



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y LETRAS  
COLEGIO DE GEOGRAFÍA



T E S I S

ANÁLISIS GEOPOLÍTICO Y GEOECONÓMICO DEL CANAL DE PANAMÁ Y DE SU  
PROCESO DE AMPLIACIÓN EN EL CONTEXTO DE LA GLOBALIZACIÓN  
ECONÓMICA.

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:  
LICENCIADO EN GEOGRAFÍA

P R E S E N T A:  
JUAN CARLOS GORDILLO BORRALLES

ASESOR:

MTRO. FRANCISCO JOSÉ ENRÍQUEZ DENTON



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## ÍNDICE

<b>CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Planteamiento y fundamentación.....	1
1.2 Hipótesis.....	21
1.3 Objetivo general.....	21
1.3.1 Objetivos particulares.....	21
1.4 Antecedentes investigativos (" <i>El estado del arte</i> ").....	22
1.5 Aspectos metodológicos.....	27
1.6 Estructura general de la investigación.....	35
<b>CAPÍTULO II. APROXIMACIONES TEÓRICO-CONCEPTUALES PARA EL ANÁLISIS DEL CANAL DE PANAMÁ Y SU PROCESO DE AMPLIACIÓN.....</b>	<b>37</b>
2.1 Geografía, espacio y poder .....	37
2.1.1 Pensar el espacio: diferentes conceptualizaciones geográfico-políticas asociadas al poder .....	38
2.1.2 Poder y territorio: el carácter geoestratégico del territorio.....	43
2.2 La Geografía Política y la Geopolítica.....	47
2.2.1 El Imperialismo como geopolítica .....	55
2.2.2 El Imperialismo Formal.....	57
2.2.3 El Imperialismo Informal.....	59
2.3 Imperialismo norteamericano: manifiestos, doctrinas y políticas.....	61
2.3.1 Expansión del territorio estadounidense.....	68
2.3.2 Protectorados, enclaves y bases militares en su " <i>Patio Trasero</i> ".....	69
2.3.3 El Canal de Panamá en los intereses norteamericanos.....	79
2.4 La Geografía Económica y la Geoeconomía.....	81
2.4.1 Relaciones de Interdependencia .....	85
2.4.2 El desarrollo de los puertos marítimos " <i>Hubs</i> " en el mundo y su importancia estratégica en el transporte naviero internacional.....	87

2.5 Globalización: una mirada interdisciplinaria.....	92
2.5.1 Diferentes visiones de la globalización .....	94
2.5.2 Acumulación por desposesión.....	104
<b>CAPÍTULO III. ANTECEDENTES HISTÓRICO-GEOGRÁFICOS DEL ENCLAVE DEL CANAL DE PANAMÁ.....</b>	<b>112</b>
3.1 Ubicación estratégica del Canal de Panamá.....	112
3.2 Factores físico-geográficos considerados en la construcción del Canal de Panamá.....	115
3.2.1 El relieve ¿un obstáculo difícil de sortear?.....	115
3.2.2 Pormenores de la red y cuencas hidrográficas de Panamá.....	118
3.2.3 La trascendencia del clima como factor clave en el funcionamiento del Canal de Panamá.....	118
3.2.4 Impactos ambientales, vegetación y fauna del Canal de Panamá.....	121
3.3 Procesos de poblamiento del territorio de panameño.....	123
3.4 Primeros proyectos de construcción de un canal interoceánico.....	125
3.4.1 Independencia de Panamá de España.....	127
3.4.2 La construcción del ferrocarril norteamericano.....	129
3.4.3 El proyecto francés: un canal a nivel.....	134
3.4.4 El “relevo norteamericano”: <i>factores político-económicos que influyeron en la construcción del Canal de Panamá</i> .....	138
3.4.5 Panamá ya no es Colombia ¿ <i>Segunda independencia o independencia asistida?</i> ....	143
3.4.6 Los Tratados Herrán-Hay y Hay Bunau-Varilla: análisis comparativo.....	147
3.5 La construcción del canal por los Estados Unidos (Un canal de esclusas).....	153
3.5.1 Recuperación del proyecto: Saneamiento de la zona y erradicación de enfermedades tropicales.....	154
3.5.2 Construcción de un moderno sistema ferroviario de doble vía.....	155
3.5.3 Ordenación del territorio: estrategias para la construcción del canal y el enclave norteamericano.....	155



3.6 La importancia estratégica y económica de la Zona del Canal para los intereses norteamericanos.....	160
3.6.1 La Escuela de las Américas ( <i>Centro de “entrenamiento” para Latinoamérica</i> )...	164
3.6.2 Razones para cerrar la Escuela de las Américas.....	165
3.7 La lucha por la soberanía del Canal de Panamá.....	166
3.7.1 Reivindicaciones panameñas y firmas de Tratados.....	167
3.7.1.1 El Tratado de Amistad y Cooperación Hull-Alfaro, 1936.....	168
3.7.1.2 El Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación Remón- Eisenhower, 1955 .....	169
3.7.1.3 La marcha patriótica del 3 de noviembre de 1959.....	170
3.7.2. El “incidente” en la Zona, 1964: el “detonante” por la devolución del Canal..	170
3.7.2.1 El Golpe de Estado en Panamá, 1968.....	172
3.7.2.2 El Tratado Tack-Kissinger, 1974.....	173
3.7.3 Los Tratados Torrijos-Carter y los intereses vitales de los Estados Unidos en la zona.....	174
3.7.3.1 La muerte de Omar Torrijos , 1978.....	179
3.7.4 El gobierno de Manuel Antonio Noriega y la invasión de los Estados Unidos a Panamá, 1989.....	180
3.8 “El Canal ya es nuestro” ( <i>¿Devolución de la soberanía o nuevas formas de Neo-colonialismo?</i> ).....	185
<b>CAPÍTULO IV. IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS Y GEOECONÓMICAS DEL PROCESO DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ .....</b>	<b>188</b>
4.1 La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y el programa de ampliación.....	188
4.1.1 Antecedentes a la ampliación del Canal de Panamá.....	191
4.1.2 Características y funcionamiento del Canal de Panamá.....	195
4.1.3 Programa y características de la ampliación del Canal de Panamá.....	199
4.2 Avances, obstáculos y resultados de la obra hasta el 31 de agosto de 2015.....	204

4.3 Implicaciones geopolíticas y geoeconómicas de la ampliación del Canal de Panamá.....	210
4.3.1 Los intereses “ocultos” por la ampliación del Canal.....	212
4.3.2 Rivalidades geoeconómicas y geopolíticas por la creación de vías alternas al Canal de Panamá .....	216
4.3.3 Los puertos “Hub” en Panamá y los procesos de acumulación por desposesión..	241
4.3.4 Problemas financieros en el proceso de ampliación.....	243
4.4 Impactos marítimos-portuarios de la ampliación.....	248

#### CONSIDERACIONES FINALES.

Conclusiones.....	253
Aportaciones.....	255
Limitaciones de la investigación.....	257
Prospectiva.....	257

#### FUENTES DE CONSULTA.

Bibliografía.....	259
Hemerografía.....	270
Sitios de dependencias gubernamentales y organizaciones internacionales.....	273
Revistas electrónicas.....	283
Diarios en línea.....	291
Blogs.....	294
Biografías, diccionarios y enciclopedias.....	295

## Índice de figuras.

Figura 1.1 El Canal de Panamá: sistema de esclusas, 2015.....	8
Figura 1.2 Canal de Panamá: tipos de buques que transitan y peajes, 2014.....	12
Figura 1.3 Canal de Panamá: trascendencia en la economía nacional, 2014.....	14
Figura 1.4 Esquema de buques Panamax, Postpanamax y Súper Postpanamax.....	17
Figura 1.5 Entrevista a personal de la ACP en la zona de ampliación (Esclusas de Gatún).....	30
Figura: 1.6 <i>Collage</i> de puntos de verificación en el Canal de Panamá, 2014.....	31
Figura 2.1 Canal de Panamá: buques cargueros que navegan por el Lago Gatún.....	37
Figura 2.2 Configuración territorial de algunos países en el mundo.....	49
Figura 2.3 Enfoque ampliado y diversificado de la Geografía Política.....	49
Figura 2.4 Dubai, Emiratos Árabes Unidos: puerto <i>Hub</i> 2015.....	91
Figura 3.1 Panamá: meandro del río Chagres y fauna representativa que la habita, 2014..	122
Figura3.2 Región del Darién, Panamá: mujeres indígenas, de la etnia Embera, 2014...	124
Figura 3.3 Panamá: el ferrocarril en 1855.....	136
Figura 3.4 Actores que participaron en el nacimiento de la República de Panamá en 1903	146
Figura 4.1 Firma de los tratados Torrijos-Carter, 1977.....	188
Figura 4.2 Comparación de buques portacontenedores Panamax y Postpanamax.....	193
Figura 4.3 Esclusas de Miraflores (al frente) y lago Miraflores (parte posterior).....	197
Figura 4.4 Canal de Panamá: esclusas de la ampliación.....	205
Figura 4.5 Canal de Panamá, vertiente del Atlántico: diseño y construcción de esclusas 2014.....	209
Figura 4.6 Panamá, Zona Libre de Colón: dinámica comercial, 2014.....	215
Figura 4.7 Coatzacoalcos, Veracruz: instalaciones de la API, 2015.....	228

Figura 4.8 Salina Cruz, Oaxaca: patios y estaciones del ferrocarril abandonados, 2015.	231
Figura 4.9 Salina Cruz, Oaxaca: ampliación del muelle y construcción de buques remolcadores en el astillero de la Secretaria de Marina, 2015.....	234
Figura 4.10 Coatzacoalcos, Veracruz: máquina locomotora y carros de ferrosur, 2015...	238
Figura 4.11 Propuesta de Recinto Fiscal Estratégico (RFE) para la transformación de mercancías en México.....	240
Figura 4.12 Canal de Panamá: financiamiento del programa de ampliación, 2008.....	245
Figura 4.13 Canal de Panamá: transporte de esclusas para la ampliación, 2015.....	247

## Índice de tablas.

Tabla 1.1 Antecedentes investigativos sobre Panamá, 1966-2013 (Tesis).....	23
Tabla 1.2 Antecedentes investigativos sobre Panamá, 1931-2012 (Libros y documentos.....	25
Tabla 1.3 Trabajo de campo en Panamá: puntos de verificación, del 3 a 7 de septiembre de 2014.....	29
Tabla 1.4 Trabajo de campo en el istmo de Tehuantepec: puntos de verificación, del 30 de abril al 04 de mayo de 2015.....	33
Tabla 2.1 Comparación entre Geografía Política y Geopolítica.....	51
Tabla 2.2 Comparativo entre Imperialismo Formal e Informal.....	60
Tabla 2.3 Comparativo entre enclave y región circundante.....	71
Tabla 2.4 Crecimiento de los 10 primeros puertos del mundo en el tráfico de contenedores, 2012-2013.....	88
Tabla 2.5 Rasgos esenciales de los sistemas o estrategias de la globalización.....	93
Tabla 3.1 Contexto y causas que acentuaron el deseo de independencia de Panamá de España, 1821.....	127
Tabla 3.2 Causas que motivaron la separación de Panamá de Colombia.....	144
Tabla 3.3 Comparación de los Tratados Herrán-Hay y Hay-Bunau Varilla, 1903.....	149
Tabla 3.4 Contexto y causas que originaron la invasión de Panamá en 1989.....	183
Tabla 4.1 Factores a favor en el proyecto de ampliación del Canal de Panamá.....	202

## Índice de mapas.

Mapa 1.1 Canal de Panamá: ubicación estratégica mundial, 2014.....	4
Mapa 1.2 Canal de Panamá: ubicación del proyecto de ampliación.....	16
Mapa 2.1 “El Pivote Geográfico de la Historia” .....	53
Mapa 2.2 Bases militares estadounidenses en el mundo, 2008.....	76
Mapa 2.3 Estados Unidos: intereses en “su patio trasero,” en el siglo XX.....	78
Mapa 3.1 Panamá: división política, 2015.....	113
Mapa 3.2 Panamá: rasgos hidrográficos fundamentales, 2014.....	119
Mapa 3.3 Panamá: trayecto del ferrocarril.....	136
Mapa 3.4 Territorios conquistados o en disputa, siglos XIX y XX.....	152
Mapa 4.1 Canal de Panamá: esquema de ampliación, 2015.....	201
Mapa 4.2 Nicaragua: ruta propuesta para la construcción del Canal Interoceánico, 2015.	222
Mapa 4.3 México: sistema ferroviario a cargo de Grupo México (Ferromex), 2015.....	230
Mapa 4.4 Proyectos de canales en América para unir los océanos Pacífico y Atlántico.	237

## Índice de gráficas.

Gráfica 1.1 Clientes por flujo de carga que utilizan el Canal de Panamá, 2014.....	10
Gráfica 3.1 Panamá: climograma, 2014.....	120
Gráfica 4.1 Comparación del tránsito vs tonelaje CP/SUAB, 2000-2014.....	191
Gráfica 4.2 Canal de Panamá: origen-destino de tráfico y volumen en toneladas netas, 2010.....	211

## Índice de cuadros.

Cuadro 2.1 Objetivos del Imperialismo desde una “mirada” geopolítica.....	56
Cuadro 2.2 Bases de la geoeconomía y desequilibrios económicos.....	83
Cuadro 2.3 El proceso de la globalización: ventajas y desventajas.....	98
Cuadro 3.1 Canal de Panamá: línea del tiempo del, 1880 -1999.....	159

## AGRADECIMIENTOS:

Agradezco a la Universidad Nacional Autónoma de México, por darme la oportunidad de formarme como profesionista, a la Facultad de Filosofía y Letras y, en especial a todos los profesores del Colegio de Geografía, los cuales contribuyeron enormemente a mi desarrollo académico.

Un agradecimiento muy especial al Maestro y amigo Francisco Enríquez Denton, por aceptar dirigir este proyecto, por su gran comprensión ante mis problemas, por sus valiosos consejos, su apoyo, enseñanzas, recomendaciones y su preciado tiempo invertido, días entre semana, sábados, domingos, días festivos e incluso vacaciones, para la realización de este trabajo tan bien estructurado y tan especial, y más aún por acompañarme en el recorrido del trabajo de campo en Panamá.

Agradezco a mis sinodales, Dr. Enrique Propin Frejomil, por sus atinados comentarios para enriquecer el proyecto investigativo, por brindarme su amistad, su apoyo y las facilidades necesarias para finalmente poder titularme, cabe mencionar que es usted una gran persona.

A mi amiga y compañera de carrera, de la cual tengo bellos y agradables recuerdos escolares, la Mtra. Estela Rangel Calvillo, por su gran apoyo, comprensión, por la revisión de la tesis y el gran tiempo proporcionado para la realización de este proyecto después de tantos años...

A la Dra. María del Carmen Juárez Gutiérrez, por haberse tomado el tiempo de leerme, por su exhaustiva revisión a detalle de inicio a fin, sus atinadas observaciones y al hacer de esta tesis una fuente de consulta muy confiable para los próximos lectores.

Al Mtro. Eduardo Antonio Pérez Torres, por sus enseñanzas didácticas a lo largo de la carrera que hoy en día son de gran ayuda, pues mi pasión es la docencia. Gracias por su tiempo de lectura, a pesar de estar saturado de trabajo, por mencionar que podría haber sido una Tesis de Maestría o Doctorado, por exaltar que la información técnica era muy completa y precisa y, por sus atinadas y valiosas recomendaciones para enriquecer esta investigación.

A la Lic. Claudia Báez Zunún, por su valioso apoyo y consejos para concretar este proyecto, por su gran ayuda en la realización de los trámites escolares tanto en la Coordinación de Geografía como en Control Escolar de la Facultad de Filosofía y Letras.

A mi padre Roberto Gordillo Zúñiga, porque para ti nunca hubo imposibles, por tu fortaleza al emprender proyectos y buscar la perfección; por enseñarme a comunicarme abiertamente y también por aprender de ti a ayudar y defender a las personas que sufren de injusticias. Gracias por tu amor infinito, tus consejos y tu gran apoyo, te quiero y te extraño papi...

A mi valiente y hermosa madre por sacar adelante a todos tus hijos (seis), porque siempre has estado al pendiente de mí y de mis herman@s, por todas tus enseñanzas, tu gran sabiduría y darme la oportunidad de decidir mi futuro y por formarme como un hombre de bien y de provecho **¡Te Amo mami!**

A Sonia Salazar Cruz, por todo el tiempo que he pasado fuera de casa para llevar a cabo este gran proyecto, para poner en orden mi vida y así cerrar un ciclo muy importante en mi carrera y demostrarme a mí mismo, a ti y a nuestros hijos que todo es posible si se tiene dedicación y constancia y, das un poco más de ti cada día para lograr tus metas. Gracias infinitamente por tus consejos y tu apoyo aguerrido y tenaz en el cuidado del hogar y la educación de Jonan y Carlangas.

A Jonathan, para demostrarte que si tienes un sueño en la vida como yo lo tuve y como hoy lo tienes tu, luches por él, porque al final serás bien recompensado y tendrás la satisfacción de haberlo logrado y este logro será una gran herramienta para poder alcanzar la felicidad. **¡Échale ganas campeón!**

A Carlos, para decirte que aunque haya sido larga la espera y en ocasiones te desesperabas porque no terminaba, ahora te digo que finalmente concrete el proyecto y me titule. Espero que algún día tú nos des la satisfacción tan grande y bonita de haber concluido una carrera. Y aunque no siempre te lo digo, tú sabes que cuentas conmigo y que... **¡Te quiero mucho!**

# PANAMÁ



A LOS HEROES DE LA PATRIA  
ESTE MONUMENTO ESTA DEDICADO A  
TODOS LOS QUE DIERON SUS FUERZAS,  
SUS CAPACIDADES, SUS  
INTELEGENCIAS Y SUS VIDAS PARA  
ERRADICAR LA BANDERA EXTRANJERA  
ENCERRADA EN EL CORAZON DE LA  
NACION PANAMENA.



## CAPÍTULO I INTRODUCCIÓN.

### 1.1 Planteamiento y fundamentación.

La apertura de la ciencia geográfica hacia las disciplinas sociales y su progresiva identificación con el campo social marca, en el presente siglo, el entendimiento de la misma, cada vez más incontestada como ciencia social, al abandonar y superar la idea de una ciencia de “puente”, o de una ciencia intermedia entre lo físico y lo social. La Geografía es *Geografía Humana*, es *Geografía Social*; en este sentido, se da la propuesta de hacer de la Geografía una disciplina crítica y con un compromiso claro de los problemas sociales que constituyen una de las aportaciones más relevantes del último cuarto del siglo XX e inicios del XXI (Ortega, 2007 y; Giménez, 2009).

El tránsito hacia una Geografía renovada con categoría de disciplina intelectual capaz de desempeñar un papel destacado en el análisis y en el modelado de la realidad social, parece un objetivo claro en la actualidad (Harvey, 2007).<sup>1</sup>

Las condiciones actuales de generalización de las relaciones de libre intercambio comercial, en el marco de la *Globalización (Mundialización)*<sup>2</sup> han provocado la aceleración de los acontecimientos que transforman ciertos tipos de espacios en el planeta, por lo que es urgente repensar los objetos de conocimiento geográfico y la manera en cómo se realiza su aprehensión. En ese sentido, los acontecimientos de hoy enmarcados en una cada vez mayor rapidez del conocimiento le ha asignado una gran importancia a los medios de

---

<sup>1</sup> David Harvey, sin duda uno de los geógrafos más influyentes de su generación, suma a su trabajo, el estudio de diversas disciplinas, como la Sociología, la Planificación Urbana, la Arquitectura, la Antropología, los Estudios Literarios y las Ciencias Políticas. Un primer acercamiento al quehacer de este brillante geógrafo y de sus contribuciones, lo podrá observar en el siguiente video en Internet “La crisis del capitalismo” en <https://www.youtube.com/watch?v=gzWYpJFCIcs>. Fecha de consulta: 19 de agosto de 2015.

<sup>2</sup> No obstante que la Globalización y la Mundialización son procesos de similar estructura, se aplican a campos categoriales diferentes. El término globalización es la integración de las economías en el mundo a través de la eliminación de las barreras para el movimiento de bienes, servicios, capitales, tecnología, comunicación y personas (Daniels, et al. 2013). En cambio, la mundialización contempla además de las dimensiones económicas, los ámbitos políticos, culturales, tecnológicos y ambientales (Bueno, 2002).

comunicación, esta situación es una oportunidad para que la Geografía se redefina como una disciplina del “ahora”, que si bien se refiera al conocimiento de un espacio construido como resultado de su proceso histórico, éste se deba examinar a partir del conocimiento actual (Bonilla, 2006).

En relación a las recientes interpretaciones del quehacer geográfico, que son las dominantes en las comunidades geográficas más dinámicas y en los sectores más innovadores de las mismas, se pretende dar auge a una Geografía Social, al realizar este proyecto de análisis de investigación con un enfoque que contemple los procesos de conformación geopolíticos, geoeconómicos y geoestratégicos en la **Zona del Canal de Panamá**, así como sus implicaciones relacionadas con la ampliación de esta vía de comunicación interoceánica en el marco de la globalización económica (mapa 1.1).

Desde el principio, el *istmo*<sup>3</sup> de Panamá fue destinado para ser el “centro del universo”, como alguna vez lo mencionó el Libertador de América, Simón Bolívar:

*“No solamente por ser el puente que une dos continentes Norteamérica y Sudamérica, sino porque además es el centro comercial que acerca a África, Europa, Asia y Australia, con el resto de América”* (citado por Benítez, 1999).

La República de Panamá es una gran franja con una superficie total de 75,990 kilómetros cuadrados (km<sup>2</sup>), similar a la extensión territorial de Baja California Sur (73,922 km<sup>2</sup>). Panamá cuenta además, con un área de aguas territoriales de 2,210 km<sup>2</sup>, que totalizan 78,200 km<sup>2</sup>; el Canal une a América del Norte con Sudamérica y, en su parte más estrecha, llega a medir aproximadamente 80 kilómetros (km) de longitud, característica tan peculiar

---

<sup>3</sup> Un *istmo* es una franja angosta de tierra que une dos grandes porciones de terreno, con orillas en ambos lados. Los istmos pueden conectar continentes, un continente y una isla o un continente y una península (Enríquez, 2011). Entre alguno de los istmos del mundo destacan el de Centroamérica en América; el de Suez en Egipto, África; el de Corinto en Grecia, Europa y; el de Tehuantepec, en México.

que lo sitúa como un lugar estratégico en el panorama del comercio y de la geopolítica mundial (Quintero, 1996; Palacios, 2009 y; Rodríguez, 2010).

La Zona del Canal de Panamá, territorio central de Panamá está constituido por una faja de terreno que se extiende ocho kilómetros a cada lado del canal, lo que significa una extensión de 1,433 km<sup>2</sup>, más los puertos de Balboa y Cristóbal que suman en total 1,676.3 km<sup>2</sup>; tales características proporcionan una vía de tránsito inmejorable entre los océanos Pacífico y Atlántico, que funciona las 24 horas al día, los 365 días del año (Castilla, 1997).<sup>4</sup>

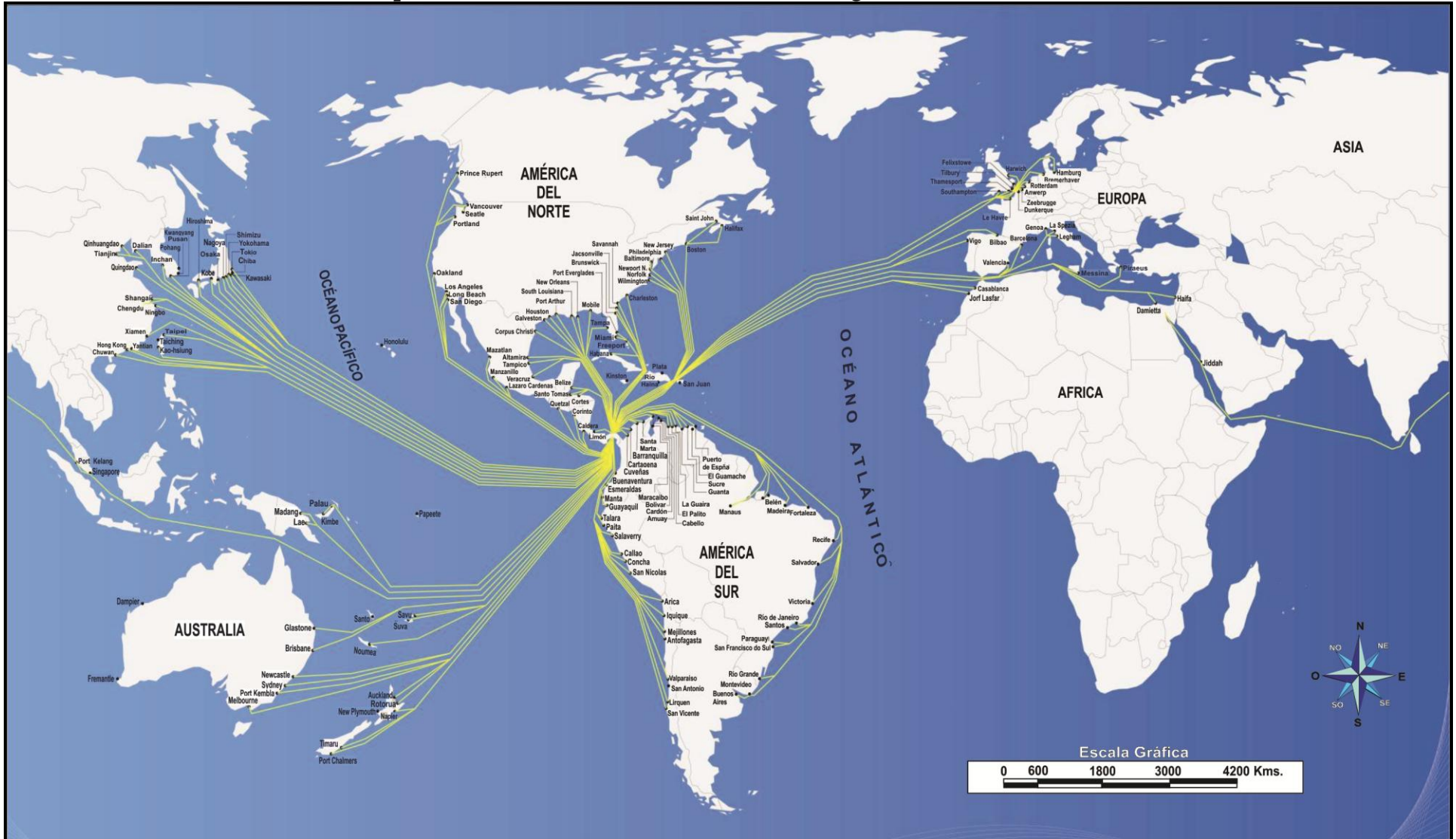
El Canal de Panamá permite optimizar la navegación marítima mundial, al disminuir las distancias entre países productores y consumidores. Aunque, con frecuencia, se relaciona la actividad del Canal únicamente con los grandes mercados internacionales, es pertinente precisar que varias naciones de América Latina y El Caribe guardan una relación vital con él, debido a su valor estratégico y su influencia geopolítica regional (Sabonge y Suárez, 2009).

Durante la mayor parte de su historia, el Canal estuvo bajo la administración estadounidense, con ciertos criterios operativos y de servicios diferentes a los del transporte marítimo comercial internacional. Sin embargo, desde el año 2000, bajo la administración de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), los panameños comenzaron a diseñar y ejecutar un perfil distinto, el cual ocurrió en momentos en que las limitaciones operativas por la capacidad de diseño original comenzaron a acercarse a sus máximos (Sabonge y Sánchez, 2009 y; ACP, 2010 y 2011).

---

<sup>4</sup> El Canal de Panamá acorta la travesía de los barcos 12,875 km, al evitar el paso de Drake en el Cabo de Hornos en la punta austral de América del Sur, otros autores como Rueda (1982), establecen que la distancia se reduce en 16,000 km. Cabe señalar que el cabo de Hornos es, probablemente, el paso marino más peligroso de la Tierra. Miles de barcos han naufragado y millares de marineros han muerto al intentar pasar por sus aguas. Navegantes, científicos, comerciantes y aventureros se han sobrecogido a lo largo de los siglos al cruzar su extrema latitud austral (56° S); el límite norte del Paso Drake o Mar de Hoces, que separa Sudamérica de la Antártida. Desde el siglo XVIII hasta principios del XX Cabo de Hornos formó parte de la ruta mercante por la que circulaba la mayoría del comercio mundial. Desde Australia y Oriente los barcos buscaban Europa y la costa este americana. La apertura en 1914 del Canal de Panamá y la construcción de los ferrocarriles transcontinentales en Estados Unidos disminuyeron considerablemente su tránsito (Hernández, 2000).

Mapa 1.1 Canal de Panamá: ubicación estratégica mundial, 2014.\*



Fuente: elaboración propia con base en Autoridad del Canal de Panamá.<sup>5</sup> <http://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/rutas-comerciales/>  
 Fecha de consulta: 16 de enero de 2014.\*Nota: La posición geográfica de Panamá en el punto más angosto del istmo Centroamericano permite conectar de manera estratégica a los países del mundo, principalmente aquellos con actividad comercial en los océanos Atlántico y Pacífico. La accesibilidad que ofrece el Canal de Panamá une de manera competitiva a todos los mercados, principalmente a Asia, Europa, Norte y Suramérica.

<sup>5</sup> La Autoridad del Canal de Panamá (en adelante ACP) es la dependencia gubernamental panameña que administra esta vía marítima de comunicación. Para efectos del presente trabajo es una de las principales fuentes de consulta que se utiliza.

Desde su inauguración en 1914, el Canal de Panamá le ha proporcionado al mundo una ruta alternativa económica de enlace interoceánico. Dicha vía ha influido de forma notable sobre los patrones del comercio internacional y permite ahorrar grandes cantidades de tiempo y dinero a las embarcaciones que lo transitan. Debido a esa gran influencia que tiene el Canal sobre los intercambios de mercancías a escala global, desde su inauguración se han hecho todos los esfuerzos para garantizar una operación segura y eficiente; así como también, un mantenimiento y mejoramiento continuo de la infraestructura y las vías acuáticas para cumplir con los requerimientos de la flota mercante mundial (Hernández, 2000 y; ACP, 2011).

De manera casi simultánea, el transporte marítimo internacional, la logística de la producción, el uso de contenedores y los servicios portuarios han experimentado una transformación sin precedentes respecto a las condiciones que imperaban desde la apertura del Canal hasta el momento actual y su proceso de ampliación.

En este sentido se puede afirmar con base en Martner (2010), que confluyen en el tiempo tres factores centrales para comprender la trascendencia de esta vía de comunicación interoceánica:

- Un cambio profundo en la actividad naviera-portuaria internacional y de las exigencias de la globalización en el comercio y el transporte marítimo mundial;
- Un trastocamiento del paradigma de servicios y de operaciones del Canal de Panamá y la emergencia de los Puertos “*Hubs*”.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> No obstante que el tema de los *Hubs* se aborda con más detalle en el Capítulo II, un primer acercamiento lo establece Carlos Daniel Martner Peyrelongue, Doctor en Ciencias Sociales (área de sociedad y territorio). Este investigador, jefe de la Unidad de Logística y Transporte Multimodal del Instituto Mexicano del Transporte, afirma que los *Hubs* se explican dentro del contexto de una red global de puertos y transporte multimodal (definido como el movimiento de mercancías en el que se usan dos o más modos de transporte, cubierto por un contrato de transportes entre distintos lugares), que es sustento físico, tecnológico y operativo de las necesidades de movilidad y externalización de la producción en la fase de globalización de la economía-mundo. Los *Hubs* activan los flujos y buscan dar coherencia al suministro de materiales e insumos, al manejo de inventarios y a la integración de las cadenas de producción globalizadas. Para profundizar en el tema véanse: Martner, (2010) e; Ingenieros Industriales, (2013).

- Una creciente necesidad de producir variantes en su capacidad de operación, lo cual ha implementado un plan de desarrollo en vigencia.

Uno de los aspectos a destacar en esta investigación son los antecedentes históricos más significativos del Canal de Panamá vinculados con las configuraciones geopolíticas y geoeconómicas en el marco del proceso de globalización, lo que solamente pueden ser comprendido en su interacción. El estudio es relevante como aporte para analizar la magnitud y la complejidad de la creación de este canal interoceánico y de su actual ampliación.

Así se ponen de manifiesto los rasgos territoriales físicos esenciales y la posición estratégica del istmo de Panamá, su riqueza histórica, desde la época Precolombina, La Colonia, Independencia, y las diversas negociaciones, tratados y convenios que se suscribieron entre Colombia y las distintas potencias en relación con la construcción del Canal de Panamá y; de manera especial, aquellos instrumentos jurídicos que, de una u otra forma, generaron una “segunda independencia” (o “independencia asistida”) respecto a Colombia, bajo el apoyo condicionado y las presiones norteamericanas; sin olvidar el período de la devolución de la Zona del Canal a Panamá, el 31 de diciembre de 1999, por parte de los Estados Unidos de América (en adelante Estados Unidos, EE.UU. o E.U.A.), en cumplimiento con los Tratados Torrijos-Carter (Benítez, 1999; Rodríguez, 2010 y; Caffaratto, 2010).

A partir de 1997, el gobierno panameño asumió la responsabilidad de la administración, funcionamiento y mantenimiento del Canal, a través de la dependencia gubernamental ACP (*Ibid.*).

El Canal de Panamá es una de las obras de ingeniería más grandes en la historia de la humanidad, sobre todo, si se tienen en cuenta los medios con que se contaban en la época en que se construyó. Es sin duda, una de las vías de transporte marítimo más útil, la cual

permanece y funciona en la actualidad como se ideó en un principio. Su obra, en contraste con el Canal de Suez,<sup>7</sup> no sólo implicó la apertura de una brecha en el terreno, sino además requirió erigir un puente elevador de agua, mediante un sistema de esclusas, que suben y bajan los barcos por propulsión hidráulica, hasta y desde el lago artificial de Gatún, sistema que une los océanos Pacífico y Atlántico (McCullough, 2004; ACP, 2010 y; Ochoa, 2013).

El agua que se utiliza para movilizar las naves en cada juego de esclusas se obtiene del lago Gatún por gravedad (figura 1.1); ésta es vertida en las esclusas a través de una serie de alcantarillas principales, que se extiende por debajo de las cámaras de las esclusas desde los muros laterales y el muro central (ACP, 2010, 2011 y 2012).

Por sus características geoestratégicas, el Canal de Panamá<sup>8</sup> ha servido a Estados Unidos como una zona clave para proyectar su poder sobre América Latina y “defenderla” de los posibles ataques de otras potencias extra continentales; en este sentido cabe recordar el principio esencial de la *Doctrina Monroe*, que durante décadas orientó parte de la política exterior de EE.UU. hacia la región (Grimberg, 1991 y; Corona 2011).<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> El 17 de noviembre de 1869, el Canal del Suez fue abierto a la navegación, su construcción estuvo a cargo del francés Ferdinand Marie de Lesseps. Es un canal artificial a nivel del mar que corre de norte a sur a través del istmo de Suez en Egipto, para conectar el mar Mediterráneo y el mar Rojo. El canal separa África de Asia y proporciona la ruta marítima más corta entre Europa y las tierras situadas alrededor de los océanos Índico y Pacífico occidental. En las obras de construcción, participaron más de 1.5 millones de obreros egipcios de los cuales más de 125,000 perdieron la vida. En la actualidad, cerca de 20,000 barcos atraviesan sus aguas cada año, lo que supone un 14% del transporte mundial de mercancías, con cargas entre 300 y 400 millones de toneladas. Este canal tiene también un gran significado estratégico debido al petróleo que hay en el golfo Pérsico, por lo que resulta una de las vías comerciales marítimas más utilizada del mundo. El trayecto dura entre 11 y 16 horas. Si se desea ampliar la información véase la página oficial del Canal de Suez y de su proceso de ampliación. <http://www.suez-canal.gov.eg/sc.aspx?show=17>. Fecha de consulta: 28 de agosto de 2014.

<sup>8</sup> En el Capítulo II se desarrolla el carácter geoestratégico del Canal. Para efectos de este apartado introductorio se establece que, originalmente, el concepto ha estado ligado, casi exclusivamente al campo militar (recursos de una nación con metas geopolíticas). Hoy, en contraste, el término geoestratégico se ha generalizado, entendiéndose por él a toda organización racional de actividades en función de un fin por alcanzar, mediante el empleo de acciones más económicas y menos riesgosas (Bolívar, 2012).

<sup>9</sup> En 1823, el entonces Presidente de Estados Unidos James Monroe propuso una serie de líneas de acción que resaltaban la confianza en el porvenir de ese país como una potencia mundial. Esta consistía en que EE. UU. garantizaba no intervenir en los asuntos políticos, económicos y militares de Europa ni de sus colonias, y establecía las bases para una política exterior diplomática. "América para los Americanos" fue el lema que, para muchos, resumió los principios de Monroe (Casanueva de Diego, 1996).



El imperialismo económico ha formado parte del Capitalismo Global, del mismo modo en que la obtención de ganancias es el pensamiento clave del *imperium* norteamericano, su poder militar y político está orientado a extenderla y ampliarla, privilegiando en todo momento, los intereses de las corporaciones y del Estado norteamericano (Bellamy, 2002).

**Figura 1.1 El Canal de Panamá: Sistema de esclusas, 2015.**



Fuente: ACP, (2011) y; [http://www.editorialvirtual-mapp.com/canal\\_panama](http://www.editorialvirtual-mapp.com/canal_panama)

Fecha de consulta: 28 de abril de 2015.\*Nota: El Canal utiliza un sistema de esclusas, que son compartimentos con puertas de entrada y salida. Las esclusas funcionan como elevadores de agua: suben y bajan las naves desde el nivel del mar (ya sea Pacífico o del Atlántico) hacia el nivel del Lago Gatún (26 metros s.n.m.); así, los buques navegan a través del cauce del Canal, en la Cordillera Central de Panamá.

