, Domingo. Tesis *La Deuda Externa del Tercer Mundo, némesis del Siglo XX.*, México, ITAM, 2001, 325 pp.
- Yuan, Gao. *Las 36 Estrategias Chinas.*, España, Edaf., 2007, 222 pp.

Winters, Alan. Yusuf, Shahid. *China, India y la Economía Mundial*. Bogotá, Colombia, Ed. Mayol, Trad. al español por Juan Carlos, Guataqui, Universidad del Rosaio, 2007, 255pp.

HEMEROGRAFÍA

Jorge E. Illueca, et al. "Acerca de Nuestro Canal y Nuestro Megapuerto", *ACP*, Panamá, Marzo, 2006, 27 pp

ACP. "Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá. Proyecto del Tercer Juego de Esclusas, 2005-2025", *ACP*, Panamá, 24 de Abril, 2006, 76pp

Anderson, Perry. "*Balance del Neoliberalismo: Lecciones para la Izquierda*," *El Robadillo*, n. 3, año 2, México, verano 1995 - 1996 (diciembre - marzo), 8 - 13 p.

Björn Hettne "Nuevo regionalismo y el retorno a lo político", *Comercio Exterior*, n°11, vol. 52, Madrid, noviembre 2002, pp. 954-965

González Aguayo Leopoldo "La geopolítica y el Poder Nacional", *Revista de Relaciones Internacionales*, México, UNAM, N°61 Ene-Mar 1994, pp.67-76

González, Uresti, L. Araceli. "Las Aportaciones de la Teoría General de Sistemas para el Estudio de las Relaciones Internacionales", CID, Ileana (comp.) *Compilación de Lecturas en Relaciones Internacionales Contemporáneas*. México, UNAM/FCPyS., 1998, 230 pp.

Ojeda Gómez, Mario. "Problemas Básicos en el Estudio de las Relaciones Internacionales", *Foro Internacional*, vol. V, núm. I, México, julio-septiembre de 1964, p. 84.

Salgado y Salgado, José Eusebio. "El Documento de Transporte Multimodal y el Transporte Multimodal." México, UNAM/FES.Aclatán, 1998, 42 pp.

Turner Peña, Domingo. “Reencarnación de Panamá Negro”, Panamá, 2007, 20 pp.

----- “La Trilogía del Canal de Panamá, Cien años de Humillación”, Panamá, 2007, 40 pp.

----- “Estudio de Impacto Ambiental de la Propuesta de Ampliación del Canal de Panamá”, Panamá, 2006, 15 pp.

Turner Morales, Jorge. “¿Cuál debe ser la verdadera identidad de Panamá?” Panamá, Ediciones de Polémica Abierta, 2009, 42 pp.

Yao, Julio. “Discurso de Julio Yao el 2 de noviembre de 2009 ante el Mausoleo de los Soldados de la Independencia”. Panamá, 2009

----- “¿Es el Canal Patrimonio inalienable de la Nación o propiedad de la ACP?” Conferencia dictada el 18 de julio del 2006
Profesor de Relaciones Internacionales de la Universidad de Panamá.

CIBEROGRAFÍA

ASIA

ANSEA. Asociación de Naciones del Sudeste Asiático
<http://www.ansea.org/>, [consulta: 15 de diciembre 2009]

APEC. Asia Pacific Economic Cooperation <http://www.apec.org/>, [consulta: 15 de diciembre 2009]

Jalife-Rahme, Alfredo “Cumbre del “BRIC” bajo la sombra del “Grupo de Shanghai”
[en línea], México, La Jornada.com.mx, Bajo la Lupa, 14 de junio 2009, Dirección
URL: <http://www.lajornada.com.mx> [consulta: 15 de diciembre 2009]

CHINA

Ministerio de Comercio de la República Popular China, [en línea], China.,

Dirección URL: <http://www.spanish.mofcom.gov.cn/index.shtml>

<http://www.mici.gob.pa/negociaciones/Un%20acuerdo%20comercial%20con%20Canada%20%20sept%2008%20doc-pagina%20web.pdf>, [consulta: 18 de enero de 2010]