Desde una perspectiva de la *Geopolítica*,<sup>10</sup> en el Canal de Panamá, Estados Unidos estableció un *Enclave*,<sup>11</sup> que le permitió controlar militarmente una zona estratégica de comunicación, comercio y tránsito entre las regiones de Centroamérica, El Caribe, Sudamérica y Norteamérica, y de éstas con el resto del mundo. A su vez, este enclave

<sup>10</sup> La *Geopolítica* es la ciencia que analiza las rivalidades, tensiones y fricciones por el poder desde una perspectiva geográfica. Anteriormente, la geopolítica centraba su atención en las guerras y conflictos entre los Estados. En la actualidad su enfoque se ha ampliado y diversificado, al considerarse en el análisis de las relaciones de poder a otros agentes no Estatales y actores sociales como las empresas, sindicatos, trabajadores, iglesias y organizaciones no gubernamentales, entre otros (Enríquez, 2011).

<sup>11</sup> Un *enclave* en su definición tradicional es una porción de un territorio dentro de un Estado al que no pertenece a su jurisdicción (Enríquez, 2011). Para esta investigación, el concepto se aplicará, desde una perspectiva geopolítica y geoeconómica.



funcionó como una plataforma de expansión de los vínculos militares de Estados Unidos con toda la región latinoamericana, a través de sus bases militares, y de un sistema de espionaje, servicios de entrenamiento militar, comercio armamentista, lo que posibilitaba las invasiones a otros países (Corona, 2011).

Por otra parte y en el contexto de la globalización, la ACP (2014) afirma que el Canal de Panamá ha influido decisivamente en los patrones del comercio mundial, al impulsar el crecimiento económico de los países desarrollados y en vías de desarrollo. Las actividades de transporte comercial a través del canal representan alrededor del 6% del comercio global (Quijano, 2014). Además ha proporcionado un impulso primordial para la expansión y consolidación de los mercados internacionales en un mundo cada vez más interdependiente en el que EE.UU. se posiciona como el primer país en la jerarquización de clientes por flujo de carga que utilizan esta vía interoceánica, seguido por China, Chile, Japón, Colombia, Corea del Sur, Perú, México, Ecuador, Canadá y Panamá (gráfica 1.1), aunque es utilizado también por más de 110 países de todo el orbe (La Prensa, 2012 y; ACP, 2015b).

El Canal de Panamá es una pieza clave del sector marítimo mundial; durante el periodo de 2006 y 2010 transitaron en él, un promedio anual de 14,514 buques, un 90% de alto calado.<sup>12</sup> Barcos de todo el mundo cruzan a diario el Canal de Panamá. Entre 13 mil y 14 mil embarcaciones lo utilizan cada año y acceden más de 120 rutas marítimas con destinos a unos 80 países (La Estrella, 2011a).

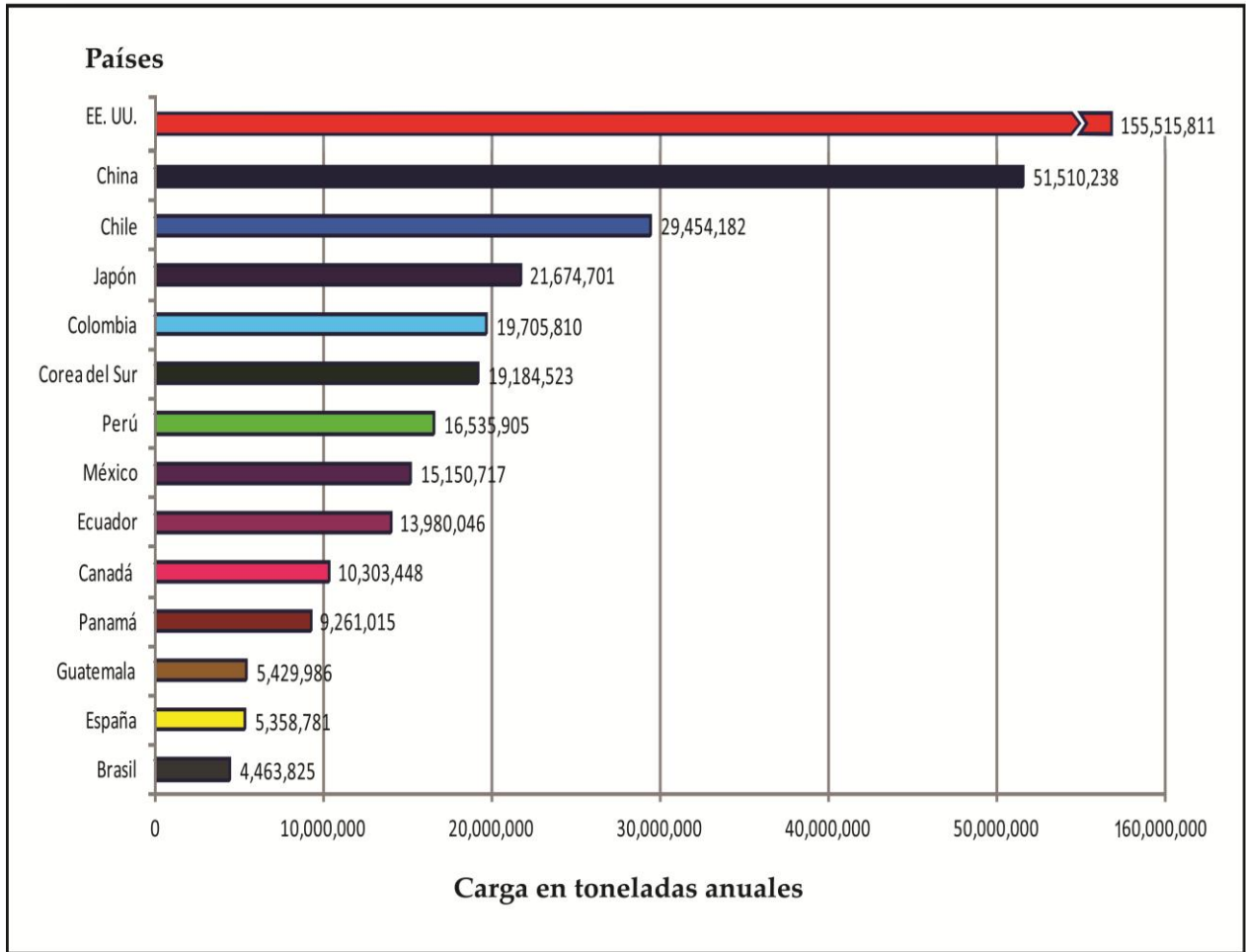
Cabe destacar que el sector marítimo lleva a cabo el transporte del 90% del comercio mundial y es vital para el funcionamiento de la economía globalizada. La eficiencia de los buques mejoró sustancialmente con el aumento en su tamaño, con las

---

<sup>12</sup> El calado de un barco es la distancia vertical entre un punto de la línea de flotación (es la que separa la parte sumergida de una nave de la que no lo está, y es, evidentemente, indicada por la superficie del agua. Es variable en función de la carga, de la temperatura del agua y de otros factores menores (Martner, 2010).

actualizaciones en sus sistemas de propulsión, con la introducción de nuevas tecnologías y con los sistemas de telecomunicaciones de última generación. El incremento en el tamaño del buque generó una reducción de los costos de transporte por unidad de carga transportada (CINM, 2013).

**Gráfica 1.1 Clientes por flujo de carga que utilizan el Canal de Panamá, 2014.**



Fuente: elaboración propia con base en ACP, (2015b).

La relevancia del Canal de Panamá no sólo se mide por el tráfico que recibe, sino por el tipo de mercancía que lo cruza (figura 1.2). De acuerdo con Sabonge (2014), para explicar el comportamiento de la demanda del tráfico interoceánico y poder pronosticar su futuro, es necesario dividirla en sus diferentes componentes. No obstante, también esta vía debe adaptarse a las nuevas reglas del comercio del siglo XXI. Los segmentos de mercado que se manejan son los siguientes:

- Buques graneleros. Transportan semillas, granos secos y diversos productos a granel como: maíz, soya, trigo, mineral de hierro, carbón, acero, fertilizantes, cobre, aluminio, azúcar, sal, cemento, astillas de madera, entre otros.
- Buques tanqueros. Transportan gránulos líquidos que incluyen: el petróleo crudo y derivados (diesel, gasolina, combustible de aviación), productos químicos y otros tipos de sustancias.
- Buques gaseros. Transportan gas licuado natural y gas licuado de petróleo.
- Buques refrigerados. Transportan productos perecederos como: frutas, carnes, y lácteos, por mencionar algunos.
- Buques porta contenedores. Transportan contenedores que llevan toda clase de mercancías, usualmente de mayor valor que la carga transportada en graneleros.
- Buques portavehículos. Transportan automóviles, camiones y carga de proyecto. Esta categoría también incluye los buques Ro-Ros (*Roll On-Roll Off*, buques equipados con rampas para que los camiones entren y salgan a recoger o dejar los vehículos).
- Buques de carga general. Transportan una gran variedad de artículos, la mayoría en parcelas pequeñas en rutas regionales.
- Cruceros. Transportan pasajeros y su demanda que no guarda relación con los costos de transporte, en virtud de que su principal objetivo responde a la lógica económica del turismo.

**Figura 1.2 Canal de Panamá: tipos de buques que transitan y peajes, 2014.\***



**Buque Portacontenedor**  
 Peaje: \$315,250 dólares  
 Participación en el canal: 48% peajes y 24% del tránsito  
 Total de carga anual (miles): 111,025 Toneladas.



**Buque Portavehículos/RoRo**  
 Peaje: \$234,500 dólares  
 Participación en el canal: 10% peajes y 7% del tránsito  
 Total de carga anual (miles): 45,836 Toneladas.



**Buque Pasajeros**  
 Peaje: \$187,000 dólares  
 Participación en el canal: 2% peajes y 2% del tránsito  
 Total de carga anual (miles): 111,025 Toneladas.



**Buque Petrolero**  
 Peaje: \$124,000 dólares  
 Participación en el canal: 6% peajes y 7% del tránsito  
 Total de carga anual (miles): 16,000 Toneladas.



**Buque Granelero**  
 Peaje: \$122,250 dólares  
 Participación en el canal: 21% peajes y 28% del tránsito  
 Total de carga anual (miles): 85,975 Toneladas.



**Buque Químico**  
 Peaje: \$94,000 dólares  
 Participación en el canal: 7% peajes y 13% del tránsito  
 Total de carga anual (miles): 30,000 Toneladas.



**Buque Carga General**  
 Peaje: \$57,000 dólares  
 Participación en el canal: 3% peajes y 7% del tránsito  
 Total de carga anual (miles): 9,490 Toneladas.



**Buque Refrigerado**  
 Peaje: \$46,000 dólares  
 Participación en el canal: 2% peajes y 8% del tránsito  
 Total de carga anual (miles): 9,300 Toneladas.



**Buque Otros**  
 Peaje: \$45,000 dólares  
 Participación en el canal: 1% peajes y 4% del tránsito  
 Total de carga anual (miles): 3,750 Toneladas.

Fuente: elaboración propia con base en ACP, (2015) y; trabajo de campo realizado del 3 al 7 de septiembre de 2014. \*Nota: De los buques que transitan por el Canal de Panamá se observa que, los portacontenedores tienen una participación sobresaliente, con un 24% del total de los tránsitos, la cual genera el 48% de los ingresos totales por peaje, ya que en promedio éste tipo de buques pagan \$ 300,000 dólares por cruzar el Canal.

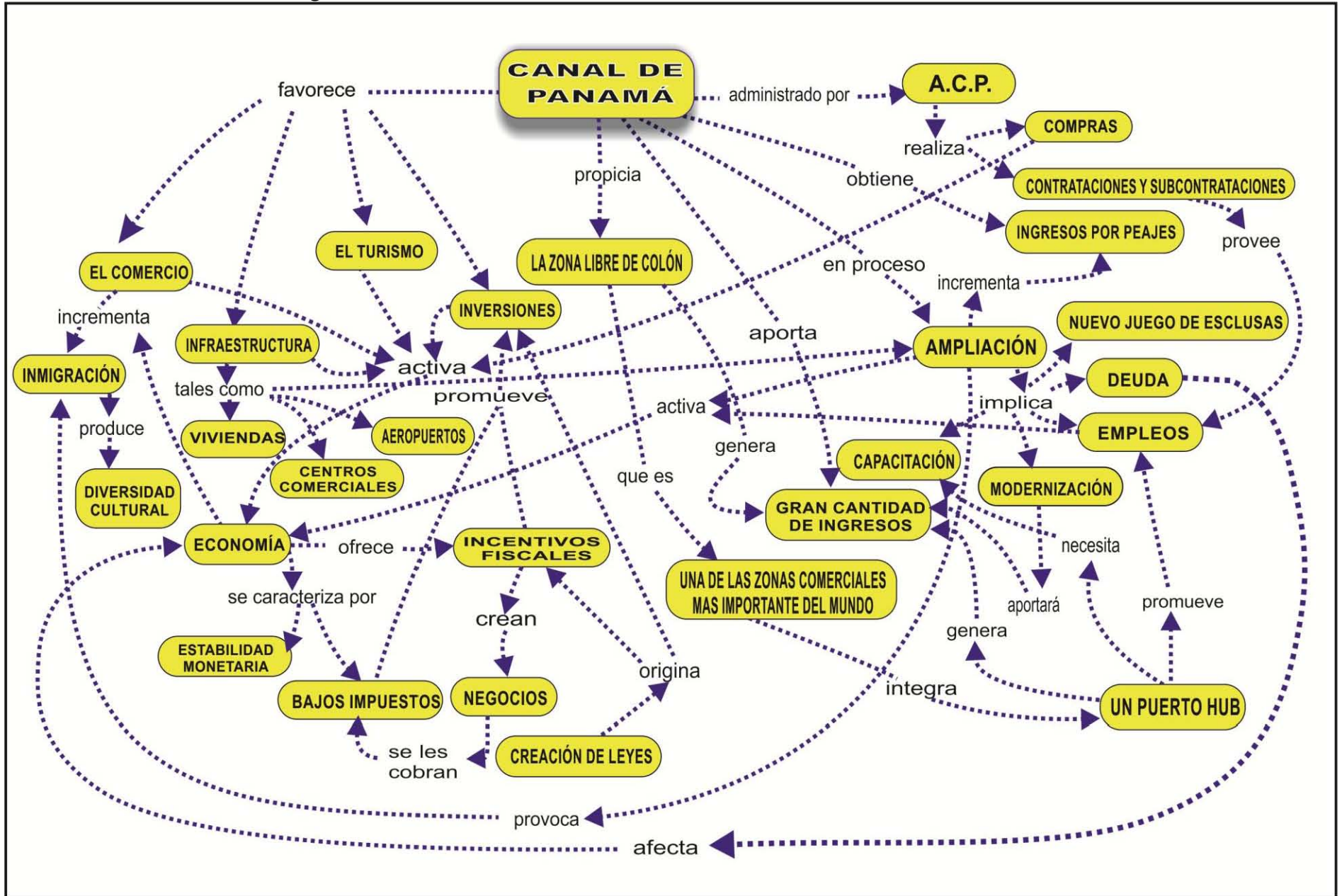
Por el Canal no solo pasan mercancías, sino que también transita un poderoso flujo monetario y de inversiones de capital. Estos recursos financieros cuentan en Panamá, con toda una infraestructura y un entorno jurídico favorable para actuar libremente, en varias partes del mundo y, de modo especial, en América Latina. Panamá sirve de base para estas operaciones, es el lugar de convergencia de las grandes multinacionales que realizan un sinnúmero de negocios (Hernández, 2009 y; Arguedas, 2013).

Entre algunos de los ejemplos, en términos de los ingresos que aporta al país el Canal de Panamá, por todas las actividades económicas que se realizan son:

- a) El cobro de peaje en el transporte comercial marítimo.
- b) Las ganancias por transporte interoceánico terrestre de tipo multimodal.
- c) La derrama económica asociada al turismo internacional para conocer la Zona del Canal de Panamá.
- d) Los eslabonamientos productivos a escala local, regional y mundial vinculados con la Zona de Libre Comercio de Colón.
- e) El pago por los servicios portuarios que se brindan en el *Hub* de la Zona Libre de Colón.
- f) Los ingresos por la instalación de negocios, comercios y servicios que se han establecido en toda la Zona del Canal de Panamá (figura 1.3).



Figura 1.3 Canal de Panamá: trascendencia en la economía nacional, 2014.\*



Fuente: elaboración propia con base en: Sabonge y Sánchez, (2009) y; ACP, (2014). \*Nota: En la figura se aprecian las actividades que se desarrollan a partir de la inauguración del Canal de Panamá así como su ampliación que se está llevando a cabo y que contribuyen en beneficios económicos y sociales para ese país.

Las *Economías de Escala*<sup>13</sup> han transformado el modelo comercial marítimo del siglo XX, que ha evolucionado de una gran cantidad de buques navegando por el mundo, para transportar un mayor volumen de mercancías, por medio de la fabricación de buques de mayor tamaño y capacidad de carga, lo cual reduce costos de forma considerable. Según Sabonge (2014), el nivel de servicio del Canal de Panamá está en peligro con el aumento en el número de buques de mayor capacidad de carga, los Postpanamax y los Super Postpanamax (figura 1.4).

El proyecto de ampliación consiste en la construcción del tercer juego de esclusas que unirá los océanos Atlántico y Pacífico a través del Canal de Panamá. En el mapa 1.2 se observan los dos nuevos complejos de esclusas de tres niveles con tinas de reutilización de aguas, excavaciones de cauces de acceso, ensanche y profundización de los cauces y elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún (ACP, 2014 y; Sabonge, 2014).

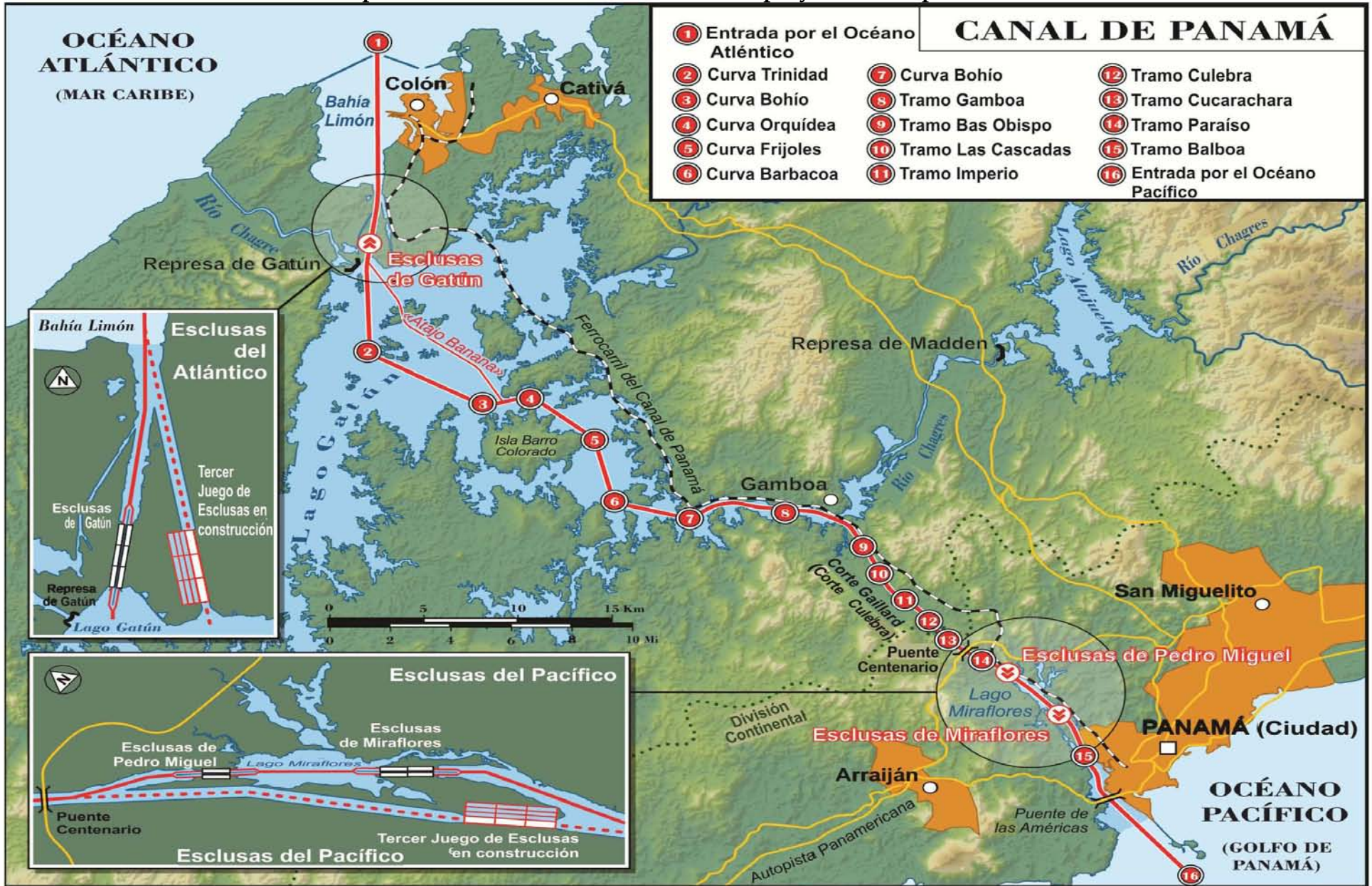
Las naves Postpanamax y su gran tamaño fueron una de las principales causas para iniciar el proyecto de ampliación, ya que su construcción responde a la aplicación de economías de escala, que han sido la tónica desde la década de 1990, con la expansión del comercio mundial. En las economías de escala, el transporte por agua, aunque lento, es el modo de transporte más económico de todos; de ahí la necesidad de reducir los costos para lo cual se ha recurrido a naves de tamaños cada vez mayores, máxime si se tiene en cuenta que los puertos movilizan un 90% del comercio exterior (González, 2013).

---

<sup>13</sup> El concepto de *Economías de Escala* se refiere al fenómeno productivo por el cual disminuye el costo medio, al aumentar todos los factores de producción en la misma proporción; es decir, al incrementar las dimensiones o magnitudes de la producción. Pueden tener origen en causas tecnológicas -rendimientos de escala- o bien en causas no tecnológicas relacionadas con cambios en los precios de los factores -disminuye el precio de los factores al aumentar su uso- (Ecolink, 2014). De acuerdo con la ACP (2014), actualmente las líneas navieras que utilizan las principales rutas comerciales del mundo en los ejes Este a Oeste (la ruta Transpacífica y Asia-Europa) prefieren utilizar buques Postpanamax para aprovechar las economías de escala que ofrece este tamaño de buque. El buque Super Postpanamax portacontenedores "Northern Juvenile", de 333 metros de eslora por 43 de manga, es superior a tres canchas de fútbol e igual al de un portaaviones nuclear clase "Nimitz" de Estados Unidos (Mundo Marítimo, 2011).



Mapa 1.2 Canal de Panamá: ubicación del proyecto de ampliación.\*



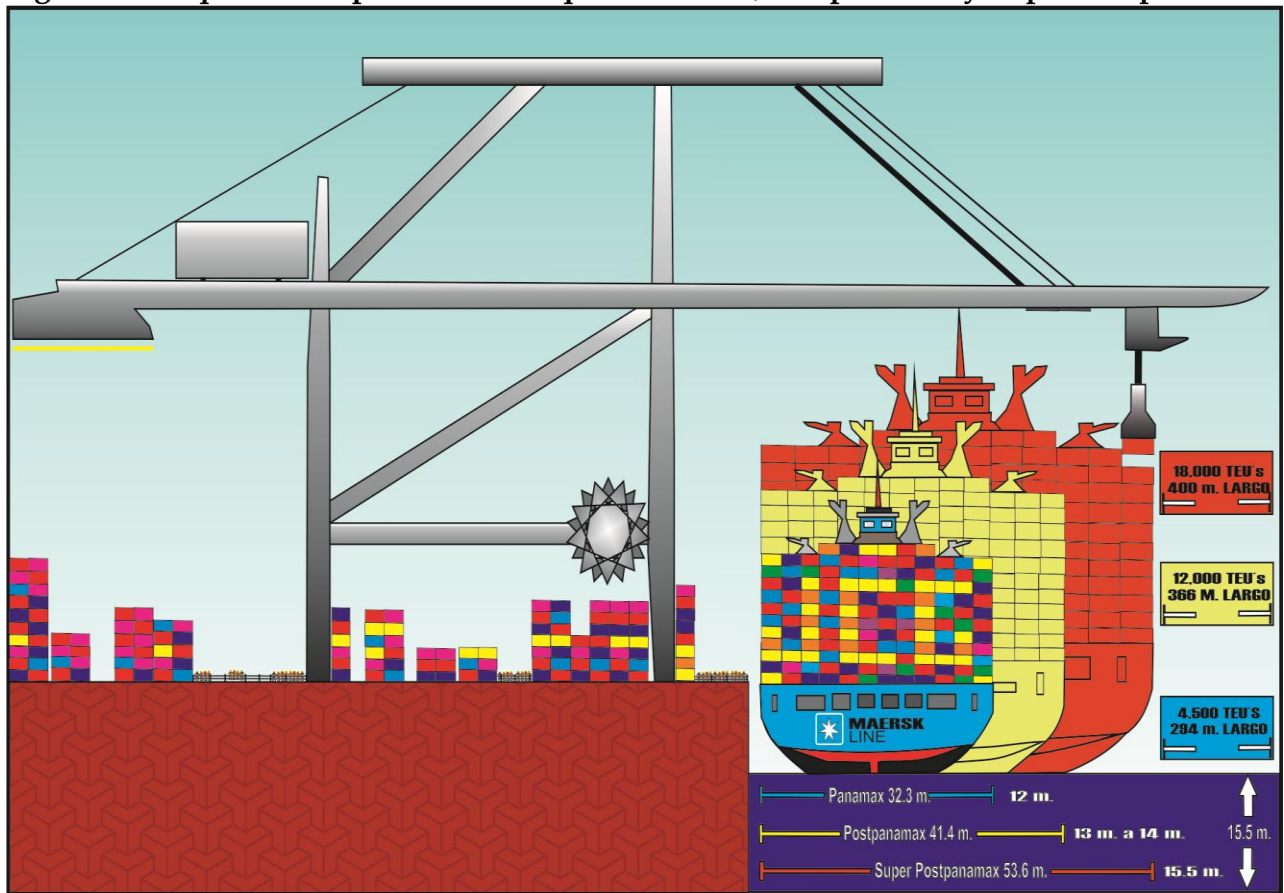
Fuente: Caffaratto, (2010) y; <https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2012/03/elfaro-20060428.pdf>. (Modificado).

Fecha de consulta: 25 de abril de 2015. \*Nota: Se habla de que el impacto ambiental en la ampliación del Canal de Panamá no será significativo, debido a que el trazo proyectado sigue casi el mismo rumbo del canal ya existente, lo anterior se aprecia con detalle en los esquemas de esclusas del Atlántico y del Pacífico.



En los buques Panamax, el flete promedio por mercancía es superior a diez centavos de dólar TEU<sup>14</sup>/milla, mientras que, en los Súper Postpanamax, se reduce a dos centavos de dólar TEU/milla. Aunque el transporte marítimo no es rápido en comparación con otros, los puertos mantienen una actividad de 4/5 partes del comercio mundial, de ahí el interés de los países más avanzados en realizar significativas inversiones en infraestructura portuaria (España, 2014).

**Figura 1.4 Esquema comparativo de buques Panamax, Postpanamax y Súper Postpanamax.\***



Fuente: elaboración propia con base en <http://perumaritimo.pe/uploads/noticia073>.

Fecha de consulta: 4 de enero de 2015. \* Nota: Los buques Postpanamax pueden superar tres veces la capacidad de carga de un Panamax y los Súper Postpanamax cuatro o inclusive cinco veces su capacidad.

<sup>14</sup> Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo (Buques portacontenedores y terminales portuarias) expresada en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies es una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser trasladada fácilmente entre diferentes formas, ya sea en buques, trenes y camiones. Las dimensiones exteriores del contenedor de 20 pies son: 6,1 metros de largo por 2,4 metros de ancho por 2,6 metros de altura. Su volumen exterior es de 38,51 metros cúbicos. Su capacidad equivale a 33 metros cúbicos. El peso máximo del contenedor es 24,000 kilogramos aproximadamente, pero restando la tara o peso en vacío, la carga en su interior puede llegar a pesar 21,600 kilogramos. Existen también contenedores de 40 pies, que equivalen a 66 metros cúbicos (Theurel, 2012 y; Ciclopaedia.net, 2013).

La Cuenca del Pacífico<sup>15</sup> triplica en extensión y en magnitud económica a la del Atlántico, con lo cual, los buques Panamax no son eficientes para cubrir la demanda de aquella región, por ello ha sido primordial una solución inteligente, ya que las flotas actuales rebasan las dimensiones de los buques Panamax, por lo que se obliga a buscar nuevas rutas a las navieras como el Canal de Suez (recientemente ampliado) o a diseñar nuevos esquemas de transporte multimodal.

La desaparición del orden internacional bipolar ha modificado el mapa político mundial, lo que ha favorecido la consolidación de la hegemonía global y unilateral de un sólo país: los Estados Unidos. Como consecuencia esta hiperpotencia ha afianzado, aún más, su capacidad de influencia directa a escala planetaria y de influencia indirecta, a través de ciertos organismos internacionales (Castells, 1998).

Para algunos historiadores, Panamá nunca ejerció la soberanía sobre el Canal y desconocía por completo lo que sucedía en dicha zona, tanto en relación con el funcionamiento y la administración del Canal, como con el conjunto de actividades ajenas a la vía acuática. De esta forma surgió la noción de una “soberanía popular panameña”, frente al ejercicio de la soberanía real por los Estados Unidos en el territorio. De esta forma se produjo una separación artificiosa entre el derecho a la propiedad y el *usufructo*<sup>16</sup> de la misma; Panamá se quedó con el título, mientras que E.U.A. se adueñó del control efectivo y de la Zona del Canal (Yao, 2006a).

---

<sup>15</sup> La Cuenca del Pacífico constituye un nuevo centro de poder económico mundial y es la región más vasta del mundo. Constituida por 47 países, en ella habita más de la mitad de la población mundial; su comercio exterior representa 48% del internacional; su ingreso per cápita fluctúa entre 500 y 23,000 dólares anuales; posee un porcentaje muy importante de las reservas mundiales comprobadas de petróleo, y más de 90% de la población de los países de mayor desarrollo de la zona están alfabetizados. En la Cuenca del Pacífico se encuentran los llamados “Tigres de Asia”: Corea del Sur, Hong Kong, Singapur y Taiwan; un grupo de países de alto ingreso como Australia, Canadá, Estados Unidos, Japón y Nueva Zelanda; países latinoamericanos como México, Colombia, Ecuador, Perú, Chile y los centroamericanos; así como pequeñas naciones insulares, y los países de industrialización reciente del sudeste asiático: Brunei, Indonesia, Filipinas, Malasia y Tailandia (Millán, 1993).

<sup>16</sup> *Usufructo s. m.* Derecho por el que una persona puede usar los bienes de otra persona y disfrutar de sus beneficios, con la obligación de conservarlos y cuidarlos como si fueran propios. Diccionario Manual de la Lengua Española Vox. 2007, Larousse Editorial, S.L., véase <http://es.thefreedictionary.com/usufructo>. Fecha de consulta: 05 de octubre de 2013.

Panamá ha construido uno de los casos más *sui géneris* del imperialismo estadounidense, desde la participación del presidente estadounidense Theodore Roosevelt en la independencia de Panamá de Colombia el 3 de noviembre de 1903, a la creación de un enclave en la Zona del Canal de Panamá y, posteriormente, la entrega del propio Canal a Panamá el 31 de diciembre de 1999 (New York Times, 1999; De Banville, 2012 y; El Herald, 2012).

Algunos nuevos y poderosos actores internacionales, en específico, las empresas multinacionales han fortalecido su capacidad de condicionar, limitar o subordinar la autonomía de ciertos Estados-nación en pleno proceso de reestructuración política y económica. Así, Estados Unidos mantiene una gran influencia en los sectores económicos más relevantes de Panamá. El nuevo proyecto de ampliación y modernización del Canal financiado, en parte, con los recién nacionalizados recursos de la economía canalera y, con la participación sobresaliente de Japón, el cual junto con los Estados Unidos han retomado antiguos proyectos de la administración colonial y responde a las necesidades técnicas, comerciales y hegemónicas del principal usuario de la vía interoceánica, que sigue siendo la nación norteamericana.

Así se tiene que, la simple devolución a la soberanía panameña del canal no ha garantizado una ruptura total de la estructura de control y dominio extranjero, particularmente si se considera que las clases políticas marcan una continuidad con los antiguos gobiernos *oligárquicos*,<sup>17</sup> y las clases económicas predominantes, nacionales y extranjeras, mantienen sus posiciones centrales en la economía nacional en detrimento de una gran mayoría radicalmente empobrecida (Hernández, 2009).

---

<sup>17</sup> Jeffrey A. Winters, (2012), define concisamente "oligarquía" como "*la política de defensa de la riqueza por parte de actores equipados materialmente*". Esta concepción implica dos condiciones: primero, la existencia de una minoría desigualmente dotada de recursos materiales; segundo, la utilización de dichos recursos para sostener su posición materialmente desigual. Sobre la base de esta definición axiomática, Winters busca explicar cómo una posición de predominio económico se traduce en una serie de mecanismos de poder que contribuyen a sostenerla.

De forma inmediata, la sociedad panameña se ha enfrentado a un *modelo neoliberal*,<sup>18</sup> fortalecido a través de la invasión estadounidense en 1989, que dismanteló y debilitó fuertemente al Estado (disolución del ejército, depuración del sistema judicial y coordinación con el sistema judicial norteamericano, liberación económica y financiera, privatización del sector público, flexibilidad laboral, desempleo y pobreza) y reforzó a Panamá como base estratégica del sistema económico transnacional de los Estados Unidos. Bajo este modelo, las antiguas estructuras de poder se han mantenido y se refuerzan, pero ahora aparecen de maneras difusas a pesar del fin del enclave colonial (*Ibid.*).

Entre algunas de las preguntas guías que orientan el desarrollo de la presente investigación destacan:

- ¿Cuál ha sido la importancia geoestratégica del Canal de Panamá, en relación con el comercio marítimo mundial y los intereses de ciertas potencias del orbe?
- ¿De qué manera la geopolítica y la geoeconomía contribuyen a comprender la conformación y organización territorial de la Zona del Canal de Panamá?
- ¿Cuáles fueron los principales antecedentes histórico-geográficos que explican el origen y evolución de la Zona del Canal de Panamá como un enclave político-económico norteamericano?
- ¿Qué implicaciones geopolíticas y geoeconómicas se derivan actualmente del proceso de ampliación del Canal de Panamá?
- ¿Cómo influirá la ampliación del Canal de Panamá en la actividad naviero-portuaria a escala mundial, regional y, en particular, en México?

---

<sup>18</sup> Justo al final de la Guerra Fría, el objetivo del gobierno de Washington fue el de impulsar en América Latina un modelo neoliberal conveniente a los intereses estadounidenses, mediante los lineamientos dados por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial. Los países de la región debían abrir sus puertas a la inversión extranjera, privatizar las empresas públicas y reducir sus gastos en educación, salud y seguridad social para así disponer de recursos para "reanimar" la economía (Davidson, 2003).

Con base en lo anteriormente expuesto, el presente trabajo tiene como motor de investigación la siguiente hipótesis:

## **1.2 Hipótesis**

*En el marco de la globalización económica, el proceso de ampliación del Canal de Panamá forma parte de los procesos de acumulación de capital del sistema económico vigente; dicho proceso genera una serie de impactos territoriales en términos geopolíticos y geoeconómicos a distintas escalas geográficas: global, regional, nacional y local.*

Como parte del diseño de comprobación de la hipótesis a continuación se establecen el siguiente objetivo general y objetivos particulares:

### **1.3 Objetivo general**

- Analizar los impactos territoriales geopolíticos y geoeconómicos a partir de los procesos de acumulación de capital en el marco del programa de ampliación del Canal de Panamá.

#### **1.3.1 Objetivos particulares**

- Ponderar los aportes teórico-conceptuales de la geografía y, específicamente de la geopolítica y la geoeconomía, para comprender las relaciones de poder que construyen el Estado panameño y, en particular, el control, gestión y manejo del Canal de Panamá a partir de los procesos de acumulación por desposesión.

- Examinar los contextos, actores, factores y procesos que han intervenido en la conformación histórica, política, económica, social y ambiental del enclave geopolítico de la Zona del Canal de Panamá, desde la independencia panameña, hasta su restitución de la soberanía a los panameños (1903-1999).
- Identificar las interacciones económicas, políticas y sociales de los diversos agentes internos y externos involucrados que intervienen en el proceso de ampliación del Canal y de sus efectos a distintas escalas geográficas.
- Proyectar los posibles impactos del proceso de ampliación del Canal de Panamá en el mundo y, en particular con las perspectivas vinculadas a los sectores del transporte y el comercio en México.

#### **1.4 Antecedentes investigativos (“*El estado del arte*”).**

A continuación se presenta una relación de los trabajos, informes y reportes que han abordado diversas cuestiones relacionadas con el origen, características y desarrollo del Canal de Panamá. Con estos antecedentes se construyó un marco de referencia que constituye el “estado del arte” de la investigación; para ello se revisaron tesis de licenciatura, maestría y doctorado, vinculados a Panamá y que forman parte del acervo documental de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), de las carreras de Geografía, Estudios Latinoamericanos, Relaciones Internacionales, Derecho y Ciencias Políticas y Sociales, los cuales tratan tópicos y enfoques tan variados, desde las monografías históricas de Panamá, el imperialismo norteamericano, asuntos migratorios, hasta cuestiones asociadas a la globalización y la geopolítica. En relación con las tesis del Colegio de Geografía, únicamente se identificaron tres tesis de maestría que abordan cuestiones ecológicas y de urbanismo de Panamá (tabla 1.1):

**Tabla 1.1 Antecedentes investigativos sobre Panamá, 1966-2013 (Tesis).**

<b>Autor (a)</b>	<b>Año</b>	<b>Título</b>	<b>Grado académico</b>	<b>Asesor (a)</b>	<b>Facultad o Escuela:</b>
Arauz, Reyes Nelva Marissa	2013	<i>El derecho como instrumento de poder en México y en Panamá.</i>	Doctorado	Dr. Salomón Augusto Sánchez Sandoval	Derecho
Calderón, Hernández Armando	2012	<i>Geopolítica de la región Mesoamericana, geoestrategia del Plan Puebla Panamá y el proyecto Mesoamérica frente a los intereses de Estados Unidos.</i>	Licenciatura	Mtro. Víctor Francisco Olguín Monroy	Relaciones Internacionales
Corona, Murillo Noé	2011	<i>La Geopolítica de Estados Unidos de América en el siglo XXI y la Ampliación del Canal de Panamá.</i>	Licenciatura	Dra. Guadalupe Rodríguez de Ita	Estudios Latinoamericanos
Rodríguez, Rivera Francisco	2010	<i>Las políticas de financiamiento de la Ampliación del Canal de Panamá y sus implicaciones económicas (2006-2008).</i>	Licenciatura	Mtro. Dámaso Morales Ramírez	Relaciones Internacionales
Zetina, Nava Nallely	2010	<i>La Geopolítica del Canal de Panamá para el comercio marítimo de EE.UU., China, India y Japón hacia el siglo XXI: ¿A quién beneficia?</i>	Licenciatura	Mtro. Alfredo Córdoba Kuthy	Relaciones Internacionales
Hernández, Rodríguez Carol	2009	<i>Globalización y nacionalización: la disputa por el Canal de Panamá.</i>	Maestría	Dra. Estela Martínez Borrego	Estudios Políticos y Sociales
Palacios, Valdés Roberto Apolo	2009	<i>El proceso de descentralización del estado panameño.</i>	Maestría	Dr. Ricardo Uvalle Berrones	Estudios Políticos y Sociales
Millán, Ríos Valeria	2004	<i>Cuestión migratoria en el Plan Puebla-Panamá.</i>	Licenciatura	Dra. Guillermo Almeyra Casares	Estudios Latinoamericanos
Lambiz, Morales Norberto	2002	<i>El impacto ecológico de la construcción de viviendas y la deforestación en las áreas revertidas del Canal de Panamá.</i>	Maestría	Dr. Luis Fuentes Aguilar	Geografía
Jiménez, Cruz Cynthia	2001	<i>Influencia del Canal de Panamá sobre la economía panameña (1977-2000).</i>	Licenciatura	Mtro. Jaime F. Llanos Martínez	Relaciones Internacionales

Continuación...

<b>Autor (a)</b>	<b>Año</b>	<b>Título</b>	<b>Grado académico</b>	<b>Asesor (a)</b>	<b>Facultad o Escuela:</b>
Benítez, Toledo Daniela	1999	<i>Estados Unidos-Panamá: la polémica en torno del Canal y su futuro inmediato.</i>	Licenciatura	Mtra. Irene Zea Prado	Relaciones Internacionales
Saxe-Fernández, John	1998	<i>Geoeconomía y geopolítica del capital: Estados Unidos-América Latina en la Postguerra Fría, continuidad y discontinuidad: el caso del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica, NAFTA.</i>	Doctorado	Dr. Horacio Cerutti Guldberg	Estudios Latinoamericanos
Castilla, Cepeda Ivonne Margarita	1997	<i>La política exterior de Estados Unidos sobre el Canal de Panamá, en la conformación del nuevo orden mundial.</i>	Licenciatura	Mtro. José Fernando Castillo Tapia	Relaciones Internacionales
Camacho, Gutiérrez Roberto Mario	1994	<i>Una retrospectiva a la invasión norteamericana a Panamá.</i>	Licenciatura	Lic. María Antonieta Riojano Cabrera	Relaciones Internacionales
López, López Griselda	1994	<i>El papel de Panamá como base militar de los Estados Unidos de América.</i>	Licenciatura	Lic. Marina Montiel Romero	Relaciones Internacionales
Sánchez, Díaz José Luis	1994	<i>La situación geográfica de Panamá.</i>	Licenciatura	Mtra. Carmen Samano Pineda	Geografía
Cardoso, Murillo Ivonne	1993	<i>La ANSEA: de la geopolítica a la Geoeconomía.</i>	Licenciatura	Mtro. Rodolfo Arturo Villavicencio López	Relaciones Internacionales
Jiménez, Borrero Alexis José	1977	<i>Panamá: su crecimiento urbano.</i>	Maestría	Dra. María Teresa Gutiérrez de MacGregor	Geografía
Ceballos, Sotomayor Gaspar Antonio	1977	<i>Incidencia de los factores geográficos en el desarrollo urbano del área. Metropolitana de la Ciudad de Panamá.</i>	Maestría	Dra. Silvana Levi de López	Geografía
Castillejos, Gómez Jesús	1969	<i>El Canal de Panamá.</i>	Licenciatura	Lic. Víctor Carlos García Moreno	Derecho
Llanas, Fernández Roberto	1966	<i>El Canal de Panamá.</i>	Licenciatura	n/d	Relaciones Internacionales

Fuente: elaboración propia.



Durante la búsqueda del material bibliográfico como se advierte en la tabla 1.2, se encontró una gran variedad de publicaciones tanto en bibliotecas de la UNAM como en otras instituciones, incluyendo la obtenida de la Universidad Nacional de Panamá resultado del trabajo de campo. Se recopilaron libros, artículos, revistas y reportes, lo que proporcionó un significativo punto de partida para el inicio del presente trabajo.

**Tabla 1.2 Antecedentes investigativos sobre Panamá, 1931-2012 (Libros y documentos).**

Autor (a)	Año	Título	País de origen
De Banville, Marc,	2012	<i>Canal Francés 1880-1904. La aventura de los franceses en Panamá.</i>	Panamá.
Autoridad del Canal de Panamá (ACP).	2011	<i>Canal de Panamá Canal. Historia y futuro del Canal.</i>	España.
Suárez, Omar.	2011	<i>El Canal de Panamá. Canal 1880-1984.</i>	Panamá.
Caffaratto, Alberto.	2010	<i>Guía del Canal de Panamá.</i>	España.
Sabonge, Rodolfo y Ricardo J. Sánchez.	2009	<i>El Canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe.</i>	Chile.
Cebrián, Juan.	2007	<i>Núñez de Balboa; Colón; Cortés; Orellana y otros valientes descubridores. Las aventuras de los conquistadores.</i>	España.
Instituto Geográfico Nacional "Tommy Guardia".	2011	<i>Atlas Nacional de la República de Panamá.</i>	Panamá.
Castillero, Alfredo.	2004	<i>Historia General de Panamá. Volumen I. Tomo I; Volumen I. Tomo II; Volumen II; Volumen III. Tomo I y II. De las sociedades originarias y el orden colonial al Panamá del Siglo XX.</i>	Panamá.
McCullough, David.	2004	<i>Un camino entre dos mares. La creación del Canal de Panamá.</i>	España.
Track, Antonio.	1999	<i>El canal de Panamá. Biblioteca de la Cultura Panameña, Tomo 16.</i>	Panamá.
Fernández, Sara.	1998	<i>El Canal de Panamá en la globalización de la economía mundial, en El Canal de Panamá en el siglo XXI.</i>	Panamá.
González, Gustavo, et al.	1994	<i>Invasión a Panamá.</i>	Panamá.
Gerstle, Mack.	1992	<i>La tierra dividida. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos de canal ístmico.</i>	Panamá.
Ricord, Humberto.	1991	<i>Noriega y Panamá. Orgía y Aplastamiento de la Narcodictadura.</i>	México.

Continuación...

Autor (a)	Año	Título	País de origen
Ang, Gonzalo.	1991	<i>Grandes acontecimientos del Siglo XX.</i>	México.
Dinges, John.	1990	<i>Nuestro Hombre en Panamá. Cómo el General Noriega utilizó a los Estados Unidos, e hizo millones en drogas y armamentos.</i>	México.
Gaspar, Luis y Toty Suárez	1990	<i>Panamá, la lucha gigantesca de un pequeño gran país.</i>	Argentina.
Navarrete, Ela.	1990	<i>Panamá ¿Invasión o revolución?</i>	México.
Soler, Ricaurte.	1989	<i>Panamá: historia de una crisis.</i>	México.
Materno, Juan.	1982	<i>Tratados del Canal de Panamá. Tomo Primero. Política Internacional de Panamá.</i>	Panamá.
Rueda, Juan.	1982	<i>Panamá cintura del continente americano.</i>	México.
Arosemena, Justo.	1981	<i>Panamá y nuestra América.</i>	México.
Banco Nacional de Panamá.	1980	<i>Tratados del Canal de Panamá.</i>	Panamá.
Fernández, Alberto.	1979	<i>Canal de Panamá. ¿Canal Zone?</i>	Cuba.
Gayner, Harry.	1979	<i>Lo que ignoramos del Canal de Panamá.</i>	México.
Jaramillo, Enrique, et al.	1976	<i>El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino.</i>	México.
Duval, Miles.	1973	<i>De Cádiz a Catay.</i>	Panamá.
Lemaitre, Eduardo.	1971	<i>Panamá y su separación de Colombia. Bogotá.</i>	Panamá.
Rebolledo, Álvaro.	1957	<i>Canal de Panamá. Reseña Histórico-Política de la comunicación interoceánica, con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia.</i>	Colombia.
Castillero, Ernesto.	1931	<i>El Ferrocarril de Panamá y su historia.</i>	Panamá

Fuente: elaboración propia.

Además de las principales fuentes bibliográficas relacionadas con la historia de Panamá y la construcción del Canal y su ampliación, se consultaron diversas páginas de Internet y videos de la ACP. Mención especial merece, una magna obra constituida por una colección de libros sobre la *Historia General de Panamá*, del Director Alfredo Castillero Calvo, publicados en el 2004, por el Comité Nacional del Centenario de la República de Panamá, con motivo del festejo de la celebración de los cien años de vida independiente de este país. Esta publicación fue el resultado de la necesidad que existía en Panamá de un trabajo que recogiera de manera extensa, profunda y analítica los complejos y ricos procesos históricos que ha experimentado su sociedad desde los tiempos más lejanos; de dicha colección se consultaron los cinco tomos.

También se recurrió de manera virtual y remota a diversos blogs y diccionarios en línea; así como a centros de documentación distantes, donde se tuvo acceso a ciertos trabajos antiguos y recientes de especialistas sobre el tema del Canal de Panamá y su ampliación. Entre ellos destaca el sitio oficial de la ACP, la página oficial del Canal de Suez, la del Ferrocarril de Panamá, la Asociación Lesseps y; revistas electrónicas como la Revista Cultural Lotería, editada en Panamá; la de la Secretaria de Relaciones Exteriores y del Banco General de Panamá; así como diarios en línea, este fue el caso de La Estrella (Panamá), La Prensa (México), La Jornada (México), El Herald de Honduras; además se tuvo acceso a información por medio de correos electrónicos con el personal de la ACP, resultado de los contactos derivados de la práctica de campo.

### **1.5 Aspectos metodológicos.**

En esta investigación se analizaron diferentes tipos de información para comprender más a fondo, las situaciones que se han presentado a lo largo la historia de la sociedad panameña y de la Zona del Canal, área estratégica relacionada al transporte, el comercio y, en específico, al enclave que significó por casi 100 años; aunado a los nuevos paradigmas del transporte y el comercio marítimo internacional en la globalización.

Es fundamental destacar que con el propósito de obtener un conocimiento *in situ* sobre el tema de investigación, se tomó la decisión de superar únicamente las aportaciones obtenidas de los estudios de gabinete y efectuar un **trabajo de campo a Panamá**, el cual se llevó a cabo del miércoles 3 al domingo 7 de septiembre de 2014. Se visitaron los lugares considerados obligados para la obtención de información relevante, los cuales se estudiaron y programaron antes de efectuar el viaje (puntos de verificación) dentro y fuera de la Zona del Canal de Panamá (tabla 1.3).

La visita al Canal de Panamá tuvo como objetivo principal fortalecer el conocimiento adquirido en gabinete a través de la bibliografía consultada durante el proceso de recopilación de información, para lo cual se realizó la búsqueda de libros, revistas, reportes, estadísticas y mapas en bibliotecas, librerías, museos y, directamente, en las instalaciones de la ACP.

Se buscó enriquecer la investigación por medio de técnicas como la de “observación participante,”<sup>19</sup> del registro fotográfico y la obtención de videos a lo largo de los puntos de verificación programados en la Zona del Canal de Panamá. Otro de los propósitos de la visita fue examinar en forma directa el territorio en cuestión; es decir, conocer el funcionamiento del Canal, sin olvidar la aplicación de entrevistas al personal que trabaja en la ACP y a la gente que habita y trabaja dentro de la Zona del Canal (figura 1.5). Tal circunstancia permitió valorar las distintas perspectivas sobre la presencia norteamericana, en relación con las cuestiones de la restitución del Canal a los panameños, los empleos en la ACP, las bases militares y la ampliación de éste, entre otros asuntos (figura 1.6).

---

<sup>19</sup> En esta técnica el investigador comparte con los investigados su contexto, experiencias y vida cotidiana, para conocer directamente toda la información que poseen los sujetos de estudio sobre su propia realidad, o sea, pretende conocer la vida cotidiana del grupo desde el interior del mismo.

**Tabla 1.3 Trabajo de campo en Panamá: puntos de verificación, del 3 a 7 de septiembre de 2014.**

<b>Día</b>	<b>Hora</b>	<b>Lugar</b>	<b>Actividades</b>
Miércoles 03 de septiembre.	06:20 hrs.	<i>Aeropuerto Ciudad de México.</i>	Salida de la Ciudad de México.
Miércoles 03 de septiembre.	11:55 hrs.	<i>Aeropuerto Tocumén Panamá.</i>	Llegada al Aeropuerto y renta de vehículo para una mejor movilidad.
Miércoles 03 de septiembre.	14:00 hrs.	<i>Puentes Las Américas y Centenario.</i>	Observación de la actividad marítima en el Canal de Panamá.
Miércoles 03 de septiembre.	16:00 hrs.	<i>Esclusas Miraflores.</i>	Observación y análisis del paisaje, acopio de información (libros, folletos y material audiovisual).
Miércoles 03 de septiembre.	20: 00 hrs.	<i>Pernocta en Puerto de Colon.</i>	-----
Jueves 04 de septiembre.	09:00 hrs.	<i>Zona Libre de Colon.</i>	Observación participante de la actividad comercial internacional, acopio de información y entrevistas.
Jueves 04 de septiembre.	18:00 hrs.	<i>Visita y Pernocta en localidad de Gamboa.</i>	Observación y análisis del paisaje natural (clima e hidrografía del Río Chagres). Acopio de información en librería.
Viernes 05 de septiembre.	10:00 hrs.	<i>Esclusas Gatún.</i>	Observación del proyecto de ampliación del Canal, plática audiovisual y entrevistas (fotos y videos).
Viernes 05 de septiembre.	16:00 hrs.	<i>Visita y Pernocta en Ciudad de Panamá.</i>	Reconocimiento de la ribera oriental del Canal de Panamá.
Sábado 06 de septiembre.	09:00 hrs.	<i>Biblioteca de la Universidad.</i>	Búsqueda y recopilación de material (libros, artículos de revistas y cartografía).
Sábado 06 de septiembre.	14:00 hrs.	<i>Museo del Canal Interoceánico y Casco Histórico.</i>	Visita del museo y adquisición de materiales (libros y videos.)
Sábado 06 de septiembre.	18:00 hrs.	<i>Visita al Puerto de Balboa y Pernocta en Ciudad de Panamá.</i>	Observación del paisaje urbano (principal puerto del enclave estadounidense).
Domingo 07 de septiembre.	08:00 hrs.	<i>Isla Flamenco (Marina).</i>	Observación y análisis del paisaje, antigua prisión de EEUU, hoy importante marina náutica
Domingo 07 de septiembre.	10:00 hrs.	<i>Panamá Viejo.</i>	Observación y análisis del paisaje (Patrimonio de la Humanidad).
Domingo 07 de septiembre.	14:00 hrs.	<i>Aeropuerto Tocumen Panamá.</i>	Observación y análisis del paisaje urbano.
Lunes 8 de septiembre.	00:30 hrs.	<i>Aeropuerto Ciudad de México.</i>	-----

Fuente: Gordillo Borrallés, Juan Carlos. Trabajo de campo realizado del 3 a 7 de septiembre de 2014.

**Figura 1.5 Entrevista a personal de la ACP en la zona de ampliación (Esclusas de Gatún).\***



Fuente: Gordillo Borrallés, Juan Carlos. Trabajo de campo realizado del 3 al 7 de septiembre de 2014.  
\* Nota: Durante las entrevistas al personal de la ACP, se detectó que “desconocían” u “omitían” el tema de la inversión de Estados Unidos en el proyecto de ampliación del Canal de Panamá.

Otro aspecto relevante a mencionar derivado del trabajo de campo fue investigar sobre el destino de las instalaciones de las bases estadounidenses, la llamada “Escuela de las Américas”<sup>20</sup> (hoy Hotel Meliá en la Zona del Canal), y comprobar si definitivamente el ejército estadounidense se había retirado por completo de la Zona del Canal. En terreno se evidenció que muchas de las antiguas instalaciones, ahora son utilizadas por los panameños, como oficinas gubernamentales, hoteles y casas habitación, y algunas de ellas por gente que ha inmigrado a Panamá en la búsqueda de residencia permanente, en virtud de las facilidades que se otorgan, en la actualidad a los extranjeros para adquirirla.<sup>21</sup>

<sup>20</sup> La Escuela de las Américas fue el centro de “entrenamiento” más nefasto que ha existido, por la estela de abusos y violaciones a los derechos humanos que han dejado sus “graduados” en sus propios países. Se fundó en 1946 en Panamá. En 1984 como resultado de los Tratados Torrijos-Carter para la devolución del Canal de Panamá, se instaló en los mismos Estados Unidos. Durante su funcionamiento, miles de oficiales de las Fuerzas Armadas de América Latina recibieron entrenamiento militar a manos de instructores norteamericanos (SAO, 2014).

<sup>21</sup> Nota: Esta aseveración descansa en las entrevistas del trabajo de campo realizado en Panamá.



Figura: 1.6 Collage de puntos de verificación en el Canal de Panamá, 2014.\*



Fuente: Gordillo Borrallés, Juan Carlos. Trabajo de campo realizado del 3 al 7 de septiembre de 2014. \* Nota: A diferencia de lo publicado en algunos medios de comunicación, los recorridos de campo permitieron constatar *in situ*, las dimensiones y el avance del proyecto de ampliación del Canal de Panamá.

Asimismo se efectuó un **trabajo de campo por el Istmo de Tehuantepec**, del Puerto de Coatzacoalcos, Veracruz a Salina Cruz, Oaxaca; para identificar y constatar si existen, en la actualidad, los elementos necesarios y suficientes para la creación de un “canal seco” en esta zona, con base en el uso del transporte multimodal (vías férreas y autopistas).

Este recorrido por el Istmo de Tehuantepec se efectuó del 1 al 4 de mayo de 2015. Se visitaron las instalaciones de la Administración Portuaria Integral (API) de Coatzacoalcos; instalaciones de Pemex y diversos complejos petroquímicos; además se observaron las condiciones en las que se encuentran los “patios del ferrocarril,” en esta instalaciones se obtuvieron entrevistas informales con los trabajadores de la empresa ferroviaria (FERROMEX), en Coatzacoalcos.

En la región de Salina Cruz se observó, el proceso de ampliación del puerto y el astillero en donde se están construyendo remolcadores de barcos; aunado a ello se recorrieron las antiguas instalaciones y patios del ferrocarril de la localidad, que alguna vez formaron parte de Ferronales,<sup>22</sup> ahora olvidados (tabla 1.4). Los pormenores de estas visitas se abordan en el capítulo IV, y se retoman en las conclusiones, perspectivas y propuestas para México ante el proceso de ampliación del Canal de Panamá.

De esta manera, el proceso de investigación se basó en una primera etapa: *descriptiva-explicativa*, en la que se investigó tanto el tópico en general (por medio de la construcción del “estado del arte”), como los distintos temas ligados a él, como son la globalización, el imperialismo, la geopolítica y la geoeconomía.

---

<sup>22</sup> A 18 años de la privatización del servicio ferroviario nacional y a 12 de la desaparición de Ferrocarriles Nacionales de México, la Comisión de Vigilancia de la Auditoría Superior de la Federación de la Cámara de Diputados exigió resultados del plan de liquidación instrumentado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ante la evidente realidad de que ese vital medio de transporte en manos privatizadas en algunas regiones esta igual como lo heredó de don Porfirio Díaz. Señalo que con el añejo discurso neoliberal de la incapacidad del Estado mexicano para invertir en su modernización, se entregó a consorcios extranjeros, que en lugar de llevarlos al siglo XXI, lo han regresado al siglo XIX, convirtiendo en chatarra a vías, máquinas e infraestructura de estaciones y terminales que prácticamente es inexistente (Diario Basta, 2014 y; trabajo de campo en el Istmo de Tehuantepec).



**Tabla 1.4 Trabajo de campo en el istmo de Tehuantepec: puntos de verificación, del 30 de abril al 04 de mayo de 2015.**

Día	Hora	Lugar	Actividades
Jueves 30 de abril.	00:00 hrs.	<i>Terminal de Autobuses de Oriente.</i>	Salida de la Ciudad de México a Coatzacoalcos, Veracruz.
Viernes 01 de mayo.	8:00 hrs.	<i>Coatzacoalcos, Veracruz.</i>	Llegada al Puerto de Coatzacoalcos, Veracruz, Búsqueda de hospedaje.
Viernes 01 de mayo.	10:00 hrs.	<i>Visita de las Instalaciones de la Autoridad Portuaria Integral (API), Coatzacoalcos.</i>	Observación y análisis del paisaje y, actividad marítima en el puerto, toma de fotografías y entrevistas informales de las actividades que se realizan en el área de la API.
Viernes 01 de mayo.	15:00 hrs.	<i>Visita del museo y biblioteca de la API Coatzacoalcos.</i>	Búsqueda y recopilación de material (libros, revistas, informes, audiovisuales y cartografía).
Viernes 01 de mayo.	19:00 hrs.	<i>Recorrido por el puerto y la ciudad de Coatzacoalcos.</i>	Observación y análisis del paisaje urbano y actividades económicas en el puerto de Coatzacoalcos.
Sábado 02 de mayo.	08:00 hrs.	<i>Recorrido por la zona industrial y patios de Ferromex en Coatzacoalcos, Veracruz.</i>	Entrevistas no estructuradas en los complejos petroquímicos de Coatzacoalcos y patios del ferrocarril. Toma de fotografías y acopio de información.
Sábado 02 de mayo.	20:00 hrs.	<i>Traslado por carretera a Salina Cruz, Oaxaca (Autobús) y, pernocta en la zona de estudio.</i>	Observación y análisis del paisaje rural-urbano y vías de comunicación. Toma de fotografías y entrevistas no estructuradas a conductores del autotransporte de pasajeros y carga.
Domingo 03 de mayo.	8:00 hrs.	<i>Recorrido por la ciudad y puerto de Salina Cruz, Oaxaca.</i>	Visita a la zona portuaria de Salina Cruz. Toma de fotografías y entrevistas no estructuradas a trabajadores del puerto, transportistas, taxistas y habitantes de la localidad.
Domingo 03 de mayo.	22:00 hrs.	<i>Salida de Salina Cruz, Oaxaca a la Ciudad de México.</i>	Traslado a la Ciudad de México por autotransporte público de pasajeros.
Lunes 04 de mayo.	06:00 hrs.	<i>Llegada a la Ciudad de México.</i>	-----

Fuente: Gordillo Borrallas, Juan Carlos. Trabajo de campo realizado del 30 de abril al 4 de mayo de 2015.

En esta investigación se utilizó el método deductivo (de lo general a lo particular) que contempló abordar no solo hechos concretos, sino determinadas nociones admitidas como verdades fundamentales, y por medio del razonamiento abstracto se pretendió explicar los procesos económicos, políticos, sociales y culturales.

De acuerdo con Dieterich (2003), entre los rasgos esenciales del método deductivo se encuentran:

- La selección de premisas, que consistió en identificar los hechos más importantes, como una guía que orientó y secuenció el trabajo en su arranque a través de una serie de cuestionamientos básicos.
- Conocidos estos antecedentes, se dedujeron las relaciones constantes, de naturaleza uniforme, que dadas ciertas circunstancias, los ligaban entre sí y conformaban el proceso a estudiar.
- Sobre la base de las deducciones anteriores se procedió a formular la hipótesis, los objetivos generales y particulares, así como un primer acercamiento a las teorías y conceptos fundamentales a desarrollar.
- Se construyó una versión de la estructura capitular, la cual se depuró conforme se avanzó en la investigación.

Con la información obtenida se inició la segunda etapa: *analítica-interpretativa*, la cual implicó seleccionar, contrastar e interpretar los diferentes hechos y consecuencias de los procesos históricos, sociales, económicos y políticos vinculados con la construcción y ampliación del Canal de Panamá. En esta parte, la extensa y muy variada información

permitió examinar la problemática desde distintos ángulos y a diversas escalas (global, nacional, regional y local), siempre privilegiando el análisis territorial.

## **1.6 Estructura general de la investigación.**

La presente tesis está conformada por cuatro capítulos y un apartado de conclusiones, perspectivas, limitaciones y propuestas, los cuales están organizados de la siguiente forma:

El capítulo I de carácter introductorio está orientado al planteamiento y fundamentación del tema central, en el que se responden preguntas: ¿Qué se va a investigar? y, ¿por qué? Así se presenta una breve explicación relacionada con los asuntos geoeconómicos y geopolíticos del Canal de Panamá y de su proceso de ampliación en el contexto de la globalización económica. Asimismo, se formulan preguntas clave, se desarrolla una hipótesis y una serie de objetivos propuestos como parte del diseño de comprobación de la misma. Además, se incluye un marco de referencia como el punto de partida de la investigación (“estado del arte”) y, un apartado de aspectos metodológicos en los que se destaca el procedimiento investigativo con énfasis en el trabajo de campo.

En el capítulo II se establecen las posiciones investigativas, se delimitan y precisan las aproximaciones teóricas y conceptuales vinculadas con el proceso de la globalización económica, el imperialismo norteamericano, la acumulación por despojo, sus implicaciones geopolíticas y geoeconómicas asociadas al desarrollo de los *Hubs* y la evolución del transporte marítimo internacional.

Los antecedentes históricos fundamentales de Panamá, su significativa posición estratégica en el mundo para construir en él una vía interoceánica y transformarla en un enclave de gran importancia para el comercio mundial y militar por parte de EE.UU. son

abordados en el capítulo III. Así también se analizan sus características fisiográficas y la construcción del ferrocarril y del Canal, los conflictos y los Tratados que se llevaron a cabo y, finalmente, la restitución de la vía interoceánica a los panameños.

El capítulo IV se refiere a las implicaciones geopolíticas y geoeconómicas de la ampliación del Canal de Panamá, la planeación, el financiamiento, así como las cuestiones técnicas y los avances en la construcción hasta el 31 de agosto de 2015; la competencia que habrá con la realización de otros canales como el de Nicaragua o el “canal seco” entre Honduras y el Salvador; sin soslayar las características e importancia de los puertos *Hubs*. Asimismo se examina el potencial existente en México en relación con la creación del “canal seco”, que comunique al puerto de Salina Cruz en Oaxaca con el puerto de Coatzacoalcos en Veracruz.

Por último se exponen las consideraciones finales que incluyen: las conclusiones, aportaciones, limitaciones de la investigación y la prospectiva; es decir, las perspectivas en torno al futuro del Canal de Panamá y se plantean algunas propuestas que podrían ser convenientes para México, en función del corredor del istmo de Tehuantepec.

## CAPÍTULO II. APROXIMACIONES TEÓRICO-CONCEPTUALES PARA EL ANÁLISIS DEL CANAL DE PANAMÁ Y SU PROCESO DE AMPLIACIÓN.

### 2.1 Geografía, espacio y poder.

*“El Estado que no tiene el poder de dominio (terrestre, marítimo y aéreo) está condenado a la disgregación” (Ratzel, Friedrich, 1896)<sup>23</sup> (figura 2.1).*

**Figura 2.1 Canal de Panamá: Buques cargueros que navegan por el Lago Gatún, 2014.\***



Fuente: Gordillo Borrallles, Juan Carlos. Trabajo de campo realizado del 3 al 7 de septiembre de 2014.

\*Nota: La industria del transporte marítimo es de suma importancia para el mundo moderno. Tiene gran influencia en cuestiones de desarrollo social y económico, también es generadora de fuente de empleos.

El objeto de estudio de la Geografía son los fenómenos o procesos sociales considerados en su formulación en la esfera material, social y mental como *espacio*. El espacio es un concepto que las Ciencias Sociales y, en particular, en Geografía responde a la necesidad

---

<sup>23</sup> Geógrafo e historiador alemán Friedrich Ratzel (1844-1904), fue considerado el primero en sistematizar a la Geografía Humana, a partir de teorías biológicas para explicar hechos de la geografía política, es decir, concebía al Estado como un organismo vivo (Jones, *et al.* 2004).

teórica de construir una herramienta intelectual para identificar, explicar y analizar la configuración física que ofrece la sociedad y que responde al propio desarrollo social como una dimensión de éste (Romero, 2007).

El concepto de espacio sirve como ayuda para ordenar las experiencias; no es un objeto específico, es un concepto epistemológico. Permite localizar los objetos con independencia de su naturaleza. De ahí el carácter no significativo de expresiones como problemas espaciales, porque no son tales, sino en realidad problemas de acción social (*Ibid.*).

Un asunto esencial en geografía y, en particular, en el análisis del espacio geográfico es la visión global, sin la cual la política mundial sería imposible. La adquisición y perpetuación de esta perspectiva está basada en el sentido del “mundo como un todo” que los actores más poderosos deben explorar y dominar (Agnew, 2005).

La geografía humana centra su atención en las relaciones existentes entre fenómenos sociales y los del mundo material, que no son de orden natural o ambiental. Es una disciplina que aborda los procesos de socialización en espacios determinados que generan grupos sociales, y cómo la gente transforma los lugares y se transforman a sí mismos, a través de dichos procesos (Johnston 1988, citado en Romero 2007).

### **2.1.1 Pensar el espacio: Diferentes conceptualizaciones geográfico-políticas asociadas al poder.**

Pensar el espacio, en la geografía de hoy, significa indagar y desmontar los elementos que han conformado el entendimiento del *espacio geográfico*<sup>24</sup> en la cultura occidental y en la tradición académica y, que componen y conjuntan, la tradición de la disciplina.

---

<sup>24</sup> El *espacio geográfico* es un espacio material y concreto con una serie de características (localizable, diferenciado y cambiante) que suelen prestarle una clara originalidad; es el resultado de la proyección de la sociedad o considerado como un producto social. Sociedad y espacio constituyen un todo indisoluble en un sistema de interacciones (López y Benito, 1999).

De acuerdo con Frutos (1986), en las definiciones de espacio geográfico que se han utilizado con mayor frecuencia, desde las clásicas a las más complejas, en todas ellas subyace la convergencia de fenómenos (físicos o naturales y humanos y sociales), que en una permanente y dinámica interacción, muestran el carácter diverso y cambiante de la superficie terrestre. El autor plantea que, la ciencia geográfica, hoy en día, es considerada como uno de los campos de investigación interdisciplinarios más importantes, comprende procesos tales como: la relación entre población y territorio (Geografía de la Población); los problemas de acceso y distribución de los recursos naturales (Geografía Económica); la vinculación entre la actividad humana, el funcionamiento de los ecosistemas y la protección de la biodiversidad (Geografía Ambiental) y; el análisis de la distribución espacial del poder (Geografía Política).

La incorporación de la expresión darwiniana “espacio vital” al vocabulario de la Geografía Política y, posteriormente, de las Relaciones Internacionales se realizó de la mano de Friedrich Ratzel (1897), al que se le atribuye la fundación de la Geografía Política moderna. Aunque no proporcionó una definición expresa de “espacio vital” (*Lebensraum* en alemán), se puede inferir que lo consideraba como la región geográfica donde los organismos vivos existían y, en la medida en que los Estados tendrían una naturaleza orgánica estarían vinculados a un espacio vital que formaría un todo indisoluble con la población. Así, Ratzel, sostenía que:

*“Cierta número de personas está ligado al área del Estado, viven en su tierra, extraen su sustento de ella, y están por lo demás vinculados a ella a través de relaciones espirituales. Junto con este trozo de tierra forman el Estado” (Ratzel 1896, citado en Cairo, 2011).*

Como concepto o herramienta, el espacio no necesariamente es una expresión tangible, si bien en el uso habitual del lenguaje se entiende como sinónimo de las cosas u objetos

materiales a los que se refiere. Es evidente, que el espacio no es, por si misma, una calle o el campo, los árboles o la roca; el espacio los comprende conceptualmente pero no los sustituye, los convierte, eso sí, en objetos espaciales, porque forman parte de lo que se considera espacio (Agnew, 2005).

El espacio ha sido un concepto muy utilizado para definir distintos aspectos de las manifestaciones externas de la realidad humana. El geógrafo francés Oliver Dollfus (1982), afirmaba que "el espacio" se presume como el objeto de estudio de la geografía. La modernidad capitalista se encontró con la posibilidad de acceder a espacios y se convirtió en el objeto fundamental de estudio de la geografía desde su formación como ciencia en la era moderna (Fernández, 2009).

El espacio ha recibido diferentes acepciones por ejemplo, en el libro *El espacio geográfico*, de Dollfus (1982), lo definía como el escenario del conjunto de procesos y fenómenos que son susceptibles de análisis en un ente, que debido a la combinación de elementos durante su evolución, se distingue como algo único y diferenciable de aquellos otros que lo rodean.<sup>25</sup> Así, cada espacio es concebido como homogéneo debido a:

*"... la repetición de determinado número de formas, de un juego de combinaciones que se reproducen de manera parecida, aunque no perfectamente idéntica, en una determinada superficie"* (Dollfus, 1982).

El espacio empezó a ser el elemento de donde se obtenían los recursos para que el desarrollo capitalista se pusiera en marcha y se modificara. Como el objeto principal era la transformación, se asumió una concepción en la que el espacio era fijo, que parecía no cambiar más que los contenidos que tenía. Con ello vino la necesidad de rotar el tiempo.

---

<sup>25</sup> La modernidad y los descubrimientos asociados a ésta, se encargó de sistematizar los hallazgos que se encontraron en América, África y Asia, tanto para el conocimiento de los continentes, que debieron ser representados en mapas, como para ubicar los recursos que había en éstos. Se adoptó una visión del espacio como contenedor y recipiente de objetos materiales, que además necesitaron ser representados con el fin de sistematizar los hallazgos encontrados (López y Ramírez, 2012).



Con la velocidad, la transformación hizo que este último elemento fuera primordial, tiempo y espacio se analizaban separados, y el segundo, estaba supeditado al primero: el tiempo de la transformación y el movimiento eran lo importante, y el espacio estaba subordinado. Así, el espacio, en sus múltiples manifestaciones, pertenecía a la geografía, el cual se fusionó a la naciente historia (Ramírez, 2003).

La derrota del determinismo geográfico y la aparición del posibilismo resultaron en la formación de la visión regionalista de Vidal de la Blanche, quien a partir de la interpretación de los paisajes, contiene en la generación de espacios homogéneos que integran a la naturaleza con el quehacer social humano. En opinión de Wallerstein (1996), este hecho dio un nuevo suspiro al anacronismo en que había caído la geografía por su tendencia generalista, sintetizadora y no analítica y, a partir del nuevo estudio de las regiones en los países, pudo ser un instrumento valioso en la generación del conocimiento en las naciones de reciente formación, durante los siglos XVIII y XIX.

Por otro lado, la dimensión geométrica se comenzó a emplear en la primera mitad del siglo XX, con lo cual se empezó a analizar el espacio geográfico con base en la adopción de los modelos, como los de Vön Thünen y Lösch, así como el de Christaller, quienes a partir de modelos geométricos trataron de explicar la forma en cómo se organiza la relación campo-ciudad, sustentada en la especialización de círculos de producción establecidos alrededor de los centros productivos, en el primer caso, o de servicios que permitían la jerarquización de los centros urbanos, en el segundo. Ambos modelos coincidían en la adopción de criterios de espacio homogéneo, postura que se repitió nuevamente a mediados del siglo XX, cuando Boudeville usó al espacio contenedor de elementos e identificó las áreas que podían ser motivo de intervención estatal y de dotación de recursos, como áreas de planeación. Todas estas perspectivas del espacio se constituyeron como visiones fundamentales del espacio-región, con fines de análisis geográfico (Reyes y López, 2012).

En 2005, la geógrafa británica Doreen Massey, generó una aportación significativa al análisis del objeto de estudio de la geografía, en su texto *“Por el espacio”* (*For Space*), que llegó a constituirse en una reflexión epistemológica del espacio conocida como *“Geometrías del Poder”*, la cual enfatizaba el carácter social que el espacio tiene; en su opinión, se erige como una reflexión profunda sobre este concepto para enfrentar los cambios que se presentan en el siglo XXI. La interpretación de Massey sobre el espacio se basa en tres postulados fundamentales: a) La vinculación entre el espacio y el poder; b) El espacio integrando la posibilidad de múltiples trayectorias y; c) El espacio como sistema abierto en continuo proceso de transformación (Ramírez, 2003).

Para estudiar el espacio es necesario reconocerlo por su nombre propio, esto es, ubicarlo con la mayor certeza sobre la superficie terrestre (Pinchemel y Pinchemel, 1988). Se debe localizar de la manera más precisa, mediante coordenadas o en función de otros elementos. Salvo que se esté realizando un ejercicio de teoría, el investigador no estudia *“la región”* en abstracto sino que, desde un inicio lo localiza y lo identifica. Así, el investigador define el territorio que está en examen, de preferencia, de la misma forma en que los pobladores de dicho espacio lo definen y lo nombran (Fernández, 2009).