Página de difusión china. “Panamá fortalece sus relaciones con China”, [en línea], China, Dirección URL:

http://www.spanish.xinhuanet.com/spanish/2009-01/23/content_804226.htm

[consulta: 07 de enero 2010]

Página de difusión china. “Visitas de vicepresidente chino impulsan consenso, amistad y cooperación”, [en línea], China, 24 de febrero de 2009, Dirección URL:

http://www.spanish.xinhuanet.com/spanish/2009-02/24/content_823193.htm

[consulta: 07 de enero 2010]

EE.UU.

American Shipper - Conexión de la Costa Oriental, [en línea], EE.UU., Dirección

URL: http://www.americanshipper.com/ECC/ECC_story.asp?news=147099

[consulta: 11 de enero de 2010]

Departamento de Estados de Estados Unidos, *La Economía de Estados Unidos en Síntesis*, [en línea], EE.UU., Dirección URL:

www.america.gov/esp/media/pdf/books/useconomy_in_brief_sp.pdf

[consulta: 11 de enero de 2010]

Oficina de Programas de Información Internacional, [en línea], EE.UU., Dirección

URL: <http://usinfo.state.gov/>, [consulta: 11 de enero de 2010]

U.S. International Transactions, [en línea], EE.UU., Dirección

URL: <http://www.commerce.gov/NewsRoom/index.htm?ssLanguage=ES>

[consulta: 11 de enero de 2010]

INDIA

Embajada de la India en Panamá. “Market Research on Colon Free Zone”, [en línea] Panamá, Embassy of India Panama April 2007, Dirección URL:

http://www.indempan.org/web/index.php/en_US/market-research.html,

[consulta: 20 de enero 2010]

Relaciones diplomáticas, [en línea] Panamá, 2009, Dirección URL:

<http://www.cultureholidays.com/embassy/indian-embassy-panama.html>

[consulta: 23 de enero 2010]

Embajada de India en Panamá, “Primer vicepresidente de Panamá reforzará relaciones con la India”, Relaciones Panamá-India, [en línea] Panamá, 8 de junio de 2008, Dirección URL: <http://sikhnoticias.blogspot.com/2008/06/relaciones-panama-india.html>, [consulta: 23 de enero 2010]

Ministerio de Comercio Exterior y la Industria, [en línea] Panamá, Dirección URL,

<http://www.commerce.nic.in/ftpa/cnt.asp>, [consulta: 24 de enero 2010]

JAPÓN

Embajada de Japón en Panamá, [en línea], Japón, Dirección URL:

http://www.panama.emb-japan.go.jp/rel_pol.html, [consulta: 18 de enero 2010]

FEALAC (Forum for East Asia-Latin America Cooperation), [en línea], Japón,

Dirección URL: http://www.fealac.org/FEALAC/02_member/sub02_01.asp

[consulta: 18 de enero 2010]

Japan External Trade Organization, [en línea], Japón, Dirección URL:

http://www.jetro.go.jp/en/jetro/worldwide/cs_america/, [consulta: 20 de enero 2010]

Ministry of Foreign Affairs of Japan (MOFA), [en línea], Japón, Dirección URL:

www.mofa.go.jp/, [consulta: 20 de enero 2010]

s/a “Japón pide ampliar Canal de Panamá para incrementar comercio”, [en línea], Panamá, agosto de 2007, Dirección URL:
http://terranoticias.terra.es/nacional/articulo/japon_canal_panama_1797022.htm, [consulta: 20 de enero 2010]

MÉXICO

s/a “Alista empresa de Slim ampliación de Canal de Panamá”, [en línea], México, La Jornada, com.mx. 18 e enero de 2008, Dirección URL:
<http://www.jornada.unam.mx/ultimas/2008/01/18/alista-empresa-de-slim-ampliacion-de-canal-de-panama.>, [consulta 13 de enero 2010]