Un segundo componente de la definición consiste en afirmar que el espacio que interesa estudiar en la ciencia geográfica es el de la producción humana (Lefebvre, 1986 y; Smith, 1995). El espacio no está dado por la naturaleza o por alguna divinidad sino que es un producto cultural (Eliade, 1987). Es la mirada de una colectividad lo que le proporciona sentido al fenómeno natural y en esa forma lo modifica, lo adapta, lo hace inteligible. Pero más aún, el espacio que interesa primordialmente al conjunto de las Ciencias Sociales es aquel que ha sido apropiado por la sociedad, que muestra en su paisaje construcciones humanas. Todo espacio concebido por el ser humano es un *“espacio geográfico”* (Dollfus, 1982).

Yves Lacoste (1977), en su obra *La geografía: un arma para la guerra*, subrayó que la geografía no es un fruto de la concepción clásica de la división del saber por el saber, sino una herramienta esencial en manos de la élites que ejercen su hegemonía en el poder político, económico y social, tanto para explotar los recursos de interés en sus dominios coloniales, neocoloniales o áreas de influencia, como para librar guerras. Así plantea que:

*“las representaciones espaciales sólo tienen auténtico sentido para quienes saben leerlas, y éstos son escasos; de esta manera, la gente no se da cuenta de cómo se le ha engañado hasta el final de la obra, cuando los cambios se han convertido, en buena parte en irreversibles”* (Lacoste, 1977).

Las prácticas espaciales dominantes pueden beneficiar desproporcionalmente a un Estado, este fue el caso de Gran Bretaña a mediados del siglo XIX y de los Estados Unidos desde su conformación como nación, luego con la apertura del Canal de Panamá y, posteriormente con mayor fuerza a partir de la Segunda Guerra Mundial (Sánchez, 1979 y 1992).

### **2.1.2 Poder y territorio: El carácter geoestratégico del territorio.**

Según lo establece el geógrafo político, británico-norteamericano, John Agnew (2005), en la imaginación geopolítica moderna la definición de poder se explica como la capacidad de obligar a otros a cumplir con su voluntad (*poder sobre*). Esto lleva a un concepto de poder como monopolio del control ejercido igualmente sobre todos los lugares dentro de un territorio dado o de un área geográfica por un grupo social dominante o de élite (*poder despótico*). Así también, todas las prácticas sociales implican el uso del poder, es decir, la capacidad de abordar acciones encaminadas a la realización de objetivos socialmente aprobados (*poder para*).

Con relación al poder Agnew (2005), observa que se presentan súbditos obedientes y desobedientes, existen múltiples puntos en los cuales el consentimiento y la resistencia forman parte de la expansión o del retraimiento de la territorialidad entre los Estados y los súbditos y, por lo tanto, la definición de la territorialidad efectiva del Estado.

El vínculo *Estado*<sup>26</sup> y *Poder*<sup>27</sup> en la imaginación geopolítica moderna se da con base a relaciones coercitivas, entre Estados son la única manera en que se ejerce el poder más allá de los límites del Estado territorial. Incluso la cooperación entre Estados, se interpreta como un disfraz de la búsqueda del beneficio propio. A nivel del sistema de Estados, el concepto de hegemonía es usado habitualmente para indicar el dominio ejercido por un Estado determinado sobre otros durante un período histórico concreto y cómo conectan entre sí a los diferentes actores en una sociedad global (Agnew, 2005).

Para el sociólogo alemán Max Weber, el concepto de poder está asociado a la obediencia. Así expresa, que el poder debe entenderse como la probabilidad de que una orden concreta sea obedecida por un determinado grupo de hombres. A pesar de la ambigüedad que el término “probabilidad” incorpora, y que es sometida a diversas críticas, la relación poder-obediencia es operativa a la hora de analizar las variadas situaciones de poder (Sánchez, 1979 y 1992).

La concepción del poder como la capacidad para obtener obediencia, no se aleja mucho del sentido que Marx y Engels le dan en la obra *La ideología alemana* (1974), en la que

---

<sup>26</sup> En sentido amplio, puede entenderse por Estado a un conglomerado social, política y jurídicamente constituido, asentado sobre un territorio determinado, sometido a una autoridad que se ejerce a través de sus propios órganos, y cuya soberanía es reconocida por otros Estados; es decir, es una agrupación permanente de individuos, unidos entre sí por lazos de solidaridad, autoridad y organizada de una manera permanente sobre un territorio y sometido a las mismas leyes políticas; es así como un Estado puede comprender varias naciones (Naranjo, 2010).

<sup>27</sup> En una relación económica, política, o social, quien impone su criterio o sus intereses es quien consigue que los otros lo acepten, lo que comporta una “obediencia”. Esto es claro cuando la situación es de tensión o de conflicto de intereses, ya que la consecución por una de las partes de sus objetivos implica que la otra no ha tenido la fuerza suficiente como para imponerse y no le queda otra opción que obedecer, a pesar de que interiormente no lo acepte, en virtud de que no puede evitarlo. Según esto, el concepto de obediencia en sentido amplio, será la aceptación, forzada o voluntaria, de los designios de otro, al no disponer de la fuerza suficiente para imponer los suyos (Sánchez, 1979 y 1992).

sostenían que se asimila poder con la “capacidad de imponerse” con la “capacidad de dominar”, para los que en aquel momento no tienen poder, que han de aceptar el poder del otro por incapacidad de imponerse a ellos. De aquí derivarán conceptos como “grupo dominante” y “clase dominante” (Marx y Engels, 1974).

Para establecerse, ser aceptado y poder mantenerse y, reproducirse, Max Weber precisó el cumplimiento de una regla general del poder, en la cual sostenía que:

*“La experiencia muestra que ningún poder puede contentarse con fundamentar su permanencia sobre motivos exclusivamente afectivos o racionales respecto a su valor. Todo poder busca ante todo cultivar y cuidar la fe en su propia legitimidad. Según la clase de legitimidad a la que aspira, es fundamentalmente diverso el tipo de obediencia, el aparato administrativo establecido para su continuidad, el carácter del ejercicio del poder y consecuentemente su eficacia” (Weber, 1964).*

La forma de dominio cuantitativo sobre el espacio físico que otorgue poder estará ligada al modo de producción según sea el sector productivo dominante (hegemónico). Un modo de producción asentado sobre la producción agrícola requerirá que la clase dominante controle la propiedad de grandes espacios, mientras que un modo de producción dominante industrial desplazará su centro de poder del dominio extensivo del espacio, para situarlo intensivamente en los centros fabriles. En este sentido, el poder pasa cada vez más por los individuos y a través suyo sobre el espacio y menos sobre el espacio en sí mismo; por ejemplo, a nivel internacional, el paso del colonialismo al imperialismo<sup>28</sup> es un reflejo de este hecho (Agnew, 2005).

---

<sup>28</sup> Según Brewer (1980), Hilferding es el auténtico creador de la *Teoría Marxista del Imperialismo*. El autor utilizó el término “*Imperialismo*” para referirse a la rivalidad entre los Estados del centro, que implicaba una relación de dominio sobre la periferia. Hizo mayor hincapié en el auge del capital financiero en la nueva era del monopolio en la que el capital financiero y el capital industrial se fusionaban en un solo sistema (Taylor y Flint, 2002).

El poder cada vez ocupa menos espacio, pero continúa dominándolo igualmente. Su dominio adopta cada vez más la forma de una red en la que, dentro de la división social, la jerarquización desempeña un papel preponderante, la cual ha existido siempre, pero a medida que la división fracciona crecientemente, aquélla ocupa un papel más importante como mecanismo social, al tiempo que los espacios son más amplios y requieren mayor número de escalones intermedios de personas para controlarlos. La jerarquización aparece como una necesidad del poder para dominar, de forma que se establezcan los canales adecuados por los que circulen en un sentido las “órdenes”, la legitimación, la culturización, etc., y en el otro; primordialmente, el excedente producido (Agnew, 2005 y; Sánchez, 1979 y 1992).

En tal sentido, la relación entre lo geográfico y lo político, debe ser entendida desde una óptica tal que pueda “concebir el territorio como un concepto integral, más global que la concepción de espacio. El territorio deja de ser el soporte físico de las actividades humanas, para transformarse en un sistema complejo donde interactúan factores ambientales, económicos, sociales, políticos y culturales” (Otálora y Cortés, 2009).<sup>29</sup>

Resulta de vital importancia el concepto de territorio, entendido más allá de su espacio geográfico y construido con bases cimentadas desde su historia y su sociedad. Éste, corresponde a una “construcción de los actores sociales, donde no existe el territorio *per se*, sino más bien, un territorio que cobra interés y determinado valor, en función del grupo social y cultural que lo analiza y transforma progresivamente de los niveles tecnológicos disponibles a las ideologías imperantes” (Sánchez, 1992 y; Otálora y Cortés, 2009).

---

<sup>29</sup> Rosalvina Otálora Cortés es docente investigadora de la Universidad Libre de Colombia. Economista y abogada, Magíster en estudios políticos de la Universidad Nacional de Colombia y, Julio Enrique Cortés Rueda es Magíster en Estudios Políticos de la Universidad Javeriana. Es politólogo y consultor independiente. Experto en georreferenciación en temas de conflicto. Para abundar sobre el tema, véase: [dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3224933.pdf](http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3224933.pdf). Fecha de consulta: 22 de julio de 2014.

En relación con el significado de poder, Max Weber (1964), lo define como *“toda posibilidad de hacer triunfar en el seno de una relación social, su propia voluntad, aún contra las resistencias”*, planteamiento que trasladado al plano de las relaciones internacionales lleva al concepto de cómo se usan las capacidades estatales para cumplir con los intereses nacionales (Sánchez, 1979 y 1992).

Hoy en día, la apertura de la economía mundial debido al aumento de los flujos de comercio e inversiones transfronterizas, los recientes avances de los mercados financieros y de las tecnologías de la información, han acelerado los cambios en el modo en que interactúan personas, lugares y Estados-nación, así como la manera en que los actores políticos y económicos perciben estas interacciones. La coerción externa sigue siendo una posibilidad real para los Estados más poderosos, su utilización se limita desde el momento en que las políticas estatales deben centrarse en atraer capital “externo” y en tener acceso a los flujos globales de información<sup>30</sup> (Weber, 1964 y; Castells y Borja, 1998).

## **2.2 La Geografía Política y la Geopolítica.**

En términos muy generales, la distribución espacial del poder se ha definido como Geografía Política y Geopolítica, la primera estudia la científicidad de las relaciones variables entre la naturaleza y la actividad de los pueblos, Naciones y Estados, de tal forma que se considera a los Estados como “organismos estáticos en situaciones estables”; mientras que, la segunda puede entenderse cómo “una dinámica de los espacios terrestres y de las fuerzas políticas que luchan en ellas para sobrevivir” (Chacón, 1998).

---

<sup>30</sup> Así pues, las prácticas económicas contemporáneas, apuntan hacia la incipiente creación de una hegemonía liberal transnacional en la que los Estados territoriales han dejado de ser las piezas esenciales, puesto que están siendo cuestionados con toda celeridad por los nuevos espacios de redes y flujos en los que la velocidad y la capacidad de acceso son más importantes que el control militar del territorio (Castells y Borja, 1998).

En el caso de la Geopolítica, las externalidades resultan ser “tácticas bélicas”, basadas en técnicas cartográficas para el sometimiento de naciones o incluso Estados, mientras que la Geografía Política a pesar de ser ciencias hermanas, estudia la Tierra en cuanto es la morada del hombre y la evolución de las sociedades humanas y sus relaciones con su respectivo territorio (Lacoste, 1977).

Con relación a lo anterior, se trata de dos conceptos cercanos pero distintos. La Geografía Política estudia y expresa las relaciones entre el espacio geográfico y el poder político en cambio la Geopolítica hace referencia a la supervivencia del Estado, recurre a la geografía para utilizarla como herramienta que mejore las posibilidades de lograr este objetivo (Castro, 2006).

En cuanto a las diferencias entre la Geografía Política y la Geopolítica, el geógrafo mexicano Francisco Enríquez (2008), establece que, la Geografía Política es una rama de la ciencia geográfica que centra su interés en el comportamiento territorial del Estado y, añade que entre los temas que estudia se encuentran la importancia estratégica de su situación geográfica; la extensión y configuración territorial (figura 2.2); los tipos de fronteras, ya sean marítimas, terrestres y aéreas; los sistemas de gobierno; las guerras y conflictos, entre otros.

En el caso de la Geopolítica, Enríquez (2011), sostiene que es una ciencia que analiza las rivalidades, tensiones y fricciones por el poder desde una perspectiva geográfica y, que al igual que la Geografía Política, en el pasado se dedicaba a explicar las causas y efectos de las guerras y conflictos territoriales entre los Estados; sin embargo, en la actualidad su enfoque se ha ampliado y diversificado, al considerar en el análisis de las relaciones de poder a otros agentes y actores sociales como las empresas, sindicatos, trabajadores, iglesias, organismos internacionales (intergubernamentales y no gubernamentales), por citar algunos ejemplos (figura 2.3)

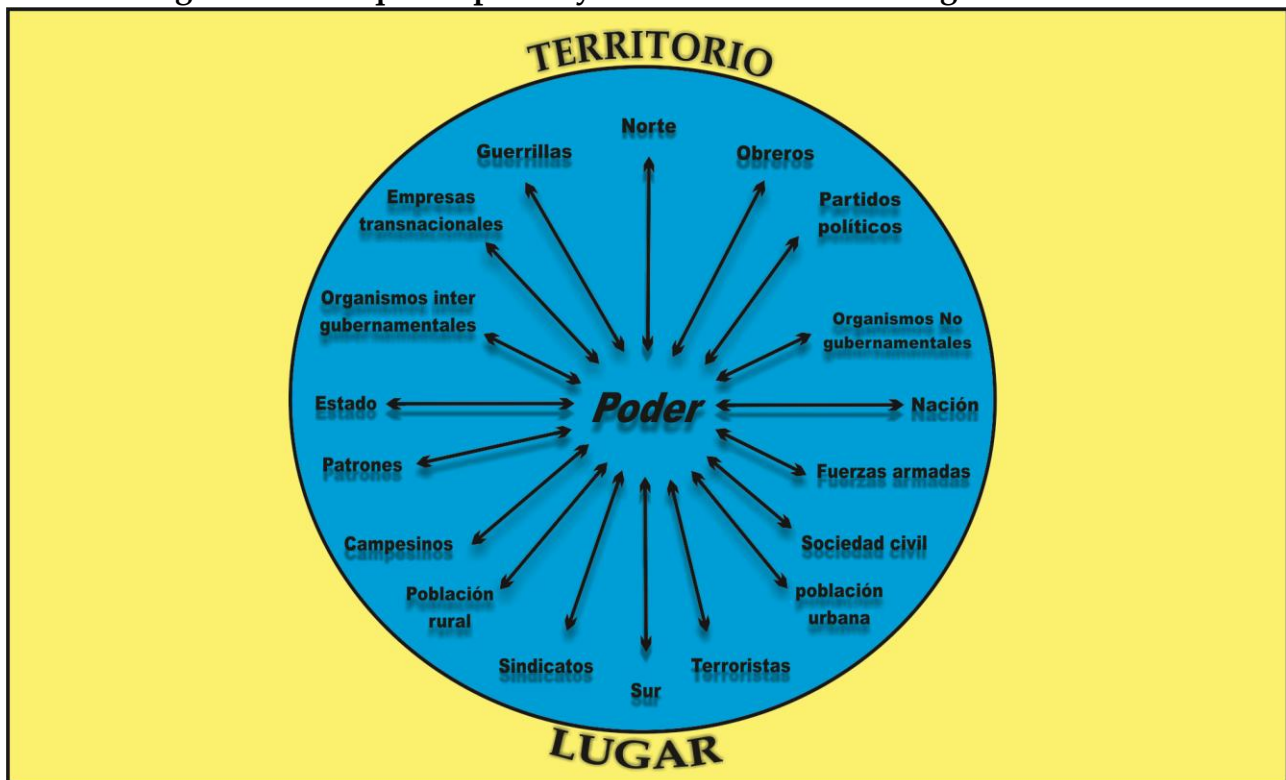


Figura 2.2 Configuración territorial de algunos países en el mundo.



Fuente: Bergman y Renwick, (2011).

Figura 2.3 Enfoque ampliado y diversificado de la Geografía Política.



Fuente: Enríquez, (2008).

El concepto de Geopolítica, fue acuñado por primera vez en 1899, por el politólogo sueco Rudolf Kjellen (Sánchez, 1992; Nogué y Vicente, 2001 y; Ó Tuathail, 2006), sin embargo, los primeros años del siglo XX son considerados el período fundacional de la Geopolítica Tradicional, encabezada por la escuela alemana de Friedrich Ratzel y la escuela anglosajona de Halford Mackinder.<sup>31</sup> Los antecedentes de esta disciplina están situados en la Grecia Clásica y en el año 1750 con el francés Robert Jacques Turgot, quien escribió un texto titulado “Geografía Política” (Nogué y Vicente, 2001 y Corona, 2011).

Hoy la Geopolítica, ha desarrollado vínculos muy estrechos con la Ciencia Política y, sobre todo, con las Relaciones Internacionales; investiga la influencia de la Tierra sobre las prácticas de dominio y control que los actores políticos pueden tener sobre el territorio, consideran a los Estados como organismos biológicos dinámicos e indaga los sucesos para obtener conclusiones para tratar de resolver problemas políticos; se orienta a lo militar en la preparación de la defensa nacional y en la conducción estratégica de su territorio; es una ciencia analítica y psicológica del presente que intenta prever los sucesos políticos y diplomáticos, con miras en una proyección futura (Castro, 2006).

Para otros autores como Grautoff y Chavarro (2009), la Geopolítica es una pseudo ciencia<sup>32</sup> que erige el factor de la geografía en un absoluto que supuestamente determina el poder y, a partir de allí, el destino de las naciones. Su concepción básica es el espacio. Sin embargo el espacio es estático, las poblaciones que viven dentro de ese espacio son dinámicas.

---

<sup>31</sup> El geógrafo político inglés Sir Halford John Mackinder (1861-1947), orientó sus estudios a la relación hombre-medio y al estudio de las bases físicas de la geografía política (Jones, *et al.* 2004)

<sup>32</sup> La *ciencia* es un acervo de conocimientos que se adquieren por medio de un método que permite verificarlos de manera empírica. Una característica fundamental es su carácter experimental: si el proceso es verificable, cierto número de veces el experimento debe arrojar los mismos resultados bajo circunstancias iguales o similares (Bunge, 1970). El problema de las Ciencias Sociales radica en la experimentación, de ahí que su carácter sea el de una ciencia no exacta, debido al no poder repetir experimentos bajo situaciones ni siquiera similares. Los fenómenos de orden social involucran seres humanos no sujetos a experimentación social debido al dilema bioético, como sería el simular situaciones de pobreza con su respectivo grupo de control, o por complejidad nominal, como es la proyección del comportamiento político de un gobierno.

En la tabla 2.1 se advierten algunas de las diferencias existentes entre Geografía Política y Geopolítica.

**Tabla 2.1 Comparación entre Geografía Política y Geopolítica.**

Geografía Política	Geopolítica
Ciencia, rama de la geografía y, en específico de la geografía humana con multiplicidad de nexos y afinidades con diversas disciplinas.	Se desprende de la Geografía Política y tiene una mayor vinculación con la Ciencia Política y las Relaciones Internacionales.
Estudia la Tierra como morada del ser humano, enfocada al análisis de las relaciones de poder de los distintos actores políticos del territorio, en particular el Estado.	Investiga la influencia de la Tierra sobre las prácticas de dominio y control que los actores políticos pueden tener sobre el territorio.
Es la ciencia de análisis espacial sustentada en diversas teorías, conceptos y metodologías que estudian las relaciones de poder.	Es ciencia analítica y psicológica que intenta prever los sucesos políticos y diplomáticos, con miras en una proyección futura.
Es la ciencia auxiliar y, a su vez, una de las bases principales de la geografía y la historia.	Proporciona herramientas prácticas para la acción política y las operaciones militares.
Estudia al Estado como un fenómeno de la naturaleza respecto a situaciones, extensión, forma, límites y división.	Estudia al Estado como ente vivo en relación con el espacio circundante, trata de resolver problemas políticos.
Considera a los Estados como organismos estáticos, en donde lo principal no sólo es su capacidad de extensión sino su influencia en el proceso de construcción política del territorio.	Considera a los Estados como organismos biológicos dinámicos e indaga los sucesos que determinan su supervivencia, centrando su interés en su expansión territorial.
Es útil para conocer condiciones del Estado, semejante a vistas fotográficas; es decir, considera a los Estados como organizaciones estáticas, sobre cimientos geográficos; es decir, los rasgos básicos del territorio.	Útil para deducir necesidades de un Estado en cuanto al espacio; evidencia fuerzas motrices, conflictos y en sí, dinámica de los espacios y de las fuerzas políticas que luchan para sobrevivir.
Persigue fines académicos, cuyos resultados contribuyan a la construcción de la paz entre los distintos pueblos.	Se orienta a lo militar en la preparación de la defensa nacional y en la conducción estratégica de su territorio.
Con un enfoque más actual e innovador, la Geografía Política analiza las relaciones de poder entre los distintos actores (además del Estado, las empresas transnacionales, los organismos internacionales intergubernamentales, las naciones, los grupos étnicos, los sindicatos, los ejércitos, las guerrillas, los cárteles de drogas entre otros), en donde la perspectiva, dimensión o tratamiento territorial del problema, desempeña en rol fundamental en las explicaciones. Los temas que aborda resaltan: los recursos naturales como factor de conflicto, la pérdida de poder del Estado frente a las empresas transnacionales y, los procesos de integración regional entre otros.	

Fuente: Elaboración propia con base en: Chacón, (1998); Castro 2006 y; Enríquez, (2008) y (2011).

Por su contribución al análisis espacial del poder, la teoría de Ratzel es parte medular de este trabajo, al sostener la idea de que el Estado es síntesis y producto de la sociedad que alberga. Este autor desarrolló una “geopolítica pragmática”, que intentó dar cobertura científica al comportamiento territorial del Estado (Nogue y Vicente, 2001).

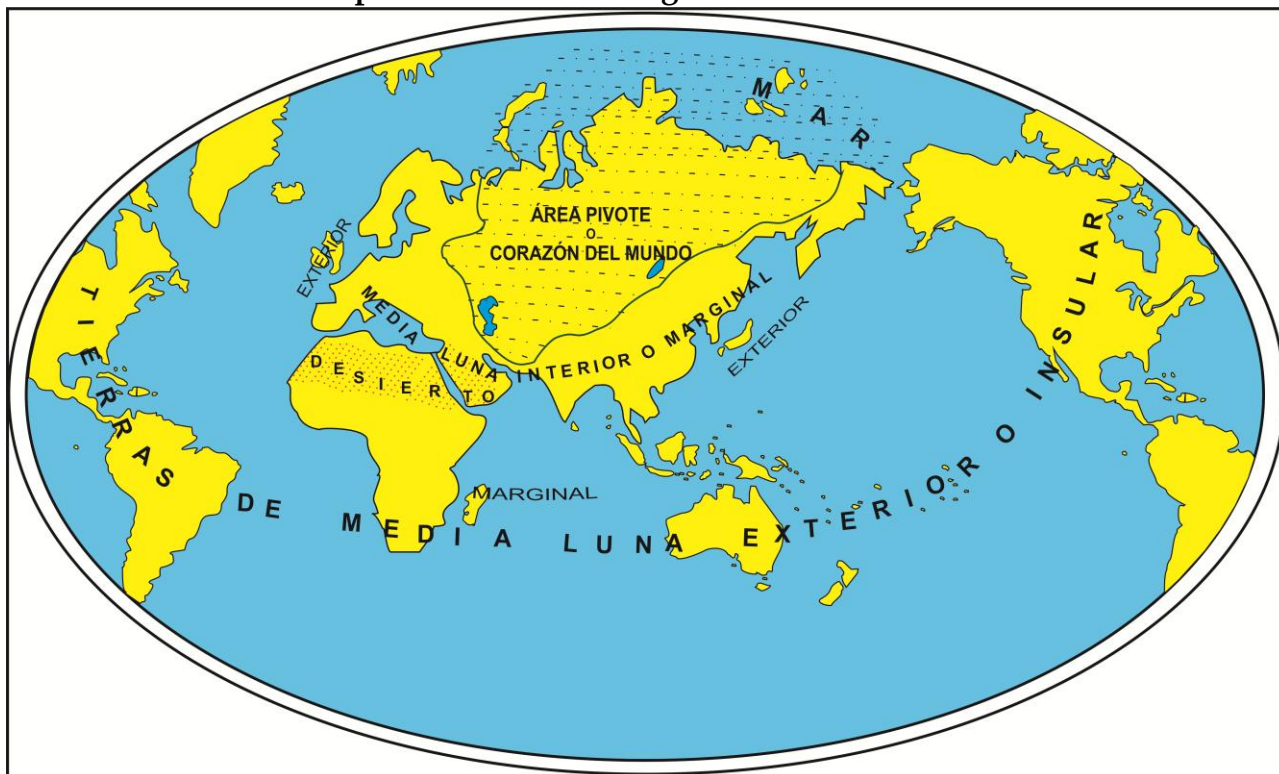
Por su parte, Mackinder en 1904, publicó una década antes del comienzo de la Primera Guerra Mundial, un artículo que marcaría a la geopolítica por décadas. Identificó la llegada de una fase de enfrentamiento entre las grandes potencias imperiales, en la que existía un espacio que determinaría el control del planeta, lo que llamaba “*El Pivote Geográfico de la Historia*” (mapa 2.1), situado en el centro del continente euroasiático, de tal forma que quien lo controlara, dominaría el mundo entero.<sup>33</sup> A esa área Mackinder le llamó “El Corazón del mundo” (*The Heartland*), y la localizó en las estepas de Rusia y Asia Central (Mackinder 1904; Ó Tuathail, 2006; Castro, 2006 y; Corona, 2011).

Adolf Hitler (1889-1946) y Rudolf Hess (1894-1987) adoptaron y utilizaron la teoría del “espacio vital”, de Ratzel desarrollada por el general y geógrafo alemán Karl Haushofer (1869-1946), quien generó una representación del planeta en la que cuatro potencias asumían el control del mismo: Estados Unidos, la Unión Soviética, Japón y, la entonces Gran Alemania. Dicha teoría fue empleada como instrumento de propaganda del nazismo para describir la necesidad que tenía el *III Reich* de encontrar nuevos territorios en los que expandirse, especialmente, a costa de los pueblos eslavos de Europa del Este. De esta manera, esta teoría sirvió de argumento ideológico que sustentaba y explicaba las invasiones a Checoslovaquia y a Polonia, lo que provocó el estallido de la II Guerra Mundial (Slater, 1996 y; Nogué y Vicente, 2001).

---

<sup>33</sup> La Geopolítica parte del hecho de que ésta es una ciencia que estudia cómo un país tiene la capacidad de influir y no dejarse dominar por otros Estados. Su acervo se sustenta en el uso de la historia, geografía, política y estrategia, tiene como objetivo entregar a los que formulaban la política pública herramientas que permitan establecer la manera de alcanzar los objetivos de interés nacional, planteados por el estadista según el sentir de la nación (Ó Tuathail y Dalby, 1996).

Mapa 2.1 “El Pivote Geográfico de la Historia”.



Fuente: Mackinder, (1904). (Modificado).

Con el fin de la Segunda Guerra Mundial se produjo un desprestigio de la Geopolítica, ya que Haushofer encarnó la imagen del “cerebro territorial del nacionalsocialismo” y con la caída del régimen vino también una desacreditación de la escuela geopolítica (Nogué y Vicente, 2001; Taylor y Flint, 2002 y; Castro, 2006).

El resurgimiento de la Geopolítica, como disciplina, se dio a partir de los años setenta del siglo XX,<sup>34</sup> con la reaparición de trabajos en cuyos títulos se recogía su carácter geopolítico y, se renovaron los métodos y las teorías geopolíticas. Se produjo un renacimiento de una Geopolítica conservadora, pero también de una renovación radical. En la nueva Geopolítica conservadora destacó en esos años el papel de Henry Kissinger, que puso de nuevo en circulación el término, al aplicarlo a los aspectos globales de las relaciones

<sup>34</sup> Es necesario señalar que, a partir de los años setenta y con mayor fuerza a mediados de los ochenta, se dio lugar a un resurgimiento de la Geopolítica, caracterizado principalmente por la deconstrucción de los discursos de poder y el nacimiento de nuevas visiones de las relaciones socioespaciales, donde los alcances de las relaciones de poder no tienen por qué reducirse únicamente a la territorialidad de los Estados (Agnew, 2005). Otras escuelas importantes de Geopolítica han sido la angloamericana, la francesa, la italiana, la ruso soviética y la española (Nogué y Vicente, 2001).

internacionales. Los trabajos de Colin, S. Gray<sup>35</sup> fueron los más representativos de esta corriente, que reclamaba la herencia intelectual de la Geopolítica tradicional y de sus prácticas ligadas a la actividad militar de los Estados (Cairo, 2005 y; Castro, 2006).

Al término de la Guerra Fría, se presentó el aparente “fin del negocio de la geopolítica” y el surgimiento de la nueva preocupación de los norteamericanos con los asuntos de la geoeconomía. En efecto, sus expertos en seguridad nacional como Alan Tonelson o Edward Luttwak, reorientaron sus energías intelectuales, y se dedicaron a escribir sobre la seguridad económica de los Estados Unidos (Cruz, 1995 y; Cardoso, 1993).

En un nuevo orden mundial sin fronteras, sin ideologías y con una supuesta “devaluación” de la importancia del espacio territorial. Es obligado el cuestionamiento *¿Qué lugar ocupa la geopolítica?* En torno a ello, Gearóid Ó Tuathail y Simon Dalby (1996), plantean algunas observaciones que pueden responder esta interrogante:

*“...los métodos comerciales han desplazado los métodos militaristas...;*  
*...la lógica del conflicto será expresada por la gramática del comercio...;*  
*...la distribución del territorio se convierte en distribución de tiempo...;*  
*...la pérdida del espacio territorial nos lleva al nuevo orden...;*  
*...la transición será de geopolítica hacia ecopolítica<sup>36</sup>...;*  
*...el espacio no es más grande en geopolítica, lo es en electrónica...;*

---

<sup>35</sup> De entre las más conocidas obras de Colin S. Gray donde se aborda el tema de la Geopolítica, se pueden citar: *The Geopolitics of the Nuclear Era: Heartland, Rimlands, and the Technological Revolution*, Crane, Russak and Co. Nueva York, U.S.A. y; *The Geopolitics of Super Power*, Lexington, University Press of Kentucky, U.S.A. (1977 y 1988).

<sup>36</sup> En relación con la Ecopolítica, ésta es, en la actualidad, un factor determinante en las luchas y conflictos sociales. La ampliación de los mercados y de los intercambios comerciales es una consecuencia de la expansión de la producción que alcanza nuevos límites y quiebra fronteras reales y virtuales (Wallerstein, 1996). En consonancia con la "Sociedad Postindustrial", el capitalismo informacional o la sociedad del conocimiento de la "Tercera Ola", el eje estratégico militar ha cedido terreno ante la valoración del eje económico en torno al cual se entretienen las estrategias políticas, lo que genera, hoy más que nunca, que "la política sea la continuación de la guerra por otros medios". Ello de inmediato conduce a la necesidad de reconceptualizar a la geopolítica (Ó Tuathail y Agnew, 2002).

Ante el avance de las telecomunicaciones, el espacio pareciera transmutarse en noción del tiempo. Ya el mercado no es el sitio o “plaza” en el que convergen oferentes y demandantes, sino los momentos en los que se contactan. La guerra no es cuerpo a cuerpo, “*face to face*”, pareciera que “la velocidad le está ganando la carrera al espacio”, y que “el espacio ya no existe”; entonces el espacio está en función de la velocidad (Ó Tuathail y Agnew, 2002).

En un mundo de movimiento y frenética velocidad, convulsionado por la globalización y saturado de información, se trastocó la noción de poder geopolítico sustentada en el espacio territorial como fuente principal del mismo; sin embargo éste no desaparece, al contrario, adquiere nuevos significados y transformaciones. En la geopolítica posmoderna, las fronteras son electrónicas y, especialmente digitales, y se han fragilizado las fronteras de los territorios; la vida virtual intenta reemplazar la vida real (Wallerstein, 1996 y; Alldanegra, 1996).

La velocidad de las acciones no sólo ha cuestionado la importancia del espacio territorial *per se*, sino que, además, ha impactado en la rapidez y alcance de las telecomunicaciones (Ó Tuathail y Dalby, 1999).

### **2.2.1 El Imperialismo como geopolítica**

En la mayor parte del mundo, el colapso de la Unión Soviética supuso un relajamiento en las relaciones internacionales, toda vez que las presiones hegemónicas tradicionalmente ejercidas por Estados Unidos y la entonces URSS cesaron, en principio, por la dislocación de ésta y la pérdida de dinamismo de la economía estadounidense frente a sus socios



Europeos occidentales, Japón y, recientemente China. Este hecho ha favorecido el ascenso del llamado “nuevo regionalismo” (Cardoso, 1993 y; Rosas, 1997).<sup>37</sup>

Hoy, las regiones se convierten en espacios en los que ciertas potencias económicas como Estados Unidos, China, Japón, Reino Unido, Francia y Alemania, entre otras, se apoyan para desarrollar la competencia intercapitalista en El Caribe (Cuadro 2.1).<sup>38</sup>

**Cuadro 2.1 Objetivos del Imperialismo desde una “mirada” geopolítica.**



Fuente: elaboración propia con base en Rubio, (2004); García, *et al.* (2014) y; Lenin, (2011).

<sup>37</sup> El nuevo regionalismo se caracteriza porque diversas áreas geográficas claramente delimitadas pueden perseguir de manera más autónomas sus objetivos particulares, sin la concurrencia tan predecible de Washington y Moscú como en los tiempos de la confrontación Este-Oeste en el que el mundo se repartía a partir de la llamada “opción cero” (en la que, las “ganancias” de una se convertían de manera automática en la pérdida del otro (Rosas, 1997).

<sup>38</sup> El Caribe es, en ese sentido, un espacio geoeconómico y geopolítico muy codiciado. En esta parte tan estratégica del planeta existen todavía (pero cada vez menos) vestigios de la Guerra Fría (Cuba), aunque subsiste un colonialismo tardío. Todavía numerosas islas y territorios caribeños y antillanos mantienen vínculos, en calidad de colonias, con metrópolis europeas (López y Benito, 1999 y; Lacoste, 2011).

Asimismo, al término del orden geopolítico mundial “bipolar”, las políticas de seguridad y defensa en el mundo no desaparecieron, ahora no hay un enemigo claramente identificado, pero esto no significa que la guerra entre Estados-nación desaparezca, al contrario, las intervenciones militares están sujetas a una lógica de mantenimiento del orden planetario legitimada por la inmensa mayoría de miembros de la comunidad internacional (López y Benito, 1999 y; Méndez, 1997).

En el “Hemisferio Americano” las presiones hegemónicas de Estados Unidos se han exacerbado. Ello es explicable, en la medida, en que las capacidades diplomáticas, militares y económicas de Washington en el continente no tienen un contrapeso, ni en Canadá ni en toda América Latina y El Caribe juntos. Tal circunstancia permite a los estadounidenses promover de una manera más holgada sus intereses en la región en la que posee ventajas estratégicas naturales. Ahora, Estados Unidos puede hacer en América lo que en el resto del mundo ni Japón, China, Rusia ni la Unión Europea le permitirían (López y Benito, 1999 y; Lacoste, 2011).

Autores como Flint, Gray y Cohen (citados por Castro, 2006), coinciden claramente en el aspecto territorial-estratégico de la geopolítica. Y afirman que las tendencias en materia de la geopolítica seguirán cediendo terreno a los procesos radicados en la integración, la globalización y la competencia económica internacional.

### **2.2.2 El Imperialismo Formal.**

En el último siglo se ha dado una secuencia de acontecimientos que dan una configuración mundial en torno a las relaciones políticas y económicas, lo que deja a un lado, los ideales del imperialismo formal donde era necesario tener una dominación política directa, para dar paso a un nuevo imperialismo que lleva el nombre de imperialismo informal. Peter J. Taylor y Collin Flint (2002), en su libro *Geografía Política: Sistema-Mundo, Estado-*

*Nación y Localidad*, muestran el traslado del imperialismo formal al informal al tener en cuenta los diferentes matices políticos, sociales y económicos, por los cuales se puede dar cada uno.

En estos tipos de dominación, es necesario resaltar que para su existencia tienen que verse involucrados dos actores, lo que se traduciría en un “centro” y una “periferia” o en un Estado fuerte y otro débil, desde el cual surge el imperativo de relación desigual que va a variar en el campo de acción según el tipo de imperialismo que se esté tratando (Cardoso, 1993).

A ciencia cierta se puede decir que en la relación centro-periferia van a surgir actores hegemónicos que tienen como principio el aprovechamiento de recursos de un Estado ajeno al propio para generar un mejoramiento en la economía, o un realce político dando poder frente a otros actores dentro del juego del imperialismo; este imperativo tiene más fuerza al evidenciar que los principales actores hegemónicos en la historia clásica, como el Imperio Británico o el Francés, carecían de una economía propia que los pudiera sostener y a su vez coordinar todos los procesos expansionistas que llevaban a cabo, por lo cual les era necesario encontrar **enclaves** específicos que proveyeran materias para el fortalecimiento de la economía y la imposición del poder creciente (Taylor y Colín, 2002).

Los imperios hegemónicos con miras expansionistas no tenían una lógica difícil de descifrar, pues trabajaban en torno a un ideal de intervención política directa con sometimiento a los territorios conquistados a su cultura y estructura gubernamental, con lo que sólo se buscaba sacar provecho, como fue el caso de la región de América por el oro, en Oriente Medio por la posición geográfica estratégica y; en África por las codiciadas materias primas. Sin la planeación de que en algún momento estas periferias serían un problema latente en la medida en que sus territorios fueran sobre-explotados y la

población generara insurrecciones en contra de los poderes opresores de las fuerzas del centro (Taylor y Colín, 2002 y; Corona, 2011).

A finales del siglo XX se dan todavía procesos de descolonización y se repudia el imperialismo formal al concebir éste como una forma de opresión por parte de las periferias, como bien se puede presenciar en el caso de la Primera y la Segunda Guerras Mundiales, con las pretensiones expansionistas alemanas, ya que en este caso no sólo intervino una relación “centro-periferia,” sino también “centro-centro.” Es este el punto de inflexión dentro del sistema imperialista para la configuración mundial, con Estados descolonizados como en toda América, y parte de África, pues se debe crear un nuevo sistema que configure el sistema internacional en las relaciones centro-periferia (Flórez, 2004).