Secretaría de Economía, [en línea], México, Dirección URL:
www.economia.com.mx, [consulta: 12 de enero de 2010]

PANAMÁ

Autoridad del Canal de Panamá. “Informe Anual 2008”, [en línea], Panamá, ACP.16 de octubre 2009, Dirección URL:
<http://www.acp.gob.pa/esp/index.html> [consulta: 15 de diciembre 2009]

ALAI, América Latina en Movimiento

Marco A. Gandásegui, h. “China: Relaciones diplomáticas con Panamá”, [en línea], Panamá, América Latina en Movimiento, 28 de julio 2005, Dirección URL:
<http://alainet.org/active/8814&lang=es> [consulta: 11 de diciembre 2009]

ALAI, América Latina en Movimiento

Marco A. Gandásegui, hijo, “El triángulo comercial marítimo: Panamá, China y EE.UU.”, [en línea], Panamá, América Latina en Movimiento, 30 de agosto de 2007, Dirección URL:
http://www.bilaterals.org/article.php3?id_article=9533&lang=en, [consulta: 07 de

enero 2010]

ALAI, América Latina en Movimiento

Marco A. Gandásegui, h. “China: Relaciones comerciales con América Latina”, [en línea], Panamá, América Latina en Movimiento, 28 de julio de 2005, Dirección URL: <http://alainet.org/active/8813>, [consulta: 07 de enero de 2010]

Panamá Profundo. “La juventud rechaza incremento del costo de la vida y las bases militares” [en línea], Panamá, Dirección URL: <http://www.panamaprofundo.org/boletin/movimientos/la-juventud-rechaza-> [consulta: 10 de diciembre 2009]

Betty Brannan Jaén. “Panamá, una "joya" disputada por China y Taiwan” [en línea], Panamá, La Prensa, 31 de julio de 2005, Estrategia, Dirección URL: <http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2005/07/31/hoy/opinion/294246.html>, [consulta:10 de enero 2010]

Ledezama Bradley, Guillermo. “China es el segundo mayor usuario del Canal, Panamá fortalece relaciones con China” [en línea], Panamá, Diario Crítico, 26 de enero de 2009, Dirección URL: [\[http://www.diariocritico.com/panama/2009/Enero/noticias/124459/china-es-el-segundo-mayor-usuario-del-canal.html\]](http://www.diariocritico.com/panama/2009/Enero/noticias/124459/china-es-el-segundo-mayor-usuario-del-canal.html), [consulta:10 de enero 2010]

Muñoz de Lao, Elizabeth. Relaciones bilaterales después del 2000 [en línea], Panamá, El Panamá América, 10 octubre 2000, Dirección URL: <http://www.epasa.com/monitor/101799/monitor1.html>, [consulta: 10 de enero 2010]

Yao, Julio , El tratado de Neutralidad y la presencia militar extranjera en Panamá [en línea], Panamá, El Panamá América, 10 octubre 2000, Dirección URL: http://www.padigital.com.pa/periodico/buscador/resultado.php?story_id=287491&page=128&texto=linares#axzz0pjRiylpP [consulta: 10 de febrero 2010]

Hector Pérez Brignoli. *Alexander von Humboldt en Centroamérica y en el Río de la Plata. Repercusiones y conexiones* [en línea], Dirección URL:

http://biblios.itleon.edu.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=451:alexander-von-umboldt&catid=52:biografias&Itemid=300008,

[consulta: 1 de diciembre 2009]

OEA

OEA. Consejo Permanente de la Organización de los Estados Americanos,

Comemoración del Vigésimo Quinto Aniversario de la Entrada en vigor de los Tratados Torrijos-Carter sobre el Canal de Panamá. CP/DEC. 27 (1446/04)

(Aprobada en sesión celebrada el 29 de septiembre de 2004) [en línea], Dirección URL:

<http://www.oas.org/consejo/sp/resoluciones/dec27.asp>, [consulta: 15 de enero 2010]