### **2.2.3 El Imperialismo Informal.**

Los Estados Unidos como su política hegemónica junto con la Unión Europea y ciertas potencias (Rusia, China, Japón, Reino Unido y Francia) se establecieron globalmente como los principales agentes económicos más avanzados del actual imperialismo informal.

Este imperialismo, se caracteriza por la ausencia de imperios que en su mayoría poseían una lógica económica feudal, la cual está integrada en el sistema capitalista, principal configurador del nuevo orden mundial de las relaciones internacionales y dentro del cual se gesta un nuevo enfoque en la relaciones centro-periferia. Básicamente porque los actores que conforman los “Centros” no van a tener una intervención política directa en las “Periferias”, que a raíz de todo el periodo de imperialismo formal van a quedar expoliadas de sus primordiales recursos y serán forzadas a incorporarse a un sistema de libre competencia. Condición mediante la cual, los centros emplearán distintas estrategias

para generar ese nuevo imperialismo desde dimensiones principalmente financieras y comerciales (Taylor y Flint, 2002).

Estos actores (corporaciones multinacionales) actúan como el centro del imperialismo informal, en el marco de un sistema capitalista y un esquema neoliberal; es claro que quienes fuesen periferias en el periodo de imperialismo formal, también lo serían en su mayoría en el informal, lo que genera y mantiene las relaciones de desigualdad y dependencia en este esquema mundial (tabla 2.2). Asimismo, la decisión inicial de establecimiento en cierta región por su localización estratégica, como su posterior desmantelamiento, si éste llega a producirse, obedece a su aprovechamiento económico favorable, al hacer su aparición en el espacio mundial otro territorio con mejores ventajas locacionales (Sánchez, 1992 y; Taylor y Flint, 2002).

**Tabla 2.2 Comparativo entre Imperialismo Formal e Informal.**

<b>Imperialismo Formal o Colonial</b>	<b>Imperialismo Informal o Neocolonial</b>
Dominio de un Estado sobre otro, u otros Estados mediante el empleo de la fuerza militar, económica o política.	Influencia o predominio de una potencia sobre una periferia de manera económica, social y cultural sin intervención militar directa.
La potencia dominante establece directamente gobernantes para dirigir el país dominado.	La empresa dominante no tiene el poder de establecer directamente a los gobernantes, pero si influye en las decisiones políticas.
Las relaciones económicas, políticas y sociales dependen de las decisiones que tome el país central.	La potencia dominante a través de sus grandes multinacionales controla las actividades más significativas del país.
Los recursos naturales son explotados por y a favor de la potencia dominante, por ejemplo: el Canal de Panamá de 1914-1999.	La potencia de dominio es la principal compradora de los bienes que exporta el país dominado y con ello influye en las decisiones políticas de los recursos naturales de ese país.
La población es sometida a un sistema de maltrato, desigualdad, explotación y esclavitud.	La potencia dominante participa en las políticas económicas, sociales y culturales del país dominado, que también generan pobreza y desigualdad.

Fuente: elaboración propia con base en: Sánchez, 1992; López y Benito, 1999; Taylor y Flint, 2002 y; Flórez, 2004.

En la actualidad en el modelo de imperialismo informal, se crea una relación en donde no es necesario mantener a las periferias controladas, ya que una gran parte de ellas entran en el “juego imperialista” por iniciativa propia, y a su vez se ven más legitimadas y potenciadas por ciertos tratados desiguales, con la idea de que serán un actor importante en el entorno internacional, pero que en simplicidad va a ser un factor para Estados hegemónicos, quienes buscan fortalecer su economía y sobresalir en el sistema internacional, lo que causa que este paso de imperialismo formal al informal, sea una relación de opresión a auto-opresión, por la dependencia económica que se establece con la periferia (Sánchez, 1992).

En este marco de gran competencia se genera una expectativa entre las periferias para entrar en la configuración del sistema internacional, por lo cual, al no tener una economía sólida, se encuentran asediadas de una manera constante por productos provenientes de empresas con un fuerte músculo financiero del que sacan ganancias del atraso industrial; es clara la vinculación del valor de los productos, pues los provenientes de las grandes potencias que tienen mayor recorrido y mejores procesos industriales, los convierte en un atractivo para la periferia, lo que debilita a sus economías en la que los productos y factores de producción no son los mejores y, por lo tanto, los productos no cuentan con el mismo valor que en los centros (Flórez, 2004).

### **2.3 Imperialismo norteamericano: Manifiestos, doctrinas y políticas.**

Tras el gran crecimiento económico de los Estados Unidos a finales del siglo XIX y el intenso proteccionismo europeo, fue necesario buscar nuevos mercados y practicar una política expansionista. Las bases ideológicas y la justificación vinieron de la aplicación de

la teoría de la supervivencia de las especies de Darwin (*Darwinismo Social*).<sup>39</sup> Estados Unidos debía competir encarnizadamente con otras naciones para sobrevivir en el contexto internacional. La opinión mayoritaria defendió que el continente americano era su “espacio natural” de expansión y que podía y debía intervenir en cualquier lugar para defender sus intereses (Monroe, 1993).

En relación con lo anterior, el *Destino Manifiesto* es una filosofía estadounidense con la que se trató de justificar la manera en que ese país había entendido su lugar en el mundo y la forma de relacionarse con otros pueblos. A lo largo de su historia, desde Las Trece Colonias hasta la actualidad, el Destino Manifiesto sustentó la convicción de que “Dios eligió a ese pueblo” para ser una potencia política y económica, una nación superior al resto del mundo; y que la forma de demostrarlo fue:

*“extenderse por todo el continente que nos ha sido asignado por la Divina Providencia, para el desarrollo del gran experimento de libertad y autogobierno”* (Ortega, 1989).

Esta situación representó para Estados Unidos la oportunidad en términos de crecimiento, expansionismo, colonialismo e imperialismo como “destino”. Muy pronto, políticos y líderes de opinión aplaudieron el Destino Manifiesto, que fue pensamiento y visión del entonces presidente James Knox Polk.<sup>40</sup> (*Ibid.*).

---

<sup>39</sup> Al trasladar el *Darwinismo* a la sociedad, se justificó el dominio de un pueblo sobre otro y la desaparición de los pueblos por más débiles (o menos aptos); de este modo, el imperialismo hallaba un sustento ideológico “científico”. Los representantes del darwinismo social afirmaron que el estado de la sociedad de su época se debía a la evolución y a la selección entre las clases sociales. Los que se encontraban arriba en la escala socioeconómica eran los más adaptados y estaba en contra de las leyes de la evolución obstaculizar su progreso económico. Los más fuertes (los más aptos) debían imponerse en la lucha por la supervivencia a fin de evitar que la sociedad se degenerara. La guerra era como un factor de eliminación de los más débiles. El racismo, que era anterior a la teoría de Darwin, tuvo con el darwinismo social un fundamento *pseudo* científico. Como lo expresa Herbert Spencer (1896), en su libro *Estática social: La supuesta “superioridad” del hombre de raza blanca justifica el trato desigual al que somete a hombres de razas “inferiores”* (Spencer 1896 y; Monroe, 1993).

<sup>40</sup> James Knox Polk , (1795-1849), undécimo mandatario de Estados Unidos, quien duró en el cargo un solo periodo, del 2 de marzo de 1845 al 3 de marzo de 1849, año en que murió es quien impulsó la guerra contra México (1846-48), conflicto bélico que anexó a Estados Unidos más de la mitad del territorio mexicano (Ortega, 1989).

Polk, no inventó esta doctrina. En realidad ésta se sitúa en las más antiguas tradiciones estadounidenses con la llegada en 1620 de los puritanos europeos en el *Mayflower*; ya que de los que partieron, sólo los más fuertes resistieron el viaje, el hambre y las enfermedades; siendo éstos los antecesores, los que redactaron y firmaron:

*“Nosotros, los abajo firmantes, pactamos y concertamos para elaborar y construir aquellas justas leyes, ordenanzas, actos, constituciones y cargos que en el curso del tiempo se consideren más adecuados y convenientes para el bien general de la colonia”*  
(Morison, *et al.* 1980).

Este pacto muchos lo consideraron el primer texto constitucional americano y la semilla del gobierno democrático de Estados Unidos (Ortega, 1989). De esta forma se propagó la convicción de que la “misión que Dios dio al pueblo estadounidense” fue explorar y conquistar nuevas tierras, con el fin de llevar a todos los rincones “la luz” de la democracia, la libertad y la civilización. Esto, por supuesto, implicó la creencia de que la República Democrática era la forma de gobierno favorecida por “Dios” (Collado, 2014).

El aspecto “positivo” de esta doctrina tiene que ver con el entusiasmo, la energía y determinación que inspiró a los estadounidenses para explorar nuevas regiones, especialmente, en su migración hacia el oeste. Asimismo dio forma a uno de los componentes esenciales del “sueño americano”: la idea de que se pueden obtener la libertad y la independencia en un territorio de proporciones ilimitadas. En cambio, las consecuencias negativas son de lamentar: la intolerancia hacia las formas de organización social y política de otros pueblos, el despojo, exterminio y confinamiento de los pueblos indios de Norteamérica a reservaciones, guerras injustas y discriminación (Garza, 2003).<sup>41</sup>

---

<sup>41</sup> Si desea ampliar la información en relación con el Destino Manifiesto y la colonización del oeste americano, se sugiere revisar el trabajo de Adriana Collado, experta en Historia de Estados Unidos. En: <http://historiausa.about.com/od/oeste/a/Que-Fue-La-Doctrina-Del-Destino-Manifiesto.htm>. Fecha de consulta: 04 de abril de 2014.



La *“Doctrina Monroe”* es, sin duda, uno de los grandes temas de la historia de las relaciones internacionales del continente americano. Originalmente fue parte del mensaje anual del quinto presidente norteamericano James Monroe al Congreso de los Estados Unidos del 2 de diciembre de 1823; con el tiempo se convirtió una pieza fundamental de la política exterior norteamericana. En gran medida su significado descansa en el hecho de que su esencia fue por más de cien años, un elemento clave del pensamiento norteamericano (Lacoste, 2008).

En resumen, la Doctrina en las palabras del presidente Monroe estableció (Morison, *et al.* 1980):

- a) *“El continente americano no podrá considerarse ya como campo de futura colonización por ninguna potencia europea”.*
- b) *“El sistema político de las potencias aliadas es esencialmente distinto del de los Estados Unidos de América. Considerando todo intento de su parte por extender su sistema a cualquier porción de este hemisferio como peligroso para nuestra paz y seguridad”.*
- c) *“No nos hemos entrometido ni hemos de entrometernos con las actuales colonias o dependencias de ninguna potencia europea”.*
- d) *“Nunca hemos intervenido en las guerras de las potencias europeas sobre cuestiones concernientes a ellas, ni se aviene a nuestra política hacerlo”.*

*“América para los americanos”* fue el lema conocido que resume los principios de la Doctrina Monroe. Aunque el discurso fue bien acogido por la opinión pública, fueron pocas las personas que apreciaron su verdadero significado (Casanueva de Diego, 1996).

El mensaje articuló ideas que ya estaban establecidas en la política exterior de los Estados Unidos, por ejemplo la separación geográfica, política, económica y social del “Nuevo Mundo” respecto al “Viejo” y, destacó los diferentes intereses americanos, que datan desde antes de la independencia norteamericana. Así, los principios de la Doctrina Monroe complementaron el arraigado aislacionismo estadounidense (Krieger, 1993).

Cuando España trató de recuperar sus colonias en América, pidió apoyo a otros países europeos que habían construido la Santa Alianza,<sup>42</sup> con el propósito de rechazar los movimientos revolucionarios. Estados Unidos reconoció en 1822 a las nuevas repúblicas que se habían liberado del Imperio Español e hizo saber, mediante la declaración del presidente James Monroe que consideraría toda intervención de una potencia europea en el continente americano como una amenaza contra su propio territorio (Renouvin, 1998).

En este sentido Inglaterra observó con temor estos acontecimientos; las potencias de la Santa Alianza podrían apoyar a España en la recuperación de sus colonias en América, envueltas por entonces en guerras de independencia. Tal circunstancia perjudicaría el rentable comercio que los británicos habían establecido con ellas desde el inicio del proceso independentista. Por ello, ofrecieron a Estados Unidos la elaboración de una declaración conjunta de oposición contra la intervención europea en América (Pereira, 2001).

Los Estados Unidos al rechazar la propuesta británica de una declaración conjunta dejaron clara su posición. Si bien esta negativa se debió, en parte, a que los norteamericanos querían evitar que todo el peso de los Estados Unidos recayera en la balanza del poder

---

<sup>42</sup> La Santa Alianza fue el pacto que firmaron en septiembre de 1815, por iniciativa del Zar Alejandro I de Rusia, Francisco I de Austria y Federico Guillermo III de Prusia. Aunque de naturaleza política, formalmente sus signatarios se guiaron por principios de carácter religioso, es decir, los de la religión cristiana y, tuvo como objetivo primordial el mantenimiento del *statu quo* del absolutismo en Europa tras la caída de Napoleón e impedir el surgimiento y propagación de movimientos revolucionarios o liberales. Tras la incorporación de Inglaterra meses más tarde y de Francia en 1818, se celebraron varios congresos que sirvieron para garantizar el mantenimiento del compromiso y controlar la situación internacional. La Santa Alianza concluyó su acción en 1825, tras la muerte de su principal promotor, el Zar Alejandro I de Rusia (Renouvin, 1998).

británico (situación que buscaban los ingleses), mucho más importante fue que George Canning, el entonces ministro inglés, propuso que ambos bandos se comprometieran a no adquirir ninguna parte de la América Española. Tal compromiso resultó un inconveniente en el caso de que Cuba, aún española, votara por unirse a los Estados Unidos (Eliot, *et al.* 1980). En otras palabras, Inglaterra pretendió frenar el expansionismo norteamericano (Renouvin, 1998).

Sin embargo, la declaración Monroe fue ignorada, en gran medida, como una guía política durante gran parte del siglo XIX, período de debilidad militar y preocupaciones internas en los Estados Unidos. No sería hasta finales de dicho siglo, con el posicionamiento de la nación norteamericana con el *status* de gran potencia, cuando la Doctrina Monroe se convirtió en la piedra angular de la política exterior de ese país (Ortega, 1989 y; Rouvin 1998).

En la práctica, el gobierno de EE.UU. no respetó del todo los intereses de las nuevas repúblicas independientes, en particular los de México, al cual lo despojó por la fuerza, en 1848, de amplios territorios que abarcaban desde Texas hasta California (García, 1991).

El proyecto de Napoleón III para el “Nuevo Mundo” no cambió el orden de las cosas, ya que intentó aprovecharse de la Guerra de Secesión (1861-1865) que acababa de estallar. El emperador francés, al apoyar la causa del archiduque austriaco, que los medios mexicanos conservadores habían escogido como soberano, efectuó una vasta operación geopolítica; trató de promocionar contra una “América Anglosajona y Protestante”, una “América Latina”, sostenida por Francia, España e incluso Austria (potencias mayoritariamente católicas). Este aventurado proyecto fue abandonado tras el fin de la Guerra de Secesión, cuando Estados Unidos volvió a ejercer su poder (Lacoste, 2008 y; Ecured, 2015).

Debido a la amenaza hecha por el gobierno estadounidense a las potencias europeas para que no intervinieran en México, cuando el ejército francés se retiró, por conflictos en Europa, México retomó nuevamente el gobierno (García, 1991).

Después de la Segunda Guerra Mundial, la práctica del imperialismo norteamericano hacia América Latina se concretó, en lo que Pablo González Casanova (1993), llamó la conformación de un *Super Estado Latinoamericano*, liderado por el Pentágono y la Organización de los Estados Americanos (OEA), esta última bajo el control del líder norteamericano. El Departamento de Estado de Estados Unidos refuncionalizó y amplió su participación en el poder de decisiones de los Estados latinoamericanos lo más que pudo, y enfrentó las naturales resistencias por todos los medios; siendo que a través de distintos de argumentaciones se acusaba a los opositores de los gobiernos bajo su dominio y protección, de ser fascistas o comunistas, contrarios a la democracia, a la libertad y la paz (Zea y Magallón, 1999).

En relación a lo anterior, George Soros (1999)<sup>43</sup> sostiene que:

*“El sistema capitalista puede compararse con un imperio cuya cobertura es más global que la de cualquier anterior. Gobierna toda una civilización y, como en otros imperios, quienes están por fuera de sus murallas son considerados bárbaros. No es un imperio territorial porque carece de soberanía y de la ostentación de la soberanía; de hecho, la soberanía de los Estados que pertenecen a él es la principal limitación de su poder y su influencia”.*

---

<sup>43</sup> George Soros nació en Budapest Hungría, en 1947; viajó a Inglaterra donde se graduó en la *London School of Economics*. En 1956 se trasladó a Estados Unidos en donde fundó y dirigió la *Soros Fund Management*. Es autor de *La alquimia de las Finanzas y La crisis del capitalismo global*. Ha sido condecorado con el grado de Doctor *Honoris Causa* por las Universidades de New School of Social Research, Oxford, Yale, la Universidad de Economía de Budapest y la Universidad de Bolonia (Lecturalia, 2014).

Según Soros (1999), este imperio es casi invisible, pues carece de una estructura formal, y la mayoría de sus súbditos supuestamente “no saben que están sometidos a él”, aunque su poder hace que quienes le pertenecen no puedan fácilmente abandonarlo.

El aspecto destacable de las teorías del imperialismo es el reconocimiento del carácter predominantemente depredador del sistema, en el sentido de que no puede funcionar si no existen partes que son colonizadas y explotadas en función de los centros dominantes. Se plantea que el sistema está dividido entre múltiples centros hegemónicos (siempre en disputa y con diferentes grados de hegemonía y alianzas) que crean sus respectivas y diferenciadas periferias, las cuales funcionan como extensiones de su propio sistema reproductivo (articulando nuevos territorios, mercados, capitales, mano de obra, recursos naturales, materias primas, expandiendo su cultura, etc.) y a la vez, como trampolines de expansión hacia otras áreas del sistema global (Hernández, 2009).

### **2.3.1 Expansión del territorio estadounidense.**

Una de las más claras consecuencias que trajo la Doctrina Monroe, fue la expansión territorial y la concepción imperialista de Estados Unidos, que se asentó desde el siglo XIX. Cuando en 1803, el presidente Thomas Jefferson compró Luisiana y Florida a Francia en 15 millones de dólares y después durante ese mismo siglo compraron o disputaron con otros países la apropiación de otros territorios de América del Norte (1845-1903), desplazaron a sus pueblos indígenas, esclavizándolos a través de estrategias “amigables”, se apoderaron lo mismo de Puerto Rico, que de Cuba, Hawaii, Alaska, Filipinas, Guam, Islas Vírgenes y una parte del istmo centroamericano, entre ellos la Zona del Canal de Panamá (García, 2014).

La anexión de parte del territorio mexicano a los Estados Unidos, que comenzó con Texas en 1840 y California en 1845, posteriormente se dio la invasión de los norteamericanos al territorio mexicano en 1846, en lo que se convirtió en la guerra entre estas dos naciones. Como consecuencia, los Estados Unidos se apropiaron de Colorado, Arizona, Nuevo México, Nevada, Utah y partes de Wyoming, Kansas y Oklahoma; en total 2 millones 100 mil km<sup>2</sup>, el 55% del territorio mexicano de entonces (Cantú, 1991).

### **2.3.2 Protectorados, enclaves, y bases militares en su "*Patio Trasero*".**

Como antecedente es pertinente mencionar que la prolongada sumisión ante Estados Unidos de la oligarquía latinoamericana se explica a partir de una premisa básica: el imperialismo estadounidense no podría intervenir en una forma tan directa en América Latina, sin contar con el apoyo irrestricto de importantes sectores de las clases dominantes, quienes, a su vez, se valieron de sus vínculos de dependencia para reforzar la dominación interna sobre la población, lo que ha perpetuado la desigualdad, y permitido en general, el funcionamiento del capitalismo (Renán, 2011).

La definición de un *Protectorado*, según el diccionario de la Lengua Española, se define como: Soberanía parcial que un estado ejerce sobre un territorio que no está incorporado por completo a esa nación y que posee autoridades propias: algunos países europeos ejercieron su protectorado sobre la mayoría del territorio africano; asimismo se le define como un territorio en el que se ejerce esta soberanía.

Enríquez (2011), afirma que, un protectorado es un territorio no anexado formalmente por otro país, pero en el que este último tiene, por tratado o concesión, alguna forma de control político. Es una entidad independiente que conserva su organización política y social, pero que entra al mercado del país protector. Los protectorados son otra forma de colonialismo y fueron los británicos en India, los primeros que lo establecieron.

Lo anterior para reflexionar sobre el grado de injerencia de una nación sobre otra, su capacidad de autoridad e influencia bajo diversas formas como el comercio, los procesos de transculturización, sometimiento a lineamientos de corporaciones y bancos internacionales, planes en materia de seguridad sin referéndum alguno, situaciones cuya dependencia exponen no en señalar la interdependencia entre naciones, entendida esta como la complementariedad de las economías sean simétricas o asimétricas, sino el sometimiento consentido de un estado respecto de otro (Rodríguez, 2010).

En 1898, tras la victoria de Estados Unidos sobre España se confirmó la hegemonía estadounidense y el control del Caribe, mediante el establecimiento de un protectorado de *facto* en Cuba y la anexión de Puerto Rico, al tiempo que avanzaba su posición en el Pacífico con la incorporación de Hawaii y el control de Filipinas, tras una guerra de conquista de tres años. Confirmando a Estados Unidos como potencia dominante en el hemisferio occidental y El Caribe para controlar el futuro de istmo centroamericano, que permitió un acceso más fácil a los mercados asiáticos y, el comienzo de un nuevo tipo de dominación imperial. En Cuba como en Filipinas, el congreso prohibió una anexión formal del territorio, por lo que se estableció un control indirecto basado en la asimilación cultural (García, 2014).

En cuanto a los *Enclaves*, como se mencionó en el capítulo I, en su definición tradicional es una porción de un territorio dentro de un Estado al que no pertenece a su jurisdicción; se tiene que es un territorio, localidad, municipio, comarca o microestado dentro de un Estado al que no pertenece; es la incursión de un sistema político, militar o económico en otro distinto. Hay diversas especies de enclave, que pueden ir juntos o separados. Existe un tipo de enclave socioeconómico que se da hacia al interior de los países subdesarrollados, caracterizados por una estructura dualista interna, en los cuales pequeños núcleos de actividades modernas e internacionalizadas se erigen como “islas”

en medio de quehaceres productivos primarios y desintegrados de las actividades económicas centrales (López y Benito, 1999; Enríquez, 2011y; Borja, 2015).

Estos enclaves forman parte de la composición dual de esos países. En ellos convive un sector moderno de la producción, altamente dependiente del exterior, dirigido enteramente hacia la exportación y dominado por inversiones e intereses foráneos, con los sectores mayoritarios y rezagados del mismo país. Esta es parte de la estructura del atraso y de la dinámica del dualismo que se da en el mundo subdesarrollado (Borja, 2015)

Borja (2015), sostiene que una economía de enclave es una región económica que se diferencia del resto de la economía que la integra. Esta diferencia se puede observar en las empresas de un sector y de otro, o también por las diferentes culturas de las personas de la economía de enclave y del resto de la economía, en este segundo caso sería más apropiado llamar al enclave “enclave socio-económico”. En economías subdesarrolladas, se asocia a los enclaves económicos con regiones donde el nivel de inversión extranjera es muy elevado y, las economías de enclave no se integran con el resto de la economía, produciéndose varios fenómenos simultáneos como se expresa en la tabla 2.3.

**Tabla 2.3 Comparativo entre enclave y región circundante.**

<b>Características económicas del enclave económico</b>	<b>Características de la economía que rodea al enclave económico.</b>
➤ El nivel de empleo es elevado.	➤ Hay bajo nivel de empleo (desempleo).
➤ Los salarios son elevados.	➤ Bajos salarios.
➤ Se utiliza tecnología de última generación.	➤ Tecnología obsoleta.
➤ La mano de obra es especializada.	➤ Poca utilización de mano de obra especializada.
➤ Alta inversión en capital.	➤ Empresas con bajo nivel de inversión en capital.
➤ Se generan remesas que son enviadas a países extranjeros.	➤ Generalmente existe una economía de subsistencia.

Fuente: elaboración propia con base en <http://www.zonaeconomica.com/economia-enclave>.

Fecha de consulta: 29 de junio de 2015.



A principios del siglo XX, Estados Unidos comenzó a asumir el papel de “policía regional”. Ante la preocupación de que una crisis entre la República Dominicana y sus acreedores hubiese desembocado en la invasión del país, por parte de alguna potencia europea, en diciembre de 1904, el Presidente Theodore Roosevelt emitió, lo que se dio en conocer como, el “Corolario Roosevelt”, que dictaba que, EE.UU. intervendría como último recurso para garantizar que otros países del Hemisferio Occidental cumplieran sus obligaciones (Kern, 2005).<sup>44</sup>

Su propuesta sobre un “acercamiento vigoroso” recuerda aquel enunciado de “Habla suavemente pero lleva un gran garrote y llegarás lejos” (*speak softly and carry a big stick, you will go far*). Esta frase acuñada por Theodoro Roosevelt, quien gobernó Estados Unidos de 1901 a 1909 y, promovió la construcción del Canal de Panamá, introdujo la doctrina del Gran Garrote (*Big Stick*)<sup>45</sup> para aplicarla en su política exterior. Destinada a defender los intereses de Estados Unidos y avanzar en la eterna política de expansión y control hacia América Latina, bajo el esquema de la Doctrina Monroe, la doctrina del *Big Stick* fue también clave durante la Guerra Fría, en la que nuestra región quedó atrapada, con intervenciones militares, injerencias que perduran hasta hoy y dictaduras que a lo largo del siglo XX configuraron un genocidio latinoamericano (Calloni, 2013).

En el caso particular de Panamá, los Estados Unidos supieron hacer gala de una gran habilidad, cuando deciden apoyar la independencia de Panamá en 1903, con los navíos de la *US navy*, debido a la negación de Colombia de aceptar el Tratado Herrán-Hay propuesto por EE.UU., para construir el Canal de Panamá, el cual fue inaugurado el 14 de agosto de de 1914 (Caffaratto, 2010).

---

<sup>44</sup> Soeren Kern es Investigador Principal, Estados Unidos y Diálogo Transatlántico - ARI N°141 /2005. *¿Cuáles son los intereses de Estados Unidos en Latinoamérica?* Kern, Soeren. (2005).

<sup>45</sup> Si se desea saber más acerca de la Política del Gran Garrote (*Big Stick*), véase <http://lacomunidad.elpais.com/memoria-historica/2009/3/13/politica-del-big-stick>. Fecha de consulta: 29 de junio de 2015.

Después de la Revolución Cubana y para enfrentar la proliferación de movimientos revolucionarios de los sesenta, surgió un proceso conocido como “el fascismo de la dependencia” o también llamado, “el militarismo del Pentágono” y la “burocracia autoritaria militar”. Así, de ninguna forma en la perspectiva de los intereses norteamericanos hacia América Latina se encuentra el respeto hacia los países, de la forma política de la democracia, sobre todo, en el sentido de que atentará contra sus intereses políticos, en lo que siempre ha sido considerado su traspatio natural (Casanova, 1993 y; Zea y Magallón, 1999).

A finales de los setentas, el tratado Torrijos-Carter significó para el pueblo panameño un instrumento o mecanismo funcional para el desmantelamiento progresivo y eficiente del enclave que representó el control del principal recurso natural de Panamá por parte de la potencia estadounidense. El desmantelamiento, implicó desmontar cuidadosa y diestramente las piezas de una maquinaria obsoleta, de todo vestigio de dependencia y de aquellos vínculos que convirtieron la totalidad del territorio panameño en un vasto enclave (Castillero, 1978).<sup>46</sup>

La nueva reestructuración del capital monopólico transindustrial derivó, a partir a fines de los setenta hasta los ochenta, en nuevas formas de articulación de los mercados de bienes, de servicios y de dinero, en la apropiación y saqueo de los recursos naturales, en la privatización y transnacionalización de empresas públicas en América Latina (Zea y Magallón, 1999).

---

<sup>46</sup> El Dr. Alfredo Castillero Calvo ha sido asesor del Órgano Ejecutivo Nacional en el Ministerio de Relaciones Exteriores; profesor en la Universidad de Panamá desde 1967; profesor en la Universidad de Yale, en Estados Unidos. Ha realizado investigaciones de archivo en España, Francia, Estados Unidos, Colombia y Panamá y, es autor de varios libros y numerosos artículos, ensayos y monografías sobre Panamá y América. Dirige actualmente el Museo del Canal Interoceánico de Panamá, para saber más acerca del Dr. Alfredo Castillero Calvo, se recomienda visitar el Portal Historia - FUNDACIÓN MAPFRE en: <http://historia.fundacionmapfre.org/historia/es/coleccion/autores/alfredo-castillero-calvo.jsp>. Fecha de consulta: 11 de abril de 2015.

En los noventa apuntó hacia la conformación de un Estado Multinacional de la región Norteamérica, constituido por Canadá, Estados Unidos y México, a través del Tratado de Libre Comercio, y se observó una tendencia por la que buscaba extender su economía, sus mercados y control político, hacia el resto de América (*Ibid.*).

La Doctrina Monroe estableció que si un país americano amenazaba o ponía en peligro los derechos o propiedades de ciudadanos o empresas estadounidenses, entonces Washington estaba obligado a intervenir en los asuntos de ese país para “reordenarlo” y restablecer los derechos y el patrimonio de su ciudadanía y sus empresas (Telesur/Notimex, 2013).

El académico colombiano Renán Vega Cantor, en un ensayo sobre la geopolítica de dominación de Estados Unidos se refirió a la importancia geoestratégica de las bases militares de Estados Unidos en el mundo y, particularmente, en Latinoamérica. Afirma que el capitalismo en la actualidad requiere materiales y energía más que en cualquier otro momento de su historia, como resultado del aumento del consumo a nivel mundial, a medida que se extiende la lógica capitalista de producción y derroche, porque la generalización del “estilo de vida americano” (*american way of life*) requiere de un flujo constante de petróleo y materiales, para asegurar la producción de mercancías que satisfagan los deseos y necesidades de la sociedad norteamericana (CISPAL/Adital, 2013).

En Latinoamérica, después de la expulsión de los militares de Panamá en 1999 y de Ecuador en 2009, el Pentágono ha creado o actualizado nuevas bases en Aruba y Curazao, Chile, Colombia, El Salvador y Perú. En otros sitios, el Pentágono ha financiado la creación de bases militares y policiales capaces de albergar fuerzas estadounidenses en Belice, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Costa Rica, e incluso en Ecuador. En 2008, la Armada reactivó su Cuarta Flota, inactiva desde 1950, para patrullar la región (Vine, 2012).

Con relación a lo antes expuesto, el 30 de octubre de 2009, el régimen del presidente Álvaro Uribe firmó un ignominioso “acuerdo” con los Estados Unidos, por medio del cual se le concedieron a ese país siete bases militares, distribuidas a lo largo y ancho del territorio colombiano, junto con otras prerrogativas que lo convirtieron en un protectorado. En la práctica, se regresa a formas de sujeción casi coloniales, propias de un distante pasado, tan lejano como el que se quiso superar con las guerras de la independencia hace dos siglos. Aunque en teoría ese acuerdo haya sido declarado inconstitucional, en los hechos sigue en marcha de manera disfrazada (CISPAL/Adital, 2013).

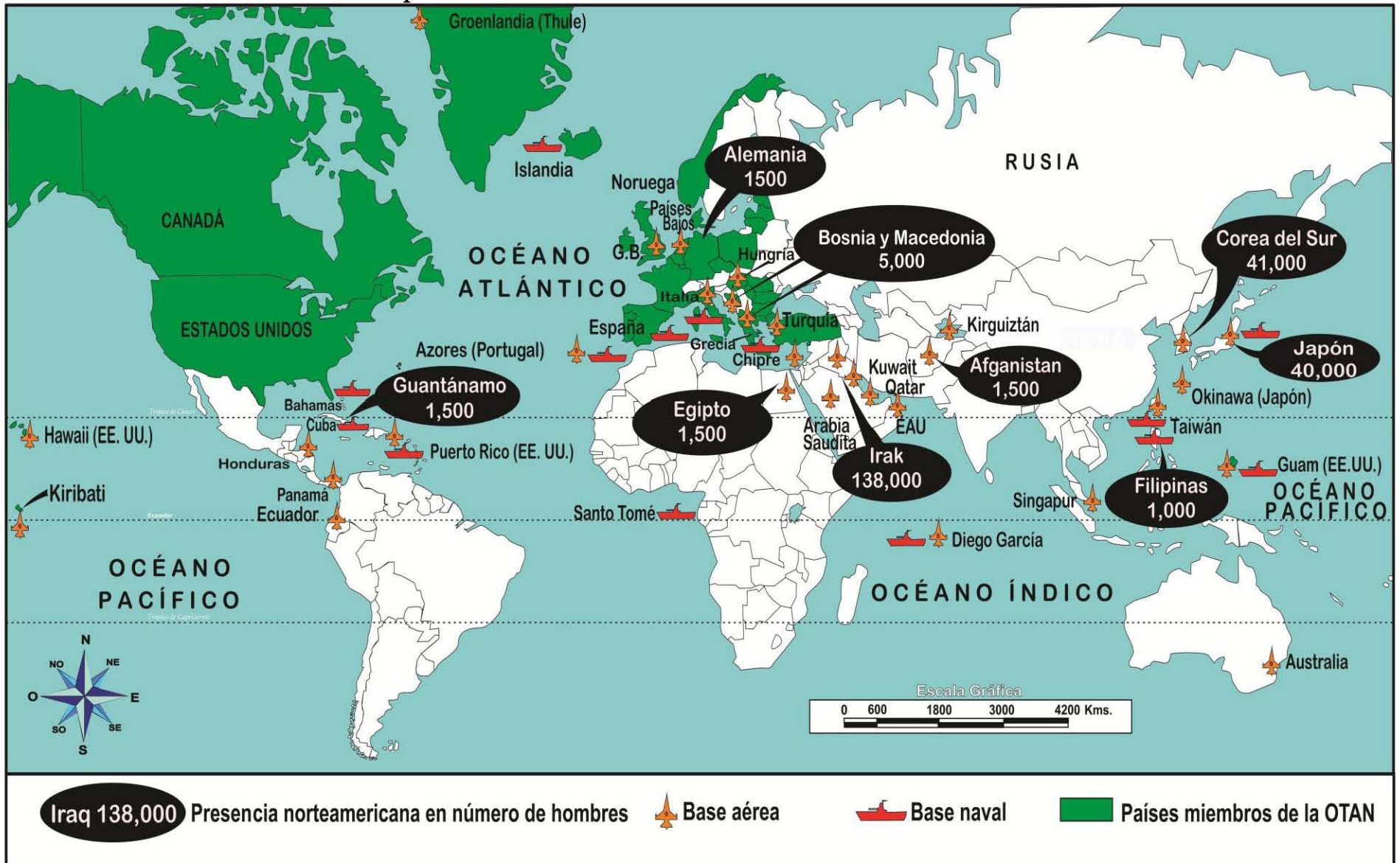
De acuerdo con Lacoste (2008), Estados Unidos sigue manteniendo su mayor colección de bases de toda la historia (más de 1,000 instalaciones militares fuera de los 50 Estados y de Washington DC), lo que incluye, desde bases de décadas pasadas en Alemania y Japón, hasta bases totalmente nuevas en Etiopía y las islas Seychelles en el océano Índico, e incluso balnearios para veraneantes militares en Italia y Corea del Sur (mapa 2.2).

Para 2012 Estados Unidos contaba con 47 bases militares de instaladas en América Latina y El Caribe, las cuales constituían una amenaza para la paz, las democracias y la soberana e independencia de las naciones (Diario Opinión, 2012 y; CISPAL/Adital, 2013).

El mar Caribe, el llamado “Mediterráneo Americano” se considera a menudo como el “patio trasero de los Estados Unidos” (*The Back Yard*). Tiene unas dimensiones comparables (4,000 kilómetros) a las del Mediterráneo Euro Árabe, y está rodeado también por un gran número de Estados más o menos vastos (Lacoste, 2008).

El secretario de Estado norteamericano, John Kerry, calificó en abril del 2013, que América Latina como el “patio trasero de Estados Unidos” y no como una región vecina, soberana e independiente en la que convergen numerosas naciones, con diferentes ideas o tendencias sociales, económicas o culturales (Venegas, 2013).

Mapa 2.2 Bases militares estadounidenses en el mundo, 2008.\*



Fuente: Lacoste, (2008). (Modificado). \*Nota: El Ejército de EE.UU. cuenta con bases militares en todos los continentes del mundo. Según el Pentágono, hay unas 5.000, de las cuales 598 se encontrarían fuera del país. Sin embargo, esta cifra ha sido cuestionada por investigadores y medios de comunicación que sostienen que podría haber muchas más. Fuente: <http://actualidad.rt.com/actualidad/view/114238-mapa-fotos-bases-militares-eeuu>. Fecha de consulta: 20 de enero 2015.

Con sus declaraciones, Kerry revive la vieja Doctrina Monroe, la cual desde 1823, ha servido de guía para las relaciones de EE.UU. con América Latina. Su visión única es imponer la voluntad e influencia política y económica norteamericana a los vecinos del sur, eliminando cualquier indicio de resistencia (*Ibid.*).

En el mapa 2.3, se aprecian algunos de los intereses norteamericanos en América Latina, puesto que, esta región realiza una importante contribución a la lucha de Estados Unidos contra la inflación, y sus requerimientos de seguridad económica. Proporcionando grandes y cada vez mayores cantidades de una gran variedad de materias primas, tanto industrial como de alimentos, necesarios para los estadounidenses. El petróleo es el más evidente. Venezuela es el principal proveedor latinoamericano y ha estado disminuyendo su producción, privando así a Norteamérica del mismo y aumentando los precios mundiales; pero Ecuador, Bolivia y muchos otros países latinoamericanos desempeñan un rol cada vez más trascendente en este problema mundial (Bergsten, 1973; Lacoste, 2008 y; Vega, 2011b).

Los retos geoeconómicos actuales abarcan el petróleo, los alimentos, las materias primas, las guerras del agua y el medioambiente, entre otros (Vega, 2011b).

De esta forma los Estados Unidos, han desplegado una red de embajadas, consulados y representaciones de sus principales agencias enfocadas a proteger sus "intereses nacionales", entre las que sobresalen la NSA, la CIA, la DEA, la USAID y el Comando Sur,<sup>47</sup> como puntas de lanza para experimentar, usar e imponer una serie de estrategias y doctrinas para afianzar su dominio total en esta parte del continente americano, y en el mundo en general, se podrá deducir que sus objetivos de dominación pretenden en el

---

<sup>47</sup> La traducción de las siglas en inglés de las Agencias de Seguridad de los EE.UU. significan: NSA (Agencia Nacional de Seguridad); CIA (Agencia Central de Inteligencia); DEA Administración para el Control de Drogas y; la USAID (Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional). Véase LexJuris en <http://www.lexjuris.com/lex%20Agencias%20Federales.htm>. Fecha de consulta: 11 de abril de 2015.





La creación de bases estadounidenses en todo el planeta está en aumento, debido a una nueva generación de bases que los militares llaman “*Nenúfares*,”<sup>48</sup> distribuidas por todo el mundo, de Yibuti a las selvas de Honduras, de los desiertos de Mauritania a las pequeñas Islas Cocos de Australia. El Pentágono ha estado buscando la instalación de nenúfares en tantos países como se pueda, lo más rápido posible. Aunque cuesta trabajo tener una estadística de ellas, en vista de la naturaleza frecuentemente secreta de esas bases, es probable que el Pentágono haya construido más de 50 nenúfares y otras pequeñas bases desde el año 2000, mientras explora la construcción de docenas más. Semejantes bases se han convertido en una parte crítica de una estrategia militar de Washington en desarrollo que apunta a mantener la dominación global de Estados Unidos al hacer mucho más con menos en un mundo donde impera la incertidumbre y la competencia (Vine, 2012).

### **2.3.3 El Canal de Panamá en los intereses norteamericanos.**

Durante más de un siglo, Estados Unidos ha prevalecido en la zona del Caribe, área que es vital para su seguridad, tanto en términos militares y estratégicos, como en cuestiones de transporte marítimo, aéreo y de las telecomunicaciones. Así, el gobierno estadounidense se encuentra atento a los cambios geopolíticos presentes en la zona, como es el caso de Cuba<sup>49</sup>. En la actualidad naciones como Rusia, España, Reino Unido, Francia, Canadá, Japón y China desean ganar una mayor influencia en El Caribe, hecho que de concretarse,

---

<sup>48</sup> Los *Nenúfares* son pequeñas bases militares, “como cuando una rana salta a través de un estanque hacia su presa”. Estas son instalaciones secretas e inaccesibles con una cantidad restringida de soldados, comodidades limitadas y armamento, con suministros previamente asegurados. Como explica Mark Gillem, autor de *America Town: Building the Outposts of Empire*, el nuevo objetivo es “evitar” las poblaciones locales, la publicidad y la posible oposición. “Para proyectar su poder”, dice, Estados Unidos quiere “puestos avanzados aislados e independientes ubicados estratégicamente” en todo el mundo. Según algunos de los más fuertes propugnadores de la estrategia en el Instituto de la Empresa Estadounidense, el objetivo debe ser “crear una red mundial de fuertes fronterizos”, con los militares estadounidenses, “la caballería global del Siglo XXI” (Vine, 2012).

<sup>49</sup> Sin lugar a dudas el restablecimiento de relaciones entre Cuba y Estados Unidos es el hecho más impactante y significativo en la geopolítica latinoamericana en las últimas décadas e impactará profundamente no solo al destino de la isla, sino la conducta de todos los países latinoamericanos que han seguido a través de los años a Cuba como líder. Igualmente a los partidos para quienes Cuba es su faro. Para mayor detalle de esta información véase: La Prensa Gráfica de El Salvador, de fecha 18 de agosto de 2015, en <http://www.laprensagrafica.com/2015/08/18/el-reencuentro-de-estados-unidos-y-cuba-1#sthash.SbuYWIQB.dpuf>. Fecha de consulta 20 de agosto de 2015.



haría sumamente vulnerable a Estados Unidos, tanto en tiempos de paz como de guerra (Rosas 1997).

Siglos antes del esfuerzo de Theodore Roosevelt, el Imperio Español era muy consciente de la importancia estratégica de Panamá, hoy en día, los Estados Unidos conservan grandes intereses en la Zona del Canal (Gayner, 1979).

En términos militares, el propósito de Washington es impedir el surgimiento de amenazas bélicas a “su territorio” (ningún país latinoamericano ha supuesto nunca un riesgo para Estados Unidos salvo Cuba, cuando en 1962 ofreció a la Unión Soviética su territorio para instalar misiles nucleares en la isla). También aspira a impedir que potencias hostiles ganen influencia en la región y aumenten su capacidad para dañar los intereses económicos y políticos de EE.UU. (esta es la razón por la que los estadounidenses vigilan de cerca la creciente presencia china en América Latina). Además, tras el 11 de septiembre, los responsables de diseñar la política estadounidense consideran al terrorismo regional, así como el tráfico de drogas y la inmigración ilegal, como una amenaza a la seguridad nacional (Lacoste, 2008).

Relacionado con la economía, EE.UU. promueve reformas de libre mercado que mantengan a Latinoamérica abierta al comercio y capital norteamericano. Un objetivo primordial es eliminar las barreras al comercio y estimular la inversión con el objetivo de crear el suficiente número de puestos de trabajo en Latinoamérica para que los inmigrantes tengan menos incentivos para migrar sin documentos a Estados Unidos.

## 2.4. La Geografía Económica y la Geoeconomía.

La Geografía Económica vincula las actividades productivas y de consumo con el lugar del mundo en que se lleva a cabo. Para Paul R. Krugman (1992), la considera una rama de la economía que estudia la localización de la producción en el espacio.

La disciplina de la geografía económica se interesa no sólo por la ubicación de las actividades económicas, sino por qué están situadas en donde se encuentran, y la naturaleza de los procesos que afectan a tal localización. Teóricamente, en una economía de libre mercado, la demanda y la oferta se reflejan en los precios. Pero si se introduce la variable espacial se necesita también, tener en cuenta el costo del desplazamiento tanto del producto como de los consumidores, que se mide tanto en dinero como en tiempo empleado en el traslado. El precio refleja la última unidad (marginal) de un artículo o servicio colocado en el mercado, mientras que el valor depende de lo necesario que sea para el consumidor (*Ibid.*).

La Geografía Económica analiza la combinación de factores naturales y espaciales en el estudio de las actividades económicas de una región o un país. Esta especialidad estudia la localización y naturaleza de las actividades económicas, los patrones de uso de la tierra, el valor de la misma en relación con las vías de transporte, la rentabilidad del suelo, la distribución espacial de las actividades productivas en las ciudades y el mundo (Sánchez, 2008).

Además examina las relaciones oferta-demanda desde una perspectiva espacial, para ello identifica la localización y características de los lugares “productores” y su relación espacial y temporal con los lugares “consumidores”. Estos procesos están relacionados con las leyes de mercado, comercio nacional e internacional, los procesos de mundialización de la economía y la situación económica propia de cada país (*Ibid.*).

En cambio, la Geoeconomía es, relativamente una ciencia de reciente aparición que analiza las estrategias de orden económico y comercial decididas o influidas por ciertos Estados y corporaciones, transnacionales de acuerdo a la “lógica” de los intereses que los animan, a fin de proteger sus economías en el contexto global, o para dotarse de las tecnologías o productos que consideran estratégicos para su supervivencia o desarrollo futuro (Palacios, 2009 y; Olier, 2013).<sup>50</sup>

De acuerdo con Olier (2013), la Geoeconomía asienta sus bases en la geoestrategía, la geopolítica internacional y en la economía global, y permite comprender los hechos locales o globales desde esta perspectiva. Además, los equilibrios de poder entre los diversos Estados tienen un efecto regional que se traduce en problemas geoeconómicos, geopolíticos y geoestratégicos; todos ellos en difícil equilibrio y causantes de significativas asimetrías económicas (cuadro 2.2).

La Geoeconomía es una respuesta a las complejidades del mundo globalizado en el que se entrelazan los aspectos geopolíticos, geoestratégicos y la economía globalizada. Todo en un marco regional que trasciende los Estados; por lo que su comprensión requiere un eficaz sistema de información económica (Cardos, 1993 y; Cairncross, 1998).

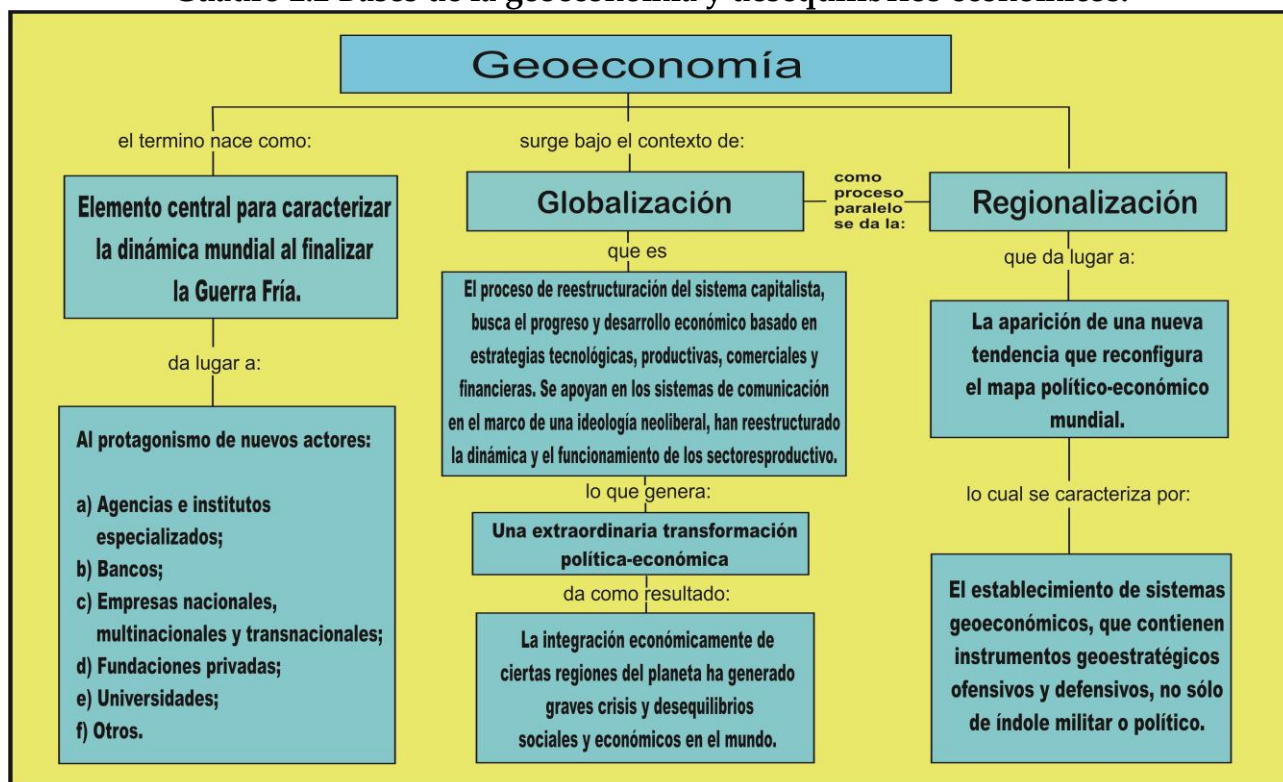
La información convertida en poder es la clave de la competitividad actual de los Estados. En la inteligencia económica ayuda a obtener información competitivamente estratégica, y facilita su análisis para servir a objetivos empresariales concretos. La inteligencia competitiva, para ciertos autores es fundamental aclarar que este tipo de información no

---

<sup>50</sup> Eduardo Olier es Doctor Ingeniero de Telecomunicación por la Universidad Politécnica de Madrid (España) y diplomado por la Escuela de Negocios *Harvard Business School*. Fue profesor titular de Matemáticas en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Telecomunicación de Madrid, donde desarrolló programas de investigación en el campo de la cibernética. Ha sido miembro del staff de la Agencia Espacial Europea, y ha ocupado puestos ejecutivos en Repsol y en el grupo industrial del BBVA. Fue socio de Deloitte Consulting y presidente de esta sociedad para España y Portugal. Ha sido vicepresidente ejecutivo de la compañía japonesa NEC para el sur de Europa y Latinoamérica; y presidente de la consultora de recursos humanos Korn Ferry para los mismos países. Es director de la cátedra de Geoeconomía y Estrategia Internacional de la Universidad CEU San Pablo, España (Harvard Business Review Magazine, 2013).

es espionaje industrial, sino que sus procedimientos de obtención pasan por Internet y por eficaces aplicaciones informáticas de búsqueda y tratamiento de la información, de vigilancia corporativa, de seguimiento de los cambios tecnológicos, de instrumentos para analizar datos y hechos sectoriales, entre otros. Se trata de un elemento clave para comprender los movimientos estratégicos que afectan directamente a las empresas que operan internacionalmente (CISPAL/Adital, 2013).

**Cuadro 2.2 Bases de la geoeconomía y desequilibrios económicos.**



Fuente: Elaboración propia con base en Cardoso, (1993); Palacios, (2009); Enríquez, (2011) y; Olier, (2013).

En relación con las diversas concepciones en torno a la Geoeconomía, Palacios (2009), reconoce los siguientes enfoques:

- ✓ *Perspectiva Estadounidense.* La Geoeconomía investiga, principalmente, los conflictos de intereses económico-comerciales surgidos en el espacio geográfico reducido al Occidente. Así, la solución de la nueva tipología de conflictos no implica el uso de la fuerza.

- ✓ *Perspectiva Rusa.* Definen a esta disciplina científica como parte de toda una ciencia nueva que fue denominada “globalística”; ciencia que se dedica al estudio de los métodos y reglamentos científicos de la globalización como fenómeno que ha afectado la actualidad mundial. Su objetivo es estudiar los nuevos espacios económicos que son productos directos de la globalización.
  
- ✓ *Perspectiva Italiana.* Resulta ser una nueva estrategia estatal orientada a asegurar un mejor posicionamiento del Estado en un contexto internacional caracterizado por las rivalidades de distinta índole; donde se coloca al interés económico como elemento prioritario de la estrategia estatal.
  
- ✓ *Perspectiva Francesa.* Estudia las estrategias económicas de los Estados y, particularmente, las comerciales que se aprueban con el fin de garantizarse una posición más favorable y estable en una constelación económico-financiera internacional cambiante y altamente competitiva. Instan en que la nueva disciplina científica es de alcance global debido al hecho que los espacios geoeconómicos altamente industrializados ya no pertenecen exclusivamente al Occidente.

Cuando se resalta la relevancia geopolítica y geoeconómica de América Latina, no se debe perder de vista que el imperialismo estadounidense está pensando en términos mundiales al considerar las reservas de recursos naturales y energéticos. Así, en el 2003, el llamado Informe Cheney, o Política Nacional de Energía (NEP por sus siglas en inglés *National Energy Policy*), postuló la obligatoriedad de dominar las fuentes más importantes de petróleo en el planeta y recalcó como prelación estratégica el control del petróleo que se encuentra fuera del Golfo Pérsico, en particular, en tres zonas (Lacoste, 2008 y; Palacios, 2010).

- a) La región andina (Colombia y Venezuela, en especial),
- b) La costa occidental del continente africano (Angola, Guinea Ecuatorial, Malí y Nigeria) y;
- c) La cuenca del mar Caspio (Azerbaiján y Kazajistán)

En un mundo globalizado, no basta conocer las causas y los agentes que las determinan, ni conformarse con tener la información adecuada. Es preciso, además, establecer las estrategias que permitan lograr los objetivos empresariales, políticos o sociales que se quieran lograr (Romero, 2002 y; Rowntree, *et al.*, 2012).

#### **2.4.1 Relaciones de Interdependencia.**

En la disciplina de las Relaciones Internacionales, la idea de interdependencia compleja en una teoría de Robert Keohane y Joseph Nye (1989), en la que sostiene que los Estados y sus fortunas están inseparablemente unidos. El concepto de interdependencia económica fue popularizado por la obra de Richard Cooper. Con su constructo analítico de interdependencia compleja en su crítica del realismo político, Keohane y Nye fueron un paso más allá y analizaron como la política internacional es transformada por la interdependencia. Los teóricos reconocen que las diversas y complejas conexiones transnacionales e interdependencia entre Estados y las sociedades fueron en aumento, mientras que la fuerza militar y el equilibrio de poder decreciendo, pero manteniéndose en un nivel importante.

Al hacer uso del concepto de interdependencia, Keohane y Nye (1997), también han hecho la diferencia entre interdependencia y dependencia al analizar el rol del poder en política y en las diversas interacciones entre los distintos actores internacionales.

A partir de tales postulados se elabora un modelo ideal de la política mundial opuesto al modelo característico del Realismo Político. En la Interdependencia Compleja, la realidad internacional, en la mayoría de los casos, responderá, según Keohane y Nye (1989), a una situación intermedia entre ambos modelos, lo que no impide la necesidad del modelo de interdependencia compleja en orden de analizar adecuadamente esa realidad. Este modelo tiene tres características principales:

1. La existencia de múltiples canales conectando las sociedades. Estos canales son las relaciones interestatales, transgubernamentales y transnacionales.
2. La agenda de las relaciones interestatales consiste en múltiples problemas que no están ordenados en una jerarquía clara y consistente. Esta ausencia de jerarquía entre los problemas significa, entre otras cosas, que la seguridad militar no domina consistentemente la agenda. Muchos problemas surgen de lo que normalmente se considera política interior y la distinción entre problemas internos y externos se diluye.
3. La fuerza militar no es utilizada por los gobiernos, respecto de otros gobiernos dentro de la región o respecto de los problemas, cuando prevalece la interdependencia compleja. Es importante en las relaciones de estos gobiernos con otros externos a la región o respecto de otros problemas. Keohane y Nye (1997), argumentan también, el declinamiento del uso de la fuerza militar como una herramienta política para incrementar otras formas de interdependencia, lo que aumenta la probabilidad de cooperación entre Estados.

## 2.4.2 El desarrollo de los puertos marítimos y los “Hubs” en el mundo y su importancia estratégica en el transporte naviero internacional.

El Diccionario de la Lengua de la Real Academia Española define *Puerto* como “el lugar natural o construido en la costa o en las orillas de un río, defendido de los vientos y dispuesto para detenerse las embarcaciones y para realizar las operaciones de carga y descarga de mercancías, embarque y desembarco de pasajeros.”<sup>51</sup>

En el caso de la Unión Europea, esta concibe al puerto como una zona de tierra y agua dotada de cierto tipo de obras y equipo que permiten, principalmente, la recepción de buques, su carga y descarga y, el almacenamiento, recepción y entrega de mercancías, así como el embarco y desembarco de pasajeros. Esta zona de tierra y agua incluye la infraestructura necesaria (obras de abrigo, muelles, puentes, etc.), así como almacenes, silos, tinglados, etc., y el equipamiento fijo y móvil necesario para la operativa (tuberías de transporte, grúas y tolvas). Para acceder al puerto es necesaria la presencia de unas infraestructuras marítimas y terrestres, de accesos como canales de entrada, ayudas a la navegación, carreteras, vías férreas, puentes, entre otras (Rúa, 2006).

Tradicionalmente, los puertos han sido lugares de resguardo y abrigo de las embarcaciones, en los que se pueden desarrollar con facilidad las operaciones de carga, descarga, embarque y desembarque. De hecho, el crecimiento y desarrollo de algunas ciudades está vinculado, en gran medida a la existencia de un puerto junto a ellas, en los que estas actividades se llevan a cabo en condiciones idóneas, como es el caso de Londres o de Montreal ubicadas al resguardo de los ríos Támesis y Saint Lawrence, respectivamente (Martner, 2010).

---

<sup>51</sup> Definición de *Puerto* del Diccionario de la Real Academia Española: <http://lema.rae.es/drae/?val=puerto>. Fecha de consulta: 30 de junio de 2015.



En el mundo existen entre 6,000 y 7,000 puertos, aunque sólo algunos de ellos tienen realmente una actividad significativa en un contexto global, al concentrar la mayor parte del tráfico marítimo internacional<sup>52</sup> (tabla 2.4).

**Tabla 2.4 Crecimiento de los 10 primeros puertos del mundo en el tráfico de contenedores, 2012-2013.**

Nº	Puerto (país)	TEU's 2012	TEU's 2013
1	Shanghai (China)	32, 530 000 000	33 600 000 000
2	Singapur (Singapur)	31, 690 000 000	32 600 000 000
3	Shenzhen (China)	22, 940 000 000	23 600 000 000
4	Hong Kong (China)	23, 100 000 000	22 400 000 000
5	Busan (Corea del Sur)	17, 040 000 000	17 700 000 000
6	Ningbó (China)	14, 740 000 000	17 300 000 000
7	Qingdao (China)	14, 740 000 000	15 500 000 000
8	Guangzhou (China)	16, 830 000 000	15 300 000 000
9	Los Ángeles/Long Beach (EE.UU.)	8, 000 000 000	14 600 000 000
10	Dubai (EAU)	13, 300 000 000	13 600 000 000

Fuente: [www.anav.es/ultimas-noticias/793](http://www.anav.es/ultimas-noticias/793) y; <http://www.mcabezas.com/economia/los-mayores-puertos-del-mundo-ya-no-estan-en-europa.html>. Fecha de consulta: 15 de marzo de 2015.

En la tabla anterior se observa claramente que, por volumen de contenedores que manejan los principales puertos del mundo, estos se localizan en la costa oriental de Asia. La actividad portuaria favorece la independencia económica de las naciones y representa un factor estratégico en su comercio internacional. Los puertos contribuyen al desarrollo de los países, no sólo por el hecho de desempeñar un papel esencial en el tráfico exterior, sino porque también actúan como promotores del crecimiento de las áreas en las que están emplazados, lo anterior se refleja en el incremento del tráfico de contenedores del cuadro anterior, del período del 2012 a 2013, en el que se promueven determinados tráficos, generan ingresos para las arcas del Estado (tasas portuarias) y crean fuentes de empleo, por mencionar solo algunos beneficios (Rua, 2006).

<sup>52</sup> Las funciones típicas que desarrolla un puerto incluyen además de la carga y descarga de la mercancía de los buques y el embarque y desembarque de pasajeros (actividades que constituyen la transferencia entre los modos marítimo y terrestre de transporte), la manipulación de mercancías, su depósito y almacenaje, la inspección y el control de la mercancía por parte de las administraciones públicas (aduana, sanidad,...), la consolidación y desconsolidación de cargas, los servicios de apoyo a los buques (aprovisionamiento, reparación, servicios auxiliares, atención de tripulaciones,...), así como servicios de valor añadido y de gestión de la información que se intercambia entre los diferentes agentes que intervienen en todas estas actividades (Martner, 2010).

La definición que da la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en inglés *United Nations Conference on Trade and Development*), evidencia este carácter multifuncional. Los puertos son interfases entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. Son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas, como parte de una cadena logística global. Así un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y, especialmente, un equipo de gestión dedicado, cualificado, con mano de obra motivada y entrenada (Rúa, 2006; OEM, 2013 y; UNCTAD. (2015)).

El actual papel que desempeñan los puertos en la economía mundial ha sido consecuencia de un proceso lento que se ha desarrollado a la par de la evolución del comercio internacional, pero que en las últimas décadas se ha catalizado por factores como la globalización económica, el desarrollo en las tecnologías del transporte, la integración de las cadenas de valor, la búsqueda de economías de escala y la reducción de costos (OEM, 2013).

Hasta hace unas décadas, el tráfico marítimo se realizaba, en su mayoría de puerto a puerto. Las mercancías eran embarcadas en el puerto de origen y descargadas directamente en el puerto de destino sin operaciones intermedias de trasbordo. Sin embargo, la búsqueda de mayores cotas de eficiencia y el crecimiento del tamaño de los buques ha obligado a potenciar nuevos tipos de operatividad. En el caso de los puertos *Hub* (o también conocidos como puerto de trasbordo) son aquellos que se realizan básicamente operaciones de concentración y distribución de carga, cuyo origen y destino queda fuera del *hinterland*<sup>53</sup> del puerto. Es decir, se trata de puertos en los que la mayor parte de las operaciones que se realizan corresponden a trasbordo de mercancía

---

<sup>53</sup> El *Hinterland* es el territorio o distrito tras los bordes de una costa o un río. Este concepto se aplica a la región interna situada tras un puerto, reclamada por el estado a quien le pertenece la costa. La palabra *hinterland* proviene del idioma alemán, y significa literalmente "tierra posterior" (a una ciudad, un puerto, etc.). Fuente: <http://dictionary.reference.com/browse/hinterland>. Fecha de consulta: 19 de julio de 2015.

entre buques, mientras que el tráfico local con el área de influencia del puerto es de escasa relevancia respecto al anterior (Martner, 2010).<sup>54</sup>

El planteamiento conceptual de los puertos *Hub* fue creado y puesto en práctica en los países centrales de la Economía–Mundo Capitalista en los principios del siglo XXI; no obstante, desde la década de 1990, fue asumido como el nuevo paradigma del desarrollo portuario latinoamericano. Los *Hubs* se presentan como un innovador modelo de desarrollo del transporte y del comercio marítimo internacional. Dadas sus posibilidades de operar como centros concentradores, procesadores y distribuidores de grandes volúmenes de mercancías movilizadas en contenedores, los *Hubs* tienen la capacidad de acelerar la interacción de los procesos productivos entre múltiples regiones, países y continentes, independientemente de su lejanía o dispersión (*Ibid.*).

Las grandes líneas navieras de transporte de contenedores utilizan buques de gran capacidad que realizan un número relativamente pequeño de escalas a lo largo de su itinerario. En estas escalas se descarga parte de la mercancía para su posterior trasbordo a otro buque, en general de menor capacidad, los denominados *feeder*,<sup>55</sup> que la llevará a su destino final; éstos son los casos de los puertos de Gioia Tauro en Italia, el de Dubai en Emiratos Árabes Unidos (figura 2.4) o el de Algeciras en España. Todos ellos están ubicados en sitios estratégicos de la ruta de Asia del Este a Europa (Rúa, 2006 y; OEM, 2013).

---

<sup>54</sup> El *Hub* es un concepto propio del transporte de contenedores, en el que las operaciones de trasbordo son habituales hoy en día. No ocurre lo mismo con otros tipos de tráfico como, por ejemplo, el de gráneles líquidos o sólidos, en los que lo normal es el transporte directo puerto a puerto. Actualmente, el uso de los *Hubs* comienza a extenderse a otros tipos de tráfico concretos como el de vehículos nuevos mediante buques Ro-Ros (Martner, 2010).

<sup>55</sup> En transporte marítimo, el concepto *feeder* significa “alimentador”. Es un tipo de buque que recalán en puertos medios y, a través de los cuales se distribuye la mercancía interoceánica que proviene de otros buques mucho mayores, los oceánicos, que sólo realizan grandes rutas. Los buques *feeder* suelen distribuir la mercancía por varios puertos cercanos (Forum Translations, 2015).

Figura 2.4 Dubai, Emiratos Árabes Unidos: puerto *Hub*, 2015.



Fuente: [http://www.sector\\_maritimo\\_es-lista-detalle-asp](http://www.sector_maritimo_es-lista-detalle-asp)

Fecha de consulta: 30 de junio de 2015.

En general, los puertos *Hub* requieren de una buena ubicación estratégica, habitualmente a lo largo de las principales rutas norte-norte de contenedores; además deben contar con un calado suficiente para el atraque de los grandes buques portacontenedores (que actualmente llegan a tener más de 8,000 TEU's de capacidad); también precisan de grandes terminales y explanadas para el depósito y almacenaje de contenedores en tránsito; así como de una buena eficiencia en su manipulación (operaciones por hora) que le permita trabajar con precios competitivos y disponer de un gran número de líneas *feder* sobre las que hacer el trasbordo para llevar la mercancía hasta su destino final (Martner, 2010).

## 2.5 Globalización: una mirada interdisciplinaria.

La globalización implica una interrelación de mercados, culturas e información a nivel mundial. Asimismo se puede definir como la tendencia a intercambiar bienes, servicios, ideas y aspectos culturales entre los habitantes de la Tierra. Es vista por algunos economistas y profesionales dedicados a la relaciones y negocios internacionales como producto del progreso y de la innovaciones en los transportes, comunicaciones y medios de información (Pazos, 1998).

La globalización no es solo una estructura de intercambio económico y financiero a escala planetaria. Es también una compleja red de instituciones y sistemas político-económicos y financieros que apuntan hacia una supuesta gobernabilidad mundial. Es un complejo institucional de poderes, sustentado en una misma matriz ideológica y en un mismo propósito no siempre explícito, aunque compartido: la perspectiva de expandir y consolidar las bases de un modelo capitalista mundializado y neoliberal. Desde otras perspectivas disciplinarias como la geografía y la sociología se afirma que la globalización ha profundizado las asimetrías y desigualdades provenientes de las etapas anteriores del capitalismo internacional. En un orden político y geopolítico estructuralmente desigual y en un patrón de acumulación del capitalismo, la globalización ha mundializado un esquema de injusticia, de explotación y de aprovechamiento de los recursos humanos, materiales, tecnológicos, financieros y naturales (Pazos, 1998; Romero, 2002 y; Rowntree, *et al.* 2012).

La globalización es un fenómeno penetrante e implacable y es la principal característica del mundo contemporáneo. Puede ser definido como el incremento de las interconexiones de gente y lugares a través de procesos convergentes en términos de cambios económicos, políticos y culturales. No se basa solamente en el crecimiento y expansión del comercio internacional, sino también, en la convergencia y homogeneización de distintas fuerzas a

las que muchas personas se resisten debido a que hay una repartición desigual de los beneficios obtenidos en este proceso en curso. Como se advierte en la tabla 2.5, para Rowntree, *et al.* (2012), entre los principales rasgos de este sistema sobresalen:

**Tabla 2.5 Rasgos esenciales de los sistemas o estrategias de la globalización.**

Sistemas o estrategias	Ejemplos
Sistemas de comunicación global que ligan a todas las regiones y a la mayoría de la gente en el planeta de manera instantánea.	Internet, chats, videoconferencias, correo electrónico, radio, televisión, teléfono y telefonía celular (Facebook, Tweeter e Instagram).
Sistemas de transporte capaces de mover mercancías de manera rápida a través del aire, tierra y mar.	Barcos, camiones, aviones y trenes elevados, superficiales y subterráneos y; más recientemente drones.
Estrategias de negocios transnacionales que han creado las compañías mundiales más poderosas que muchos Estados soberanos.	Inversión Extranjera Directa (IED), promoción de bienes comerciales, intercambio de estrategias comerciales, entre otros.
Nuevas y más flexibles formas de acumulación de capital e instituciones financieras internacionales que hacen posible el comercio las 24 horas al día, los 365 días del año.	Creación de instituciones internacionales que regulan y facilitan el comercio, como el Fondo Monetario Internacional (FMI), Banco Mundial (BM) y la Organización Mundial de Comercio (OMC).
Acuerdos globales que promueven el libre comercio.	Diversos tratados comerciales entre distintos actores en el sistema económico.
Las economías de mercado y las empresas privadas que han sustituido a las economías y servicios controlados por el Estado.	Monopolios y Oligopolios, como: Walmart, Bimbo, Coca Cola, Mc Donalds, entre otros.
Una abundancia de bienes y servicios que han surgido para satisfacer la demanda real o imaginaria de los consumidores.	Bienes tangibles e intangibles, eslabonados en cadenas de valor de carácter complementarias.
Disparidades económicas entre regiones ricas y pobres y, países que han llevado a la gente a migrar, tanto legal o ilegalmente, en busca de una mejor calidad de vida.	Desempleo, pobreza, alto crecimiento demográfico, bajo nivel educativo, natalidad y mortalidad altas.
Un ejército de trabajadores transnacionales, conformados por gerentes y ejecutivos quienes proporcionan una poderosa fuerza económica conocida como “capital humano”.	Grupos de ejecutivos de élite y nuevas modalidades para atraer mano de obra con ciertas características (China). Reducción o eliminación de los beneficios para el país receptor de empresas.

Fuente: elaboración propia con base en Rowntree, *et al.* (2012).

Algunos analistas como José Joaquín Brunner (1999),<sup>56</sup> consideran que las facilidades que estas transformaciones ofrecen, han dinamizado los desplazamientos físicos e intensificado y masificado la comunicación y el acercamiento entre los distintos pueblos, lo que constituye el “alfa y omega” de la globalización. Así, por ejemplo, asegura:

*“De hecho, la revolución de las comunicaciones supone, más allá de las condiciones técnicas que la hacen posible, una intensificación de la esfera de la circulación. Son los intercambios, y no la producción, lo que determina las formas de vida en la época posmoderna. A lo largo de la historia, las revoluciones en la esfera de los medios de comunicación han sido siempre más decisivas que las revoluciones en la esfera de los medios de producción. Estas crean nuevas civilizaciones materiales y nuevos universos culturales” (Brunner, 1999).*

### **2.5.1 Diferentes visiones de la Globalización.**

La globalización se ha convertido en tema obligado de análisis y discusión, tanto en los foros políticos y empresariales como en el ámbito académico. Pese a ser tan difundido el concepto, existen diferentes enfoques sobre este fenómeno, no existe consenso acerca de los alcances que ha tenido el proceso globalizador a escala planetaria, sino más bien, se presenta una verdadera confrontación de ideas, unas que tratan de justificar el “*statu quo*” internacional, bajo los siguientes supuestos:

---

<sup>56</sup> José Joaquín Brunner es profesor titular e investigador de la Universidad Diego Portales (UDP) donde dirige la Cátedra UNESCO de Políticas Comparadas de Educación Superior. Además dirige el Programa de Doctorado en Estudios de la Educación Superior ofrecido conjuntamente por el Centro de Política Comparadas de Educación (CPCE) con la Facultad de Humanidades de la Universidad de Leiden. Es miembro de número de la Academia de Ciencias Sociales, Políticas y Morales del Instituto de Chile y miembro del Consejo Nacional de Certificación de la Gestión Escolar con sede en la Fundación Chile. Forma parte, asimismo, de los consejos editoriales o consejos científicos de diversas revistas académicas, entre ellas: *Tuning – Journal of Higher Education*, *Revista de Educación de España*, *Journal of Studies in International Education*, *Educational Policy Analysis Archives*, entre otras (Instituto de Chile, 2014).



Algunos autores como Guillermo Aznaran (2002), Frances Cairncross (1998) y, Robert Reich (1993), sostienen que es inevitable la globalización y que todos los países tienen las mismas oportunidades, sólo hay que adaptarse a este proceso y aprender, lo que permitirá recoger los beneficios. Otros como Federico García (2001), Alberto Romero (2002b) y, Les Rowntree, *et al.* (2012), se preocupan por los costos y proponen algunas redes de seguridad que amortigüen la caída de los perdedores. En realidad, la esencia de la globalización es la embestida de las grandes compañías e instituciones financieras en aumentar su poder, de crecer más a expensas de otros y de incrementar sus ganancias; por lo que presionan a los gobiernos de los países ricos, para desbaratar las fronteras nacionales que les impiden tener un acceso libre y total a los mercados de todo el mundo, especialmente, el de los países en desarrollo.

Otros posicionamientos rechazan cualquier posibilidad de inserción ventajosa en la actual división internacional del trabajo y, una tercera posición trata de conciliar los puntos de vista extremos y de formular una especie de síntesis, en la cual las fortalezas y las debilidades dependen no solo de la correlación de fuerzas en el plano económico y político a escala mundial, sino también de las transformaciones estructurales que se lleven a cabo al interior de las naciones menos desarrolladas (Romero, 2002a y; Rowntree, *et al.* 2012).

Entre algunos de los principales ejes del modelo neoliberal que caracterizan a este periodo de globalización sobresalen: la desregularización de la actividad económica interna, priorizando los mercados financieros; la liberación del comercio y de la inversión internacional y; la privatización de compañías controladas por el sector público (Castells, 2001, citado por Hernández, 1999).



La globalización es un fenómeno con historia que, como dice Aldo Ferrer (1998), “tiene exactamente una antigüedad de cinco siglos”, al remontar su inicio a los grandes viajes de la última década del siglo XV y añade que la globalización se caracteriza por los siguientes aspectos:

- a) Un proceso que si bien está presente a lo largo del desarrollo capitalista, sólo recientemente se torna en la modalidad dominante, de manera que “el Capitalismo del siglo XXI será el de la globalización”; para algunos supone, un cambio de época.
- b) Un fenómeno multidimensional y de naturaleza compleja (económica, política, social y cultural), que se diferencia del concepto de “mundialización”, al centrarse en los aspectos económicos.
- c) Un proceso intenso, pero parcial, heterogéneo y desequilibrado, que tiene un núcleo globalizador de carácter tecnológico y económico, al abarcar las áreas de las finanzas, inversiones, comercio, producción, servicios e información y que ha avanzado más rápidamente en algunos campos y en forma más lenta en otros.
- d) Un fenómeno que transmite la convicción de que cualquier intento de desacoplarse de él está condenado al fracaso. Existe una ausencia de modelos alternativos que luzcan viables.
- e) La importancia comercial de lo local frente a lo global es, por una parte decreciente y, por la otra, más válida para los países industrializados; en contraste, la vulnerabilidad de lo local frente a lo global es, precisamente, una característica de la globalización en los países en desarrollo.

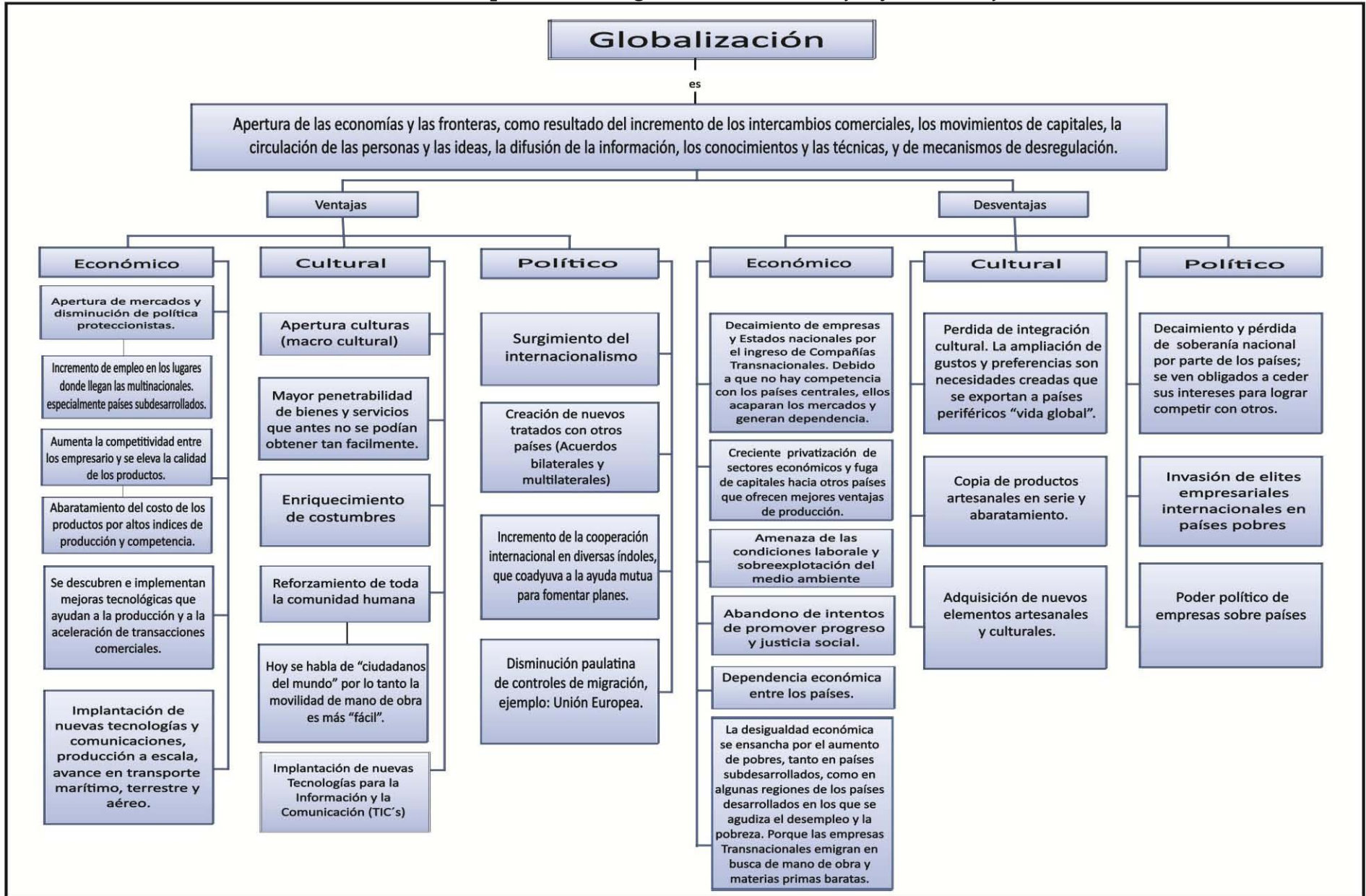
En el cuadro 2.3 se establece una comparación de las ventajas y desventajas de la globalización económica. Ésta, en todas sus facetas, es un hecho del cual probablemente la humanidad no se podrá desligar; por lo tanto, se deben aprovechar sus virtudes y generar beneficios para la mayoría de las naciones del orbe; se requiere también atender las “necesidades reales”, es decir, los requerimientos esenciales, a los que un gran número de personas no tienen acceso y que como consecuencia involuntaria de la globalización, los han distanciado de su derecho a una mejor calidad de vida.

Este balance de los diferentes caracteres que se asignan a la globalización, ofrece una perspectiva bastante amplia de sus alcances y “limitaciones” (SELA, 2000).

Independientemente de los enfoques planteados anteriormente, la globalización se ha convertido en una especie de pretexto para justificar las desigualdades entre los diferentes grupos de países dentro de la actual división internacional del trabajo y, si bien, es cierto que los cambios tecnológicos ocurridos en las últimas décadas ofrecen nuevas oportunidades de mejorar la situación de las naciones atrasadas en el contexto internacional, ésta tiende a depender cada vez más de la estrategia transnacional de acumulación a escala mundial (Thurow, 1996; Ohmae, 2000 y; Aznaran, 2002).

En términos generales, la globalización es analizada desde posiciones tecnoeconómicas, socioeconómicas, políticas, geopolíticas, partidistas, religiosas, entre otras. No obstante, existen rasgos comunes en todas las interpretaciones, en el sentido de ver en la globalización una etapa avanzada de la división internacional del trabajo, la cual se distingue por una mayor interacción e interdependencia de los actores y factores que intervienen en el proceso del desarrollo mundial (Aznaran, 2002).

**Cuadro 2.3 El proceso de la globalización: ventajas y desventajas.**



Fuente: elaboración propia con base en Cardoso, (1993); Ferrer, (1998); Castells, (2001); Paz, (2005) y; Rowntree, *et al.* (2012).

Para los defensores de la globalización ésta consiste en la profundización de la interdependencia económica, cultural y política de todos los países del mundo. Entre los principales argumentos a favor de este enfoque se destacan, por ejemplo, el incremento inusitado del comercio mundial de bienes y servicios, así como del flujo de capitales, gracias, entre otros factores, al avance de los medios de transporte, así como al uso de las nuevas tecnologías de información y comunicación, las cuales han hecho posible una mayor integración de los países, mediante el uso de recursos apoyados en las tecnologías satelitales y, especialmente, en la Internet, la red de redes mundial (Ohmae, 2000).<sup>57</sup>

Guillermo Aznaran (2002), explica que la globalización es un fenómeno que se impone pese a las desigualdades que establece en el corto plazo y a las resistencias que genera. Por eso, los países en vías de desarrollo tienen que prepararse para participar activamente en este proceso histórico, no hay otra alternativa; pensar lo contrario sería condenarse a un aislamiento empobrecedor.<sup>58</sup>

Para Cairncross (1998), Evenett (1999) y, Ohmae (2000), la globalización ha provocado el surgimiento de una especie de “nuevo continente sin tierra”, en el cual las fronteras convencionales prácticamente desaparecen, dando lugar a la aparición de una “nueva economía”. A este proceso contribuye, supuestamente, la reducción de aranceles y de trabas a la circulación del capital entre los países.

---

<sup>57</sup> Desde el punto de vista tecnológico, los costos de transporte y comunicación han bajado sustancialmente, y la velocidad con la cual se viaja y se transmite ha aumentado exponencialmente. Esto ha hecho posible crear nuevos sistemas de comunicaciones, dirección y control dentro del sector empresarial. Los grupos de diseño e investigación se pueden coordinar en diferentes partes del mundo; los componentes se pueden fabricar en el lugar del mundo que sea más barato y enviar a puestos de montaje que minimicen los costos totales. Los productos armados se pueden despachar rápidamente hacia donde sean necesarios a través de sistemas de fletes aéreos puntuales (Thurow, 1996).

<sup>58</sup> Profesor principal de la UNMSM. Economista, graduado y doctorado en la Universidad de París. Francia. Profesor de Postgrado de las Universidades de San Marcos, Villareal, San Martín y Tacna en Lima, Perú. Libros publicados: *Desarrollo económico autónomo; Cajas Rurales; Globalización: Competencia y cooperación; Crítica al liberalismo económico; Pequeña empresa y Desarrollo regional.*

Según Cardoso (1993), los defensores argumentan que la globalización es una expresión lógica e inevitable del capitalismo internacional contemporáneo que beneficiará a todas las naciones y a todas las personas. De igual manera, mejora la competencia permitiendo el flujo de capital hacia las áreas pobres y apoyando la expansión de nuevas tecnologías e ideas. Eventualmente este fenómeno resulta en la convergencia económica mundial, lo que implica que los países más pobres del mundo se emparejen con las economías más avanzadas.

Otro argumento consiste en señalar que los Estados-nación que están altamente abiertos a las economías globales tienen generalmente un mayor éxito económico que aquellos que se aíslan en su autosuficiencia. Otra idea, pero no menos importante, es que se argumenta que aquellas empresas con tintes norteamericanos o europeos ofrecen un mejor salario y mejores condiciones de trabajo que las firmas locales.

Finalmente, Thomas Friedman, con una posición más balanceada acerca de la globalización argumenta que el mundo no solo se contrae, sino también se vuelve económicamente más ligero, de esta manera el capital financiero, bienes y servicios pueden fluir libremente de un lugar a otro (Rowntree, *et al.*, 2012).

Según Cairncross (1998), en el estudio del Banco Mundial *Las perspectivas económicas mundiales y los países en desarrollo*, la globalización es el camino más seguro para lograr elevar los niveles de vida de los países más pobres. El informe concuerda con las afirmaciones de Hirst y Thompson (2002), sobre la preponderancia de los países desarrollados en el comercio y las inversiones internacionales, pero afirma que la forma de lograr mayores inversiones y comercio en los países en desarrollo es a través de la globalización: “Los países del Tercer Mundo tendrán acceso al conocimiento que los países industriales han disfrutado”.

Para otros autores como Soros (1999), García (2001) y, Romero (2002b) que asumen una posición más crítica frente a este proceso, aseveran que la globalización no es más que una nueva forma de Colonialismo, puesto que en el fondo lo que se ha hecho es reemplazar viejas formas de sometimiento, por otras más sofisticadas. No son la prosperidad universal y la hermandad lo que marcan el inicio del nuevo siglo, sino la desigualdad y el conflicto.

En la sesión de apertura del Foro del Milenio, el 22 de mayo del año 2000, en el salón de la Asamblea General de las Naciones Unidas en Nueva York, Martin Khor, Director de la Red del Tercer Mundo, atacó la distribución desigual del poder y la riqueza en el mundo y exhortó a oponerse a la nueva forma de colonialismo que representa el sistema actual de globalización (Tendencias y Análisis, 2014).

Lo cierto es que hoy, la globalización es una realidad objetiva; en consecuencia para los países que se benefician coyunturalmente que presenta el ciclo económico, mientras que para los países que todavía no sienten aquellos beneficios, lo relevante es calcular en qué medida se obtendrán resultados favorables, en términos de mejoramiento de sus niveles de desarrollo económico (Romero, 2002b).<sup>59</sup>

Según el Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe (SELA), la globalización se presenta como una ideología que enaltece el fundamentalismo del mercado, exalta la libertad de comercio, impulsa el flujo libre de los factores de la producción (excepción hecha de la mano de obra, que continua sometida a numerosas restricciones de diverso tipo), propugna el desmantelamiento del Estado, asume la monarquía del capital,

---

<sup>59</sup> La evidencia empírica muestra que, por ahora, las Empresas Transnacionales (ETNs), que pertenecen al selecto grupo de países comprendidos en el G-8 (ahora G-7, por la suspensión de Rusia), a los que se incluye ciertos países emergentes, son los únicos beneficiarios inmediatos de la globalización. El resto (80% de la población) no siente en modo alguno que su situación económica haya mejorado, al contrario, el crecimiento global actual no integra esta porción mayoritaria de la economía internacional (Romero, 2002b).

promueve el uso de las nuevas tecnologías, favorece la homologación de las costumbres y la imitación de las pautas de consumo y fortalece la sociedad consumista (SELA, 2000).

Por su parte, los que argumentan en contra de la globalización señalan que ésta no es un proceso natural. En su lugar, es el producto de una política económica explícita promovida por los defensores del libre comercio, países capitalistas, intereses financieros, inversionistas internacionales y firmas multinacionales. También aseguran que este fenómeno genera mayor desigualdad entre ricos y pobres. Otro argumento es que las grandes instituciones como el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional apoyan el desarrollo de los países a través de sus exportaciones para que ellos puedan pagar su deuda externa, lo cual genera una sobreexplotación de los recursos naturales locales. Asimismo, estas instituciones imponen condiciones económicas a los Estados-nación. De igual manera, los países occidentales promueven modelos económicos que no encajan con los países en desarrollo (Rowntree, *et. al.* 2012).

Otro crítico de la globalización Gastón García (2001), afirma que la Globalización es una mancha que se extiende al interior de la economía mundial y comienza a dominar el escenario y éste es el espacio productivo ganado por las grandes corporaciones. De modo que lo que se indica como “globalización” no es otra cosa que la cutícula de la inmensa internacionalización concentradora del capital que tiene su sujeto activo en las corporaciones transnacionales.

Para George Soros (1999), el sistema capitalista global, como todo imperio, “tiene un centro que se beneficia a costa de la periferia” y, lo más importante, “exhibe algunas tendencias imperialistas” y “lejos de buscar el equilibrio, está empeñado en la expansión”.

En este sentido, el proceso de globalización se caracteriza por la excesiva concentración de los medios de producción y comercialización, así como los medios financieros y de servicios. Opera una estructura espacial en las que las condiciones sociales, políticas y

culturales son extremadamente desiguales. También la globalización se ve reflejada en la pobreza persistente y en el desarrollo desigual. El mercado crea enormes asimetrías entre grupos sociales de diferente origen étnico y esto contribuye a la generación de conflictos. (Uribe, 1998; Chua, 2002 y; Kaplinsky, 2005).

Las empresas transnacionales, en sus redes y alianzas, en sus planificaciones sofisticadas que operan regional, continental y globalmente, disponen de condiciones para imponerse sobre los diferentes regímenes políticos, las diversas estructuras estatales y los distintos proyectos nacionales” (Ianni, 1996).

Las posiciones antiglobalización se manifiestan no solo en los escritos, sino que también se han traducido en acciones concretas de protesta callejera, y no precisamente en los países en desarrollo, sino en el mismo corazón del capital financiero, como han sido los casos de Seattle en Estados Unidos y de varias ciudades europeas. El motivo de estas protestas es la acusación que se hace a organismos multilaterales como la OMC, el FMI y el BM, de ser los responsables de los males que padece la humanidad, tales como la contaminación del medio ambiente, el uso irracional de los recursos naturales, la pobreza y las desigualdades, entre otros (Romero, 2002a).

En el debate sobre la globalización se identifican a los entusiastas que la consideran, sobre todo, como una gran oportunidad y, a los escépticos que ven más que nada peligros, por lo que tiene poco sentido decidirse normativamente en pro o en contra” (Friedman, 1999 y; Altvater y Mahnkopf, 2002).

Para algunos analistas como Mingst (2009); Romero (2002a) y; Rowntree, *et. al.* (2012), la globalización no es lo suficientemente global todavía y está alejada de beneficiar a los países subdesarrollados. La globalización funciona eficientemente bajo cualquier régimen: lo fundamental es que las ganancias corporativas aumenten, que los mercados se



desregulen, que el trabajo se flexibilice y que los flujos de capital, de dinero, de ganancias y de inversiones circulen con las menores restricciones posibles.

Asimismo señalan que la globalización económica es verdaderamente inevitable al igual que el movimiento anti-globalización. De la misma manera, ellos argumentan que mientras la globalización abrace ambas, es decir promesas y trampas, podrá ser manejada, en los dos niveles, nacional e internacional, para reducir las desigualdades económicas y proteger el medio ambiente. Subrayan la necesidad de tener gobiernos nacionales eficientes apoyados por instituciones internacionales (ONU, BM y FMI) y difundir redes ambientales, labor y grupos de derechos humanos.

### **2.5.2 Acumulación por desposesión.**

Para abordar el proceso de “acumulación por desposesión” es necesario retomar a Carlos Marx, quien realizó una genealogía de la sociedad burguesa, donde la dinámica de despojo constituye su eje estructurante. Marx afirmó que:

*“Los grandes señores feudales -dirá- levantándose tenazmente contra la monarquía y el parlamento, crearon un proletariado incomparablemente mayor, al arrojar violentamente a los campesinos de las tierras que cultivaban y sobre las que tenían los mismos títulos jurídicos feudales que ellos, y al usurparles sus bienes comunales. El florecimiento de las manufacturas laneras de Flandes y la consiguiente alza de los precios de la lana, fue lo que sirvió de acicate directo para esto en Inglaterra” (Marx, 2004).*

La depredación de tierras comunales resultó ser, por lo tanto, la precondition para sentar las bases del proceso de acumulación de capital. Sin ella, era imposible abrir paso a la agricultura capitalista, incorporar el capital a la tierra y crear los contingentes de proletarios libres y privados de medios de vida que necesitaba la pujante industria de las ciudades, pues como afirmará el propio Marx: *“la expropiación de la población campesina sólo crea directamente grandes propietarios de tierra”*. Para construir su modo de producción, la

burguesía tenía como tarea previa la desvinculación entre el productor y sus bienes comunes de autosustentabilidad, de tal forma que se lograra obtener una suerte de “estado de separación” que tendiera a ser naturalizado por las masas de “desposeídos” (*Ibid.*).

Este proceso de transformación de las tierras comunitarias en praderas privatizadas para ser destinadas al ganado distó de ser algo armonioso. Muy por el contrario, la violencia y el pillaje fueron una constante, siendo el Estado y la legislación que él sanciona y ejecuta de forma cruenta una variable sumamente relevante en esta arremetida contra la propiedad comunal (Composto y Ouviaña, 2014).

Para comprender mejor la acumulación por desposesión (también llamada acumulación por despojo y/o acumulación originaria), es indispensable remitirse a los autores De Angelis (2012) y; Bonefeld (2012), que ubican el concepto, a partir del planteamiento de nuevas acotaciones y de las que incluso David Harvey<sup>60</sup> hace referencia en sus libros.

Composto y Lorena (2012), sostienen que la acumulación originaria es un proceso inherente y permanente incluso en las sociedades del capitalismo maduro, que se expresa mediante la continuación de la separación violenta entre las personas y, no solamente sus

---

<sup>60</sup> David Harvey (1935 en Gillingham, Kent, Inglaterra), es uno de los más conocidos intelectuales de la izquierda norteamericana, geógrafo y urbanista de prestigio mundial. Autor de varios trabajos ya clásicos sobre urbanismo y la dinámica espacial del capitalismo, tiene además contribuciones importantes a la teoría económica y ha escrito numerosas obras de referencia en el campo de la crítica cultural entre ellas: en 1969, *Explanation in Geography*. En Español: *Teorías, leyes y modelos en geografía* (1983); en 1973, *Social Justice and the City*. En Español: *Urbanismo y desigualdad social* (1992); en 1982, *The Limits to Capital*. En Español: *Los límites del capitalismo y la teoría marxista* (1990); en 1985, *The Urbanization of Capital*; en 1985, *Consciousness and the Urban Experience*; en 1989, *The Condition of Postmodernity*. En Español: *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultura* (1998) y; en 2004, *El nuevo imperialismo: acumulación por desposesión* (2004), entre otras. Para saber más acerca de David Harvey véase <http://www.quedelibros.com/autor/28095/Harvey-David.html>. Fecha de consulta: 19 de abril de 2015.

medios de producción, sino sus condiciones de vida. En general, el neoliberalismo<sup>61</sup> es una expresión actual de la acumulación por despojo, en tanto ha avanzado sobre formas comunitarias, territorios, relaciones sociales que estaban por fuera de la órbita del mercado como resultado de luchas sociales históricas.

De Angelis (2012), afirma que cuando la reproducción ampliada es amenazada por el antagonismo social, el capital utiliza el despojo como estrategia para reconfigurar las condiciones de acumulación; en otras palabras, la acumulación por desposesión opera como una estrategia reactiva del capital frente al avance de la lucha de clases.

La acumulación por desposesión se aplica como un principio homologado (por igual) en todas las economías del orbe; sean estas desarrolladas o en desarrollo. Uno de los rasgos que ha cobrado importancia en el tipo de acumulación por desposesión se inicia con el apoyo irrestricto del Estado para salvaguardar los intereses del capital financiero y las instituciones de crédito en crisis y permitir así el mantenimiento de los fundamentos macroeconómicos que recomienda la política neoliberal no importando los efectos negativos que provoca mantener la estabilidad política y financiera a favor de éstos, aunque esto opera en contra del beneficio económico y social de la mayoría de los pueblos (Composto y Lorena, 2012).<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> Neoliberalismo es uno de los nombres que se usa para describir una ideología económica. También se puede llamar capitalismo corporativo, globalización corporativa, globalización y hasta la economía suicida. El neoliberalismo llegó con fuerza a los países del sur con la crisis financiera de 1982 en México, el cual declaró a sus acreedores internacionales (incluyendo el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional) que ya no podía pagar sus deudas. Aprovechándose de la posición vulnerable de muchos países del Sur, el FMI y el Banco Mundial empezaron durante los 80 a obligar a los países pobres a hacer grandes cambios en las estructuras de sus economías. Estos cambios se llaman políticas de ajuste estructural y han traído consecuencias profundamente perjudiciales para millones de personas en los países afectados. Véase para más detalle ¿Qué es el neoliberalismo? en <http://www.ciepac.org/neoliberal/esp/neoliberalismo.html>. Fecha de consulta: 30 de junio de 2015.

<sup>62</sup> Se expropia ahorros bancarios, suben impuestos, no se permite retirar del banco más que sólo cierta cantidad, rescate financiero gravoso a los gobiernos, crisis, etc. (Composto y Lorena, 2012).

Para Harvey (2007), establecer un común denominador que caracteriza por igual la acumulación por desposesión en todos los países y que se aplica a partir de la adopción de la ideología neoliberal, consiste en promover una empresarización y privatización de instituciones públicas; el dismantelamiento de los marcos reguladores destinados a proteger a los trabajadores y al medio ambiente, y la cesión al dominio privado de los derechos propiedad comunal, entre otros.

En el caso de John Holloway (2012), este autor sostiene una postura que clarifica la acumulación por despojo o desposesión, en la que plantea:

*“Si se limita la acumulación por despojo sólo a que el capital depende de la riqueza de la tierra, esto no ayuda, porque no son ni el carbón, ni el oro los que van a hacer la revolución. Entonces, para entender el Capitalismo, esto es, al capital como una relación frágil, se tiene que decir que el capitalismo depende de sujetos, de personas vivas”* (Hollaway, 2012).

Es precisamente a partir de la reconstrucción y/o renovación de la acumulación originaria, la importancia del autor italiano De Angelis (2012), al replantear la acumulación del capital como una política de “nuevas formas” de privatización de bienes comunes, acontecida en las últimas dos décadas, tanto en vastas regiones de Europa Occidental como en casi la totalidad de América Latina.

Retomando lo anterior, Composto y Ouviaña (2014), plantean que, estas nuevas formas cobran impulso y equivalen a la acumulación por despojo con la progresiva privatización de activos públicos desplegada a partir de los años 90 en América, de la mano del recetario neoliberal impulsado al calor del Consenso de Washington, lejos de ser algo ajeno a la política de “cercamientos” descrita por Marx, constituye la forma históricamente específica que ésta asume en el marco del proceso de reestructuración capitalista iniciado durante la década del setenta.

Este rasgo de privatización, que cobra fuerza con el neoliberalismo y que explica muy bien el geógrafo David Harvey (2004), en su libro *El Nuevo Imperialismo*, expresa continuas privatizaciones de espacios comunales, activos públicos, bosques, lagos y montes a lo largo y ancho del continente y deben leerse como parte de una amplia estrategia de acumulación capitalista, basada en mecanismos predatorios que buscan convertir estas instancias vitales y bienes comunes en productos con alto nivel de rentabilidad. Precisamente a partir de aquí, se analiza cómo esta alta rentabilidad que está a cargo de las transnacionales, siempre y cuando sean afianzadas con el apoyo irrestricto de lo que se ha llamado “Estado nacional de competencia” que, es la entidad responsable de crear el espacio para la acumulación, se convierte en socio de la desapropiación, pero en una posición asimétrica de sesión frente a los intereses transnacionales (Merchand, 2013).<sup>63</sup>

El despojo capitalista de la naturaleza se ha convertido en uno de los signos distintivos y trágicos de nuestra época. América Latina es una de las regiones del planeta más ricas en biodiversidad y, no casualmente, se constituye como uno de los principales destinos de la privatización y mercantilización de los bienes naturales a manos de transnacionales y Estados. Composto (2012), con base en ciertas ideas de Harvey (2004), precisa el proceso de acumulación por desposesión de la siguiente manera:

*“El despojo se expresa, generalmente, en procesos extraeconómicos de tipo predatorio y toma las riendas en momentos de crisis, a modo de solución espacio-temporal o huida hacia adelante. Esto significa que la producción de excedentes puja sobre las fronteras internas y externas del sistema, para la incorporación permanente de nuevos territorios, ámbitos, relaciones sociales y/o mercados futuros que permitan su realización rentable. En este sentido, ambas lógicas se encuentran orgánicamente entrelazadas, esto es, se retroalimentan mutuamente, como parte de un proceso dual y cíclico que es indisociable”* (Harvey, 2004; citado por Composto, 2012).

---

<sup>63</sup> Marco Antonio Merchand Rojas es profesor-investigador de la Universidad de Guadalajara, México. Sostiene que las modalidades de la globalización neoliberal, representan una seria amenaza para el medio ambiente e imposibilita por consecuencia el desarrollo sustentable. Fuente: [http://www.uaemex.mx/feconomia/Publicaciones/Ano3\\_Num2/Articulo%202\\_Merchand.pdf](http://www.uaemex.mx/feconomia/Publicaciones/Ano3_Num2/Articulo%202_Merchand.pdf). Fecha de consulta: 10 de julio de 2015.

Los espacios periféricos donde el despojo históricamente ha adquirido su perfil más descarnado; incluso, tendencialmente, el avance de la acumulación por desposesión en dichos territorios ha sido condición de posibilidad para garantizar la continuidad de la reproducción ampliada en los territorios del centro. Un caso que se acomoda perfectamente para garantizar la continuidad de la reproducción ampliada por parte de los países periféricos es el de la ofensiva extractivista que implicó la creciente integración subordinada de las economías de la periferia al circuito de la gran producción capitalista global, expresado en el nuevo carácter de la dependencia y los procesos de recolonización característicos de las últimas décadas (Seoane, 2012).

Es en los países de América Latina donde se instaura un proceso que se denomina “ofensiva extractivista”, que Seoane (2012), define como un perenne ciclo de profundo y acelerado avance de la expropiación, mercantilización y depredación de los bienes comunes naturales de la región. El agronegocio, la minería a gran escala, la explotación de hidrocarburos no convencionales, la industria forestal y la construcción de megaproyectos de infraestructura (carreteras, gasoductos, termoeléctricas, represas, etc.) son actividades únicas de esta nueva ola de saqueo, dependencia y recolonización característica de las últimas décadas.

Esta acumulación cobra fuerza ideológica a partir del modelo neoliberal y representa, si no la única forma, sí la más relevante actualmente para sostener o incrementar la acumulación de capital en la geografía global y local y, lograr el establecimiento del sistema bancario y de las grandes corporaciones y centros de poder (Banco Mundial, Fondo Monetario Internacional y Banco Central Europeo, entre otros).

Para Harvey (2007), el rasgo económico-político que define dicha acumulación por desposesión es que su instrumentación, para llevarse a cabo, necesita obligatoriamente que el Estado y los dueños de capital (productivo, comercial, financiero) tengan el interés

común “contubernio” de que los espacios receptores sirvan para que el capital se incremente, esto sólo se logra expropiando el derecho del trabajador de vivir dignamente con un empleo bien remunerado. Así, Harvey afirma que, quien posibilita la acumulación por desposesión es la liberación de un conjunto de activos, incluida la fuerza de trabajo a un coste muy bajo y en algunos casos nulos.

La acumulación por desposesión se aplica como un principio homologado en todas las economías del orbe; sean desarrolladas o en desarrollo. Uno de los rasgos que ha cobrado importancia en el tipo de acumulación por desposesión se inicia con el apoyo irrestricto del Estado para salvaguardar los intereses del capital financiero y las instituciones de crédito en crisis y permitir así el mantenimiento de los fundamentos macroeconómicos que recomienda la política neoliberal sin importar los efectos negativos que provoca mantener la estabilidad política y financiera a favor de éstos, aunque esto opera en contra del beneficio económico y social de la mayoría de los pueblos.

La degradación de las fuentes de recursos naturales renovables y no renovables no sólo en México, sino en toda América Latina, se ha acelerado al compás del aumento de las inversiones de grandes grupos multinacionales, muchas veces asociados a sectores económicos locales, en áreas claves del continente, en las que la extracción de recursos metalíferos, acuíferos, hidrocarburíferos, uraníferos, ictícolas y agrícolas se ha efectuado contraviniendo los más elementales principios de conservación, precaución, uso racional y sostenible del recurso, y calidad en el tratamiento del medio ambiente. En este sentido, los procesos de sobreexplotación del entorno ambiental castigan aun más a aquellos recursos no renovables como gas natural, petróleo, metales y piedras preciosas, que han configurado la base fundamental de las actividades extractivas generadoras de renta en enclaves económicos (Ferrer, 1998).

La acumulación por desposesión no puede implementarse sin el apoyo irrestricto del Estado, el cual es el empleador de la violencia y hacedor de la legalidad, es evidente que todo proceso económico que implique manejo de recursos económicos y/o activos financieros pasa por su tamiz para cubrir el despojo jurídicamente, pues hay que recordar que el Estado es un poder de clase que se expresa en flexibilizar las leyes (desregulación) para que las distintas denominaciones del capital se adueñen de los recursos productivos y financieros de sus territorios (Merchand, 2013).

La polarización de la tenencia de la tierra es un factor de consideración en lo que respecta al uso los recursos forestales y los suelos. En Panamá existe una gran concentración de tierras en manos de pocos (latifundios) y pocas tierras en manos de muchos (minifundios). Adicional a esta situación, en el país se manifiesta un acaparamiento de las mejores tierras agrícolas y de la calidad de la oferta ambiental por unas cuantas personas o empresas con relación al total de la población, tanto en el medio rural como urbano (FAO, 2000).

En el caso del Canal de Panamá, la acumulación por desposesión está presente en la medida de que, desde la firma del Tratado Hay-Bunau Varilla el pago fue menos de la mitad del valor del contrato previamente firmado entre Estados Unidos y Colombia (mientras que Panamá aún era parte de esa nación), tratado que los Estados Unidos ya habían acordado dos años antes, el cual tenía menos desventajas para los panameños. Por su apoyo a la revolución contra Colombia, no sólo redujeron sus pagos por el uso de activos geográficos de Panamá, se logró que los contribuyentes panameños pagaran parte de los gastos generales de la construcción de canales y operación (Berguido, 2011).

En otras palabras, en contra de una amplia literatura sobre los salarios del imperio, Theodore Roosevelt “logró hacer pagar el imperialismo”. El lado oscuro de la historia de la construcción fue la importación del sistema de la discriminación racial, un legado que reinó en la antigua Zona del Canal de Panamá durante la mayor parte del siglo XX (*Ibid.*).



## CAPÍTULO III. ANTECEDENTES HISTÓRICO-GEOGRÁFICOS DEL ENCLAVE DEL CANAL DE PANAMÁ.

### 3.1 Ubicación estratégica del Canal de Panamá.

*“Este diminuto istmo es el eslabón de América Central donde ésta se engarza y amarra al bloque macizo sudamericano. Efectivamente el istmo de Panamá contiene angosturas mínimas donde las aguas del mundo oceánico del atlántico se acercan, por el mar Caribe, a las vastísimas del Pacífico; es una tierra por cuya parte central, de bajos relieves serpentea un río vital, el Chagres. Por ello, estas circunstancias conexas (angostura mínima, débil relieve, existencia de un río variable) constituyen los rasgos esenciales (más que la posición geográfica misma) que hicieron del istmo, desde el siglo XVI la zona de más fácil tránsito terrestre para enlazar las grandes rutas marítimas del Atlántico con las del Pacífico (Jaramillo, 1976b).<sup>64</sup>*

Es conocido por los estudiosos que Cristóbal Colón y su tripulación hispana no fueron los primeros en llegar a América. Se ha logrado determinar que una flota china, botes pesqueros coreanos y flotas desmembradas de Polinesia llegaron a América por el Pacífico en tiempos anteriores a Colón, así como los escandinavos y tal vez los egipcios también, por el Atlántico. El viaje de Cristóbal Colón cambio la historia de la humanidad, porque distinto a los anteriores, a partir de entonces se tuvo una ruta de navegación, intercambio, comercio y establecimientos humanos de varias partes de Europa (Berriolem, 2011).

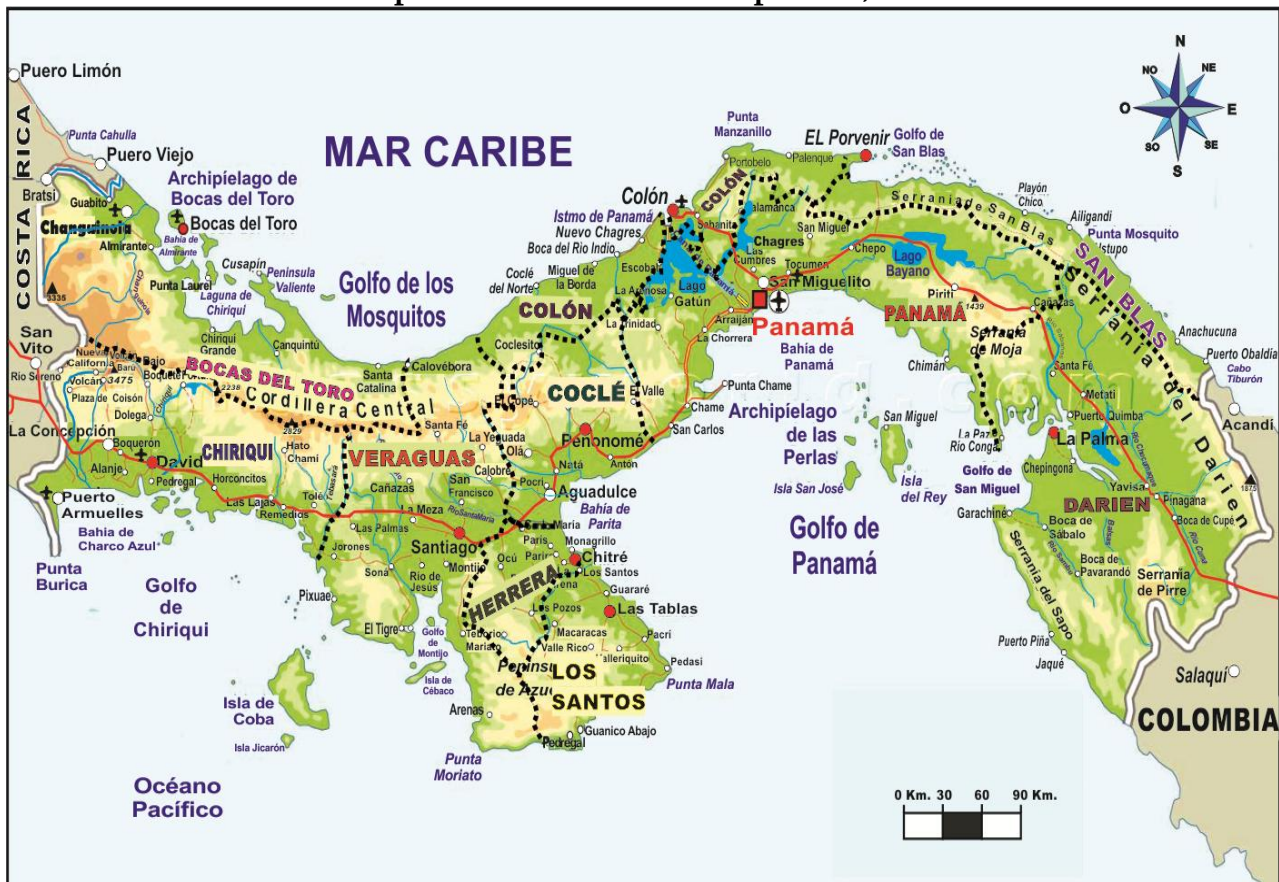
Una de las claves para entender el desarrollo histórico, la complejidad y la trascendencia de Panamá se deriva del análisis de su situación geográfica (mapa 3.1). Como se mencionó en el capítulo I, Panamá es una gran franja ístmica, con 78, 200 km<sup>2</sup>, ubicado en el extremo sureste de América Central, en el centro del Hemisferio Occidental, entre las coordenadas 7° 12' 07" y 9° 38' 46" de latitud Norte y; 77° 09' 24" y 83° 03' 07" de longitud Oeste. Limita al norte con el mar Caribe, al este con la República de Colombia (225 kms.), al sur

---

<sup>64</sup> Cabe agregar aquí, que también es importante considerar su intenso régimen pluvial.

con el océano Pacífico y al oeste con la República de Costa Rica (330 kms.); sus costas tienen una longitud de unos 2,988.3 kms., de las cuales 1,700.6 kms. corresponden al litoral Pacífico y 1,287.7 kms. al del Caribe (Benítez, 1999; FAO, 2000; García, 2000; Harmon, 2005 y; Galeón, 2013).

Mapa 3.1 Panamá: división política, 2015.



Fuente: <http://www.ezilon.com/maps/images/centralamerica/political-map-of-Panama.gif> (Modificado).

Fecha de consulta: 16 de abril de 2015.

Siglos antes del esfuerzo de Theodore Roosevelt, el Imperio Español fue muy consciente de la importancia estratégica de esta posesión.<sup>65</sup> En 1513, Vasco Núñez de Balboa se encontró con el océano Pacífico (originalmente llamado “Mar del Sur”), al cruzar la franja más delgada de tierra de un océano al otro de sólo 80 kms. (Cebrián, 2007). La ciudad de

<sup>65</sup> El problema de la comunicación interoceánica en el istmo es un asunto antiquísimo. Desde la conquista española se deseó con “seccionar” el continente y apropiarse una vía rápida, cómoda, económica y segura que les permitiera agilizar sus operaciones militares y mercantiles; todas las potencias capitalistas se interesaron alguna vez de manera directa o indirecta en la construcción de un canal interoceánico por América central. Para profundizar en el tema véase: Cebrián, (2007) y; Caffaratto, (2010).

Panamá se estableció como el primer asentamiento europeo en la costa del Pacífico; desde entonces, los europeos primero, y más tarde los estadounidenses, se apropiaron la mayor parte de las ganancias generadas por el carácter ístmico de Panamá por diferentes medios (Sánchez y Uribe, 1989).

La posición geográfica de Panamá ha sido un factor determinante en la historia mundial y ha jugado un papel significativo en la economía de este país. Durante la Época Colonial fue un punto estratégico de tránsito de tesoros destinados para España desde otras colonias. Panamá estuvo ligado desde el siglo XVI, con las Ferias Comerciales de Portobelo,<sup>66</sup> el comercio de esclavos, el contrabando y, en el siglo XIX, con la actividad aurífera en California y Australia; así como con el primer Ferrocarril Transcontinental y, por supuesto, el intento y fracaso del Canal francés y en el siglo XX, con la construcción del Canal de Panamá por los Estados Unidos (Castillero, 2004a).

Panamá ha sido punto estratégico político-comercial. Ha tenido períodos de decadencia y abandono, así como tiempos de esplendor y prosperidad como el que se vive actualmente (Sánchez y Uribe, 1989).

En el istmo de Panamá, alterando su geografía y su cultura, los Estados Unidos abrió el 15 de agosto de 1914 un canal interoceánico y, de paso, creó un enclave colonial que marcó la dignidad de todos los pueblos que aspiran y luchan por ser libres,<sup>67</sup> la faja de tierra y aguas conocida como la Zona del Canal (857.78 km<sup>2</sup>) y bajo jurisdicción norteamericana, fue a todas luces, una aberración jurídica internacional, pero más que eso, el punto más sensible y vulnerable del nacionalismo panameño (Fernández, 1979).

---

<sup>66</sup> Las Ferias de Portobelo se originaron en el año 1544 y concluyeron en 1737 en Portobelo; su objetivo primordial fue abastecer de artículos europeos los mercados americanos y cargar con destino a la península Ibérica los materiales preciosos procedentes del gran Perú (Castillero, 2004b).

<sup>67</sup> La soberanía sobre la llamada "Zona del Canal de Panamá" aseguró a Estados Unidos, la influencia política y militar del área de la región (Fernández, 1979).

El Tratado de 1903, fue anti-jurídico y susceptible de ser denunciado en los foros internacionales del derecho por ser producto del error, la mala fe y el dolo; y en virtud de que la Asamblea General de las Naciones Unidas consagra la soberanía permanente de los pueblos sobre sus recursos naturales. Los EE.UU. crearon en Panamá una situación colonial que, por mandato expreso de la Carta de la ONU, estaba llamada a desaparecer (Jaramillo, 1976).

### **3.2 Factores físico-geográficos considerados en la construcción del Canal de Panamá.**

En este apartado se abordan las características físicas del istmo panameño, como la conformación geomorfológica de América Central, el clima y la hidrografía en la región, aspectos fundamentales que hacen posible el funcionamiento del Canal y que influyen en la amplia biodiversidad de este país.

#### **3.2.1 El relieve ¿un obstáculo difícil de sortear?**

Algunos expertos afirman que, el surgimiento del istmo de Panamá es el acontecimiento geológico más importante ocurrido en la Tierra después de la extinción de los dinosaurios. El istmo fue el puente de tierra que terminó de unir el norte y el sur de lo que hoy es el continente americano, lo que generó cambios dramáticos no solo en la ecología de la región y en las características de los océanos, sino también en las corrientes marinas y, por lo tanto, en el clima mundial (Harmon, 2005 y; Suárez, 2011a).

En la década de 1980, un grupo de investigadores liderado por el geólogo Anthony Coates,<sup>68</sup> del Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales<sup>69</sup> (*Smithsonian Tropical*

---

<sup>68</sup> Anthony Coates Director Adjunto del Instituto de Investigaciones Tropicales Smithsonian (STRI) y un experto en la geología de América Tropical. En STRI se trabaja con el Proyecto Panamá Paleontología (PPP), un esfuerzo cooperativo que involucra a 25 científicos que continúa a desentrañar la historia geológica de la subida y el cierre del Canal de Panamá y sus consecuencias ecológicas y evolutivas en los últimos 10 millones de años. Coates tiene coeditado un libro que detalla la primera fase del PPP de la investigación: *Evolución y Medio Ambiente Tropical* (University of Chicago Press) (La Estrella, 2011).

*Research Institute*, por sus siglas en inglés STRI), reunió evidencia suficiente para proponer una teoría sobre el proceso que llevó al levantamiento del istmo, a partir de la formación de un arco volcánico generado por el choque de varias placas tectónicas. Esta teoría establece que hace 15 millones de años, Panamá surgió como un archipiélago, el cual tardó otros siete millones de años en extenderse hacia América del Sur; cuatro millones de años después, el istmo emergió, con lo que quedaron apenas unos tres corredores marinos que terminaron de cerrarse hace aproximadamente 3.5 millones de años (ACP, 2011 y; Aguilar, 2012).

De esa forma, Panamá se convirtió en el corredor por el que miles de animales terrestres que hasta entonces habían vivido separados, caminaron unos hacia el Norte y otros hacia el Sur, dando inicio a lo que se conoce como “el gran intercambio americano”(Harmon, 2005 y; ACP, 2011).

El fenómeno también es responsable del cambio en el clima. Al separar los océanos se inició una circulación de las aguas. Se alteraron las corrientes tibias del golfo de México que permitieron el deshielo de Europa. Esto ocasionó que el continente no se congelara durante el invierno y que fuese posible su poblamiento. Asimismo, provocó que se formara el hielo en el Hemisferio Norte (Suárez, 2011a y; Aguilar, 2012).

Las montañas de Panamá son la unión definitiva entre las Sierras Madres del Norte y los Andes del Sur. En la región son frecuentes los terremotos, además de los fenómenos volcánicos, algunos de ellos activos. En relación con la geomorfología de Panamá, la cordillera central panameña en vez de estar formadas por doblaje debido a la presión

---

<sup>69</sup> El Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales (STRI), una agencia del Instituto Smithsonian (SI), ha estado involucrada de manera activa en el campo de la investigación científica en Panamá desde 1923. En los años 1960's las oficinas administrativas de STRI se encuentran ubicadas en el Centro Earl F. Tupper, un sitio de 3 hectáreas en el vecindario de Ancón, en la Ciudad de Panamá. Las instalaciones incluyen oficinas administrativas, laboratorios, una biblioteca científica extensiva, un centro de conferencia, restaurante y librería, que son usados por un grupo de 35 científicos residentes, unos 900 científicos, visitantes, personal administrativo y el público en general. Para se desea saber más acerca de Instituto Smithsonian véase [http://stri.si.edu/espanol/acerca\\_stri/index.php](http://stri.si.edu/espanol/acerca_stri/index.php). Fecha de consulta: 04 julio de 2015.

lateral, estas montañas fueron el resultado de la actividad ascendente de movimientos volcánicos individuales. El istmo ha estado sometido a varios períodos bajo el agua, añadiendo diferentes tipos de roca que se encuentran intercaladas en capas de rocas duras y materiales más suaves, en una mezcla desordenada de ángulos (ACP, 2013b).<sup>70</sup>

Antes de la construcción del Canal, el istmo de Panamá se caracterizaba por sus montañas, su impenetrable jungla, los profundos pantanos, las lluvias torrenciales, el ardiente sol, la debilitante humedad, la pestilencia y algunas de las formaciones terrestres más complejas del mundo a nivel geológico. La mayor parte de esto era evidente para los exploradores y agrimensores que exploraron y midieron el terreno. Lo que no era obvio era la constitución geológica, que aún, en la actualidad, sigue siendo un reto constante, sobre todo en el proceso de ampliación (ACP, 2013a).

La mayor parte del territorio panameño está formado por tierras bajas (89%). A este grupo pertenecen; las planicies y llanuras del sur, las colinas y llanuras del istmo central, las depresiones orientales, las tierras bajas y las llanuras del norte. Estas tierras están constituidas tanto por rocas ígneas y metamórficas como sedimentarias (Instituto Geográfico Nacional, 2007 y; ACP, 2013a).

Panamá cuenta con más de 1,600 islas, las principales son: Coiba con 493 km<sup>2</sup>, Del Rey con 234 km<sup>2</sup> y Cébaco con 80 km<sup>2</sup>. Otras islas importantes son: Jicabón, Leones, San José, Pedro González, Escudo de Veraguas, San Cristóbal, Popa, Cayo de Agua, Batimentos, Colón, Sevilla, Parida y Boca Brava. Además hay multitud de islas más pequeñas. (Diners, 2012 y; ACP, 2013a).

---

<sup>70</sup> Desde la frontera con Costa Rica al oeste, el relieve desciende y se estrecha hasta la zona del Canal de Panamá, para ascender y ensancharse de nuevo hasta la frontera de Colombia en el este. Al oriente del Canal se encuentran dos formaciones paralelas, al sudeste la serranía del Sapo, que se acerca a la costa del Pacífico, y al nordeste la serranía de Darién, con su prolongación en la serranía de San Blas, acercándose a la costa del Caribe. Entre ellas se sitúa una depresión intramontañosa de escasa altitud. Estas serranías ganan altura a medida que se acercan a la frontera con Colombia donde se unen a los Andes (ACP, 2013b).

### **3.2.2 Pormenores de la red y cuencas hidrográficas de Panamá.**

La orografía, unida al régimen de las lluvias existentes ha determinado la red hidrográfica del país (mapa 3.2). La predominancia de la Cordillera Central, casi a lo largo del istmo, establece el parteaguas entre las vertientes del Pacífico y el Caribe. La red hidrográfica del país se distribuye en 51 cuencas hidrográficas y alrededor de 500 ríos, los cuales en su mayoría son de abundante caudal y corto recorrido. En la vertiente del Pacífico se localizan 33 cuencas hidrográficas y drenan 350 ríos y en la vertiente del Caribe 18 cuencas y desembocan unos 150 ríos (Instituto Geográfico Nacional, 2007).

Sin el río Chagres no hubiese sido posible la creación del Canal de Panamá. Entre 1906 y 1913 este río fue represado, formando un lago artificial, el lago Gatún, con una elevación de 26.67 metros sobre el nivel del mar (msnm) y, una extensión de 436 km<sup>2</sup> y más de 775 millones de m<sup>3</sup> cúbicos de agua (Caffaratto, 2010).

### **3.2.2 La trascendencia del clima de Panamá como factor clave para el funcionamiento del Canal Panamá.**

Panamá tiene un clima tropical debido a su ubicación en la zona intertropical aunque en invierno se presenta mucho menos lluvia que en verano. De acuerdo con Köppen y Geiger,<sup>71</sup> el clima corresponde a tropical con lluvias de verano (Aw). La temperatura media anual en Panamá se encuentra en 27° C. La precipitación media anual es de 1,784 mm. El mes más seco es marzo, con 11 mm. (gráfica 3.1), mientras que la precipitación más intensa se registra en el mes de octubre con 291 mm. (Harmon, 2005).

---

<sup>71</sup> Oskar Rudolf Geiger (1894-1998), fue un meteorólogo y climatólogo alemán que se distinguió como autor de la clasificación climática de Köppen y como fundador de la micro meteorología, es decir, el estudio de los efectos del tiempo y el clima en una escala de factores locales, para saber más, véase [http://es.encydia.com/pt/Rudolf\\_Geiger](http://es.encydia.com/pt/Rudolf_Geiger). Fecha de consulta: 8 de agosto de 2014.



Mapa 3.2 Panamá: rasgos hidrográficos fundamentales, 2014.



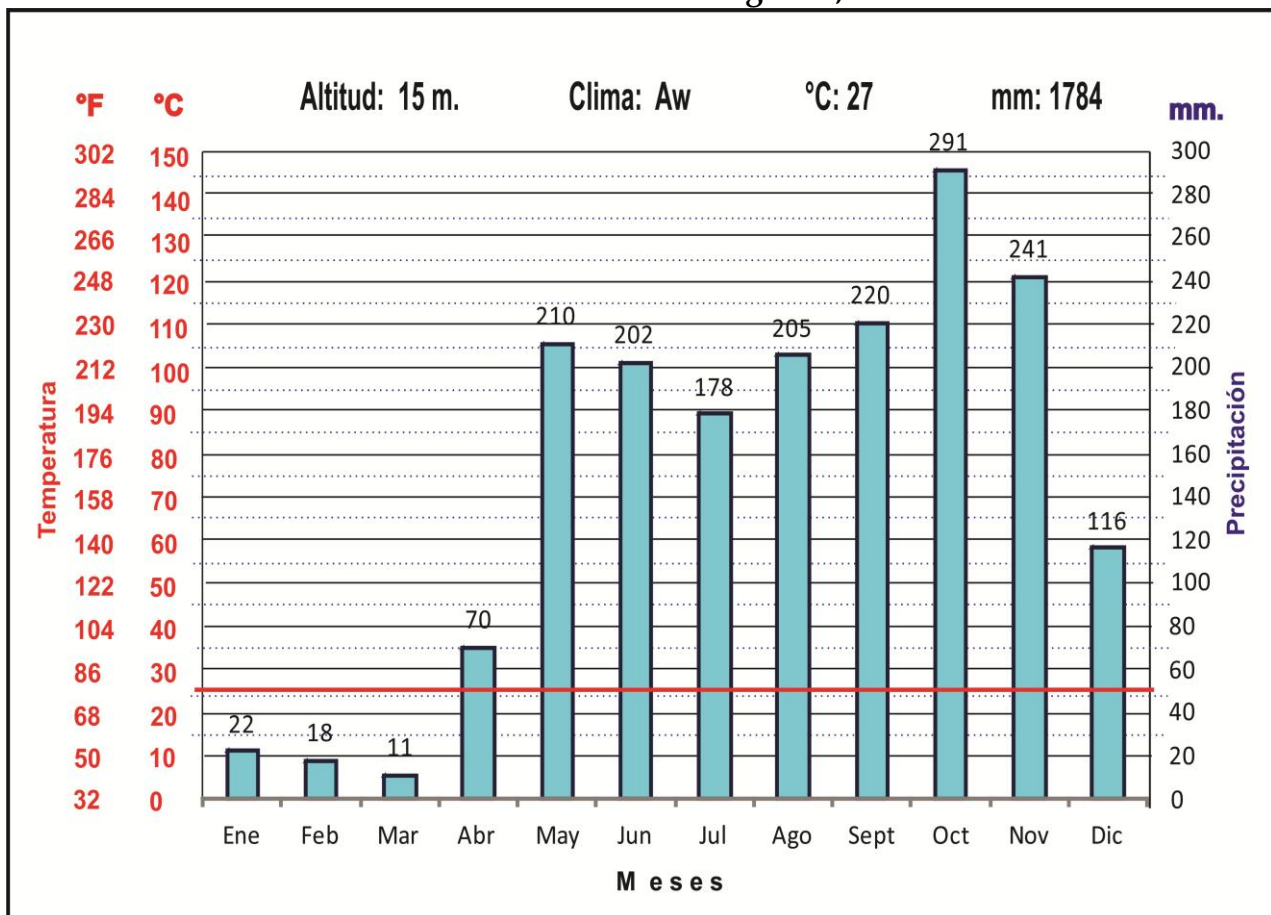
Fuente: [http://mapsof.net/uploads/static-maps/physical\\_map\\_of\\_panama.jpg](http://mapsof.net/uploads/static-maps/physical_map_of_panama.jpg) (Modificado).

Fecha de consulta: el 16 de octubre de 2014.



Las temperaturas de la costa del Pacífico son inferiores a las del Caribe. La temperatura es notablemente fresca en las partes más altas de las sierras, y más frías en las sierras del occidente. La presencia tan cercana de dos grandes océanos y su influencia, le proporcionan grandes cantidades de masas de aire húmedo y una estabilidad térmica muy marcada (obsérvese la marcha de la temperatura anual), que le proporcionan condiciones de tipo ecuatorial. Panamá está situado al sur de las zonas de los huracanes y generalmente no es afectado por estos fenómenos hidrometeorológicos (Panamá Tours, 2013).

Gráfica 3.1 Panamá: climograma, 2014.\*



Fuente: elaboración propia con base en: <http://es.climate-data.org/location/5885/>

Fecha de consulta: 25 de abril de 2015.\* Nota: Un climograma muestra la marcha de la temperatura y precipitación, por mes durante un año.

### **3.2.4 Impactos ambientales, vegetación y fauna del Canal de Panamá.**

El clima de Panamá reúne las condiciones idóneas para el crecimiento de la abundante vegetación, similar a las de la selva del Amazonas en Brasil, de hecho, la jungla de Panamá fue utilizada como terreno de entrenamiento por las tropas de los Estados Unidos enviadas a Vietnam, al igual que para entrenamiento de supervivencia por los astronautas enviados a la Luna (ACP, 2013a).

Una de las grandes dificultades a las que se enfrentaron los agrimensores, constructores y trabajadores, tanto del ferrocarril como del Canal de Panamá fue el bosque tropical, que cubría el terreno montañoso, desde la base hasta la cima, tan densa la vegetación que debía cortarse constantemente ya que, su avance impedía el paso por los caminos que tanto costaba abrir. En Panamá dominan los bosques tropicales de tipo ecuatorial y monzónico (figura 3.1), en general forman un conjunto con más de 10,000 variedades distintas de flora, interrumpidos en algunos sitios por prados y cosechas, debidas a la actividad humana. El 40% de Panamá es todavía boscoso, pero la deforestación es una amenaza cada día más presente. Desde la década de 1940 se ha perdido más del 50% de la cubierta vegetal. La agricultura de plantación es la principal responsable de esta reducción, sobre todo para los manglares (FAO, 2000; ACP 2010 y; 2013a).

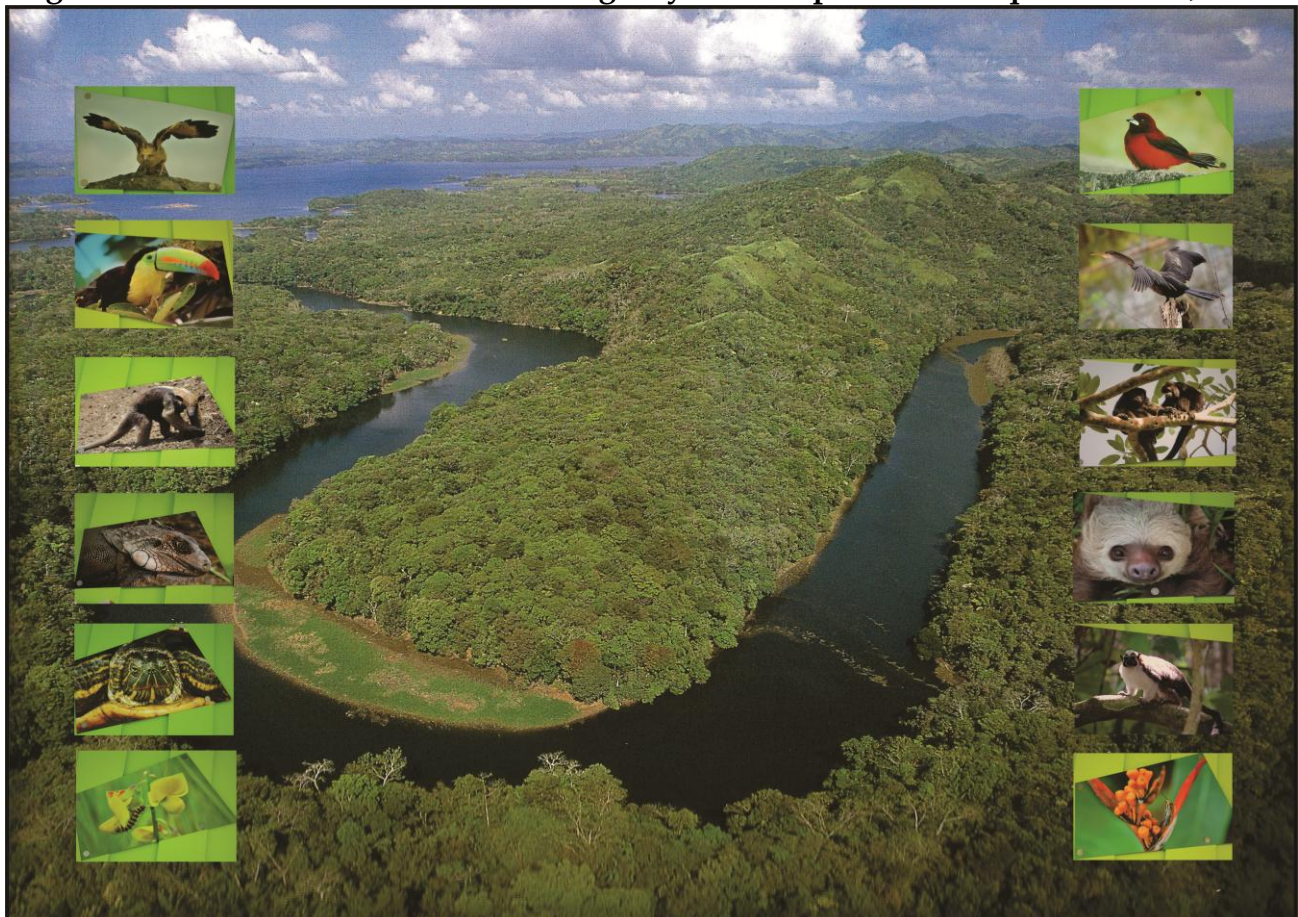
Las grandes extensiones de bosques que tapizan la Cuenca del Canal de Panamá actúan como una gigantesca esponja que recibe las fuertes precipitaciones durante las épocas de lluvia, lo que protege los suelos de la erosión y evitan la sucesiva sedimentación de los lagos al devolver gran parte de esa agua retenida a los cursos fluviales (Caffaratto, 2010).

Conscientes de la importancia de estas selvas, los gobiernos panameños han establecido una red de parques nacionales y otras áreas protegidas en la cuenca canalera que no sólo garantiza el buen funcionamiento de los recursos hidráulicos, sino que alberga también

una alta diversidad, con una gran variedad de especies animales y vegetales, muchas de ellas en peligro de extinción en otros lugares del continente americano (Caffaratto, 2010 y; ACP, 2010 y 2011).

La fauna acoge numerosas y magníficas especies, es reconocida mundialmente por la abundancia de monos, pumas, jaguares, ocelotes, armadillos, cerdos silvestres, osos hormigueros, conejos, venados y otros animales nativos del trópico americano. Hay casi 1,000 especies distintas de aves, incluyendo las migratorias que se detienen en Panamá. El quetzal, el guacamayo y el águila arpía, hacen sus nidos en este país. Existen 65 especies de anfibios con dos especies endémicas. De las 98 especies de reptiles, cinco son endémicas.; existen también mosquitos como *Stegomyia fasciata* y Anófeles que originan enfermedades endémicas como la malaria y la fiebre amarilla (ACP, 2011 y 2013).

**Figura 3.1 Panamá: meandro del río Chagres y fauna representativa que la habita, 2014.**



Fuente: elaboración propia con base en ACP, (2011) y; trabajo de campo del 3 al 7 de septiembre de 2014.

### 3.3 Procesos de poblamiento del territorio panameño.

Diversos hallazgos permiten identificar los primeros asentamientos humanos en Panamá 11 mil años a. C. Los más antiguos restos de cerámica, pruebas de sedentariedad, se remontan a 2,100 años a. C. Después del impacto de la Conquista, de aquellos pobladores unos 350,000 en el momento del descubrimiento, hoy sobreviven varias etnias (figura 3.2), entre las cuales sobresalen por sus definidos perfiles culturales los Cunas, Chocoes y Guaymíes; los indígenas actuales sólo alcanzan el 5% de la población del Istmo (Soler, 1989).<sup>72</sup>

La República de Panamá está dividida primariamente en provincias (figura 3.2), que totalizan nueve en el territorio panameño: Bocas del Toro, Coclé, Colón, Chiriquí, Darién, Herrera, Los Santos, Panamá y Veraguas. Cuenta además con cinco comarcas indígenas: Comarca Kuna Yala, Comarca Knobe Buglé, Comarca Emberá-Wounaan, Comarca Kuna de Madugandí y Comarca Kuna de Wargandí (Instituto Geográfico Nacional, 2007; Suárez, 2011a y Galeón, 2013).

Los Caribes trashumantes de esta zona, se llamaban así mismos Calinas. Eran bravos, aventureros, les gustaba robar mujeres en zona de actividades. Emprendían con frecuencia expediciones a las órdenes del más decano del grupo. Se les ha llegado a comparar con los Vikingos de los mares Escandinavos. Estaban organizados en pequeñas tribus, cálculos optimistas refieren a la existencia de unas sesenta tribus, situadas cerca del mar, dispuestas siempre a guerrear, su tendencia era dirigirse al oeste (Bayo, 1967).

---

<sup>72</sup> Desde la época prehispánica, la posición geográfica del istmo panameño constituyó, en buena medida, un ineludible marco de su historia, y en las culturas indígenas asentadas se descubrió la presencia de centros civilizadores precolombinos, el de Perú incaico (Soler, 1989) y las culturas mayas y náhuatl de México (Castilla, 1997), ya que se han encontrado numerosos indicios de idiomas, costumbres, rasgos físicos y artesanías. En Panamá convergieron estos centros, irradiando aportes que en intentos expansivos se empeñaban por transitar por el istmo (Castillejos, 1969).



Los Caribes tuvieron gran influencia en la región del mar de las Antillas, fueron audaces marinos, su principal ocupación fue el comercio, transportándose en barcos que podían llevar decenas de pasajeros y tripulantes, con lo cual se lograba enlazar una red cultural y militar, en todo el Archipiélago Antillano, lo que lo convirtió durante largo tiempo en su propio “*Mare Nostrum*” (Bayo, 1967 y; Historia Cultural., 2012).<sup>73</sup>

Los Cunas de la costa Atlántica se dedicaban al intercambio de artículos; y este trueque con los nuevos invasores les hizo sufrir abusos de éstos. Sus ideas religiosas son complejas, aunque una minoría asimiló, rudimentariamente, ciertos conceptos cristianos aportados por los misioneros. El incesto no estaba prohibido y, los Incas practicaban el matrimonio entre hermanos. Creían en un ser supremo en la vida futura (*El Gran Espíritu*), ya que dejaban junto a sus muertos provisiones para el “gran viaje” (Castilla, 1997).

**Figura 3.2 Región del Darién, Panamá: mujeres indígenas, de la etnia Embera, 2014.**



Fuente: [http://emberaquera.net/wp-content/uploads/2014/11/DSC\\_0129t4.jpg](http://emberaquera.net/wp-content/uploads/2014/11/DSC_0129t4.jpg)

Fecha de consulta: 15 de marzo de 2014.

<sup>73</sup> Los romanos comenzaron a conquistar a los pueblos vecinos. Luego de dominar la península iniciaron las conquistas que hicieron de Roma una de las ciudades más importantes de la historia. Llegó a dominar todas las tierras y pueblos que se ubicaron alrededor del mar Mediterráneo, al que llamaron orgullosamente “*Mare Nostrum*”. Fuente: <http://www.profesorenlinea.cl/universalhistoria/Roma/RomaMediterraneo.htm>. Fecha de consulta: 01 de marzo de 2014.

### 3.4 Primeros proyectos de construcción de un canal interoceánico.

En relación con las exploraciones españolas en las costas americanas, el Istmo de Panamá fue descubierto por Don Rodrigo de Bastidas en 1501, al recorrer la región de San Blas o Archipiélago de las Mulatas en el Atlántico. Desde el istmo de Panamá partió la expedición que llevó a Vasco Núñez de Balboa al descubrimiento del entonces denominado Mar del Sur, el 25 de septiembre de 1513, mar no contemplado por ningún europeo antes que él. Las tierras cuya conquista se había emprendido resultaban así limitadas por un océano a cada lado; se trataba de un continente (Grimberc, 1991).

El gobernador Pedro Arias Dávila “Pedrerías”, fundó Panamá, el 15 de agosto de 1519 y construyó un “canal terrestre”, por donde a lomo de mula, pasaban del Pacífico al Atlántico los cargamentos procedentes del Perú para España (Rueda, 1982). En 1527, los españoles Fernando de la Serna y Pablo de Corzo realizaron las primeras investigaciones geográficas en la zona del río Chagres y en 1528, Antonio de Galvao y Francisco López de Gomara señalaron los istmos de Tehuantepec,<sup>74</sup> Nicaragua y el Darién como los sitios más apropiados para el establecimiento de una vía interoceánica (Lemaitre, 1971; Fernández, 1979 y; Sánchez y Uribe, 1989).

En la lógica de los intereses españoles en la región, se decidió tomar la ruta transístmica *Panamá-Nombre de Dios*, debido a que los galeones que llevaban a España las inmensas riquezas traídas al Perú, estaban obligados a seguir la larga y peligrosa ruta del estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos y, para abreviar el recorrido, los colonizadores encontraron oportuno abrir un camino a través del istmo; fueron necesarios muchos años

---

<sup>74</sup> Fue Hernán Cortés, el conquistador de México, que propuso un proyecto para cortar el istmo en la región de Tehuantepec, 2,000 kilómetros al norte de Panamá; pero el Rey, preocupado solamente en sacar provecho del oro de las colonias de ultramar, y fastidiado por la larga y costosa guerra contra Francisco I de Francia, no brindó el apoyo necesario a esta iniciativa. En 1534, Carlos V, por medio de un decreto, ordenó el primer estudio para la construcción de un canal por Panamá. Para cuando se terminó el levantamiento del mapa, el gobernador opinó que sería imposible, para cualquiera, lograr tal hazaña. Aunque esta idea no se materializó, los españoles construyeron caminos pavimentados con piedra que sirvieron de vías para transportar toneladas de oro y plata procedentes del Perú con destino a España (Sabonge, 1999; ACP, 2011 y; SEDNA, 2014).

de ardua labor y el sacrificio de muchas vidas humanas, sobre todo, de indígenas, para construir esa larga ruta que seguía, poco más o menos, el trazado del actual Canal (Soler, 1989).<sup>75</sup>

Entre las ciudades terminales se interponía un trayecto lleno de peligros, demoras y era terriblemente caro. No era un paisaje fácil y mucho menos cómodo, constituía un obstáculo para los viajeros y los hombres de negocios. La ruta gozó de ese privilegio, aunque no sin tropiezos, hasta la tercera década del siglo XVIII, el trayecto con tan malas condiciones ambientales, era la única ruta existente (Castillero, 2004b).

Panamá fue el paso obligado de los cargamentos de riquezas, lo que la convirtió en blanco de corsarios y piratas. En 1671, el pirata Henry Morgan saqueó e incendió la ciudad de Panamá. La nueva ciudad se fundó el 21 de enero de 1673, por el Capitán General de Tierra Firme, Don Antonio de Córdova, donde se encuentra en la actualidad (Navarrete, 1990).

La idea del Canal permaneció en latente, durante un tiempo, para reaparecer hasta principios del siglo XIX, después del viaje del naturalista y científico alemán, el barón Alexander von Humboldt, quien propuso veinte rutas, de las cuales las más viables eran Tehuantepec, Nicaragua y Panamá; él preparó un proyecto de excavación del istmo entre el Chagres y Panamá, dando lugar a un renovado interés a la construcción del Canal. Posterior a estas propuestas, en 1819 el gobierno español autorizó la construcción de un canal y la creación de una compañía para construirlo, pero los españoles no pudieron realizarlo (Fernández, 1979 y; ACP, 2011).

---

<sup>75</sup> Desde una perspectiva panameña, Castillero (2004a) asevera que no fue el istmo central, sino el Darién el que sirvió de puente para la penetración española de la Conquista. De hecho se establecieron sobre aldeas miserables y en áreas en extremo mal sano, poco fértiles y huérfanas de yacimientos metalíferos. Incluso la Ciudad de Panamá, primer asentamiento europeo en la costa del Pacífico, tuvo que mudarse de su primitivo emplazamiento, para ubicarse junto a un puerto mejor que, en un principio nadie pensó que llegaría a tener una brillante historia. Al respecto véase: Arosemena, (1962).

### 3.4.1 Independencia de Panamá de España.

Tres siglos transcurrieron entre la conquista y las inquietudes revolucionarias del siglo XIX, al igual que en México, los hijos de españoles nacidos en el nuevo mundo, llamados “criollos” desvinculados de España; sentían correr por sus venas “la sangre americana” (tabla 3.1). Los principios de la nacionalidad florecieron y se despertó el viejo clamor independentista; el pensamiento revolucionario se difundió en la clandestinidad; el genio de Bolívar inspiró el instinto separatista (Grimberg, 1991).

**Tabla 3.1 Contexto y causas que acentuaron el deseo de independencia de Panamá de España, 1821.**

Contexto	Causas
Desde principios del siglo XIX se sucedieron en España varios acontecimientos y procesos como la invasión de Napoleón, la guerra para independizarse del dominio francés y las transformaciones de la monarquía. Estos hechos tuvieron una importante influencia en América en las revoluciones que se desataron en las colonias españolas a partir de 1810.	Las revoluciones norteamericana y francesa, donde se proclamaron los derechos del hombre y los principios de libertad, igualdad y fraternidad.
	Los movimientos separatistas que se sucedieron en la América Colonial estimularon el deseo de independencia de los panameños.
	Las restricciones comerciales que imponía España y la falta de desarrollo de otro tipo de actividades económicas sumieron al Istmo en la miseria y la pobreza.
	La publicación de artículos sobre las revoluciones francesas y norteamericana en periódicos como “La Miscelánea” y “El Fiscal y la Ley”
	La popularidad y los triunfos de los caudillos criollos de Suramérica como: Simón Bolívar, José de Sucre y otros.

Fuente: elaboración propia con base en Soler, (1989); Grimberg, (1991 y; Pasino, (2015).

En 1821, Panamá era una de las pocas colonias que todavía estaba bajo el dominio español, no escapó a la influencia de los movimientos separatistas que ocurrieron en América. Igual que el resto de las colonias, tenía problemas, tanto de carácter económico, como político y social. España no daba solución a esta situación, lo cual aumentó el disgusto de los istmeños (Soler, 1989).



En 1821, Panamá se independizó de España e inmediatamente se unió a la entonces Gran Colombia. La incorporación espontánea del territorio panameño a este país se dio con la expedición del decreto de anexión el 9 de febrero de 1822, por la cual se creó con las provincias a donde se extendía bajo el gobierno español la antigua Comandancia General de Panamá (Caffaratto, 2010).

Desde 1819, Simón Bolívar forjó un proyecto para unir las colonias españolas recién independizadas cuyo nombre sería “La Gran Colombia”. Este territorio se disolvió en 1830 y se formó Colombia, Ecuador y Venezuela; Panamá siguió perteneciendo al territorio colombiano. Entre los factores que explican, la conformación, en ese entonces, de la Gran Colombia destacan:

- La necesidad de apoyo militar, lo que ofrecía seguridad a Panamá.
- La fe en el libertador Simón Bolívar, que luchaba por la unión de todos los territorios dominados por España.
- El retiro de los privilegios a los españoles que la Corona Española había otorgado (Castillero, 1971).

El Congreso Anfritrónico de junio de 1826, bajo el ideal de Simón Bolívar, reúne en la ciudad de Panamá a representantes de los nuevos países del continente americano como Argentina, Bolivia, Brasil, Centroamérica, EE.UU., la Gran Colombia, Chile, México y Perú, como una confederación en defensa del continente contra posibles acciones de la Liga de la Santa Alianza conformada por las potencias europeas y sus reclamaciones de territorios perdidos en América (*Ibid.*).

En 1830 ocurrió un movimiento que intentó la separación de Panamá de la Gran Colombia, la cual atravesaba por un caos político debido a que Venezuela y Ecuador tomaron la decisión de separarse de la confederación, el general Antonio José de Sucre había sido asesinado y Simón Bolívar desistió del gobierno (Castillero, 1971 y; Camargo, 1972).

La guerra granadina de 1839 al mando de general José María Obando, quien 10 años atrás asesinara a Sucre, lanzó a la región a un conflicto armado, de la cual, los habitantes del istmo se sentían ajenos y preferían evitar. Desistiendo de entrar a la guerra, se creó una junta popular reunida en la ciudad de Panamá el 18 de noviembre de 1840, para declarar la separación de Panamá de Colombia por tercera vez, bajo el nombre del Estado del Istmo. Encabezado por el Coronel Tomás Herrera, se redacta la primera constitución panameña, se organiza la economía y las instituciones políticas de la nación. Costa Rica y EE. UU. Reconocieron al nuevo país. Tras meses de negociación el gobierno de Bogotá logró convencer al Coronel Herrera de reintegrar al istmo bajo el acuerdo de no emprender castigo contra los secesionistas istmeños. Haciendo caso omiso a lo acordado, una vez reintegrado el istmo, el Coronel Herrera es desterrado y borrado del escalafón militar (Camargo, 1972).

### **3.4.2 La construcción del ferrocarril norteamericano.**

En el siglo XIX, Estados Unidos vislumbró la idea y vio la oportunidad de unir los dos océanos, pero a través de un ferrocarril en vez de un canal. Los primeros intentos para establecer una vía férrea entre los mares que bañan las costas del istmo se hicieron en 1835, cuando el congreso norteamericano envió al Coronel Charles Biddle a negociar una concesión para la construcción de una vía férrea. Asoció a la idea de construir el ferrocarril a la empresa del Canal. Poco tiempo después, el presunto empresario murió. Pero el interés en el proyecto continuó (Castillero, 1931 y; Railway, 1999).

Posteriormente tocó el turno a los franceses, quienes representados por el señor Silvano Santiago José Joly Blazon de Sablá, vieron una concesión del Gobierno Granadino en 1841, con la autorización debida para hacer las exploraciones preliminares en el istmo. Con el uso de su influencia logró que el gobierno francés enviara en 1844 a los ingenieros Napoleón Garella y Santiago Courtines quienes hicieron los estudios del caso.<sup>76</sup>

El 10 de mayo de 1846, los franceses firmaron un tratado con el gobierno granadino. La Compañía obtendría un privilegio por 99 años a partir de la fecha en que el ferrocarril estuviese terminado y dando servicio, sin que pudiese el gobierno mismo ni ninguna otra compañía durante este lapso construir vía alguna de hierro o carretera, ni siquiera hacer un canal a través del istmo, para ello tendría que haber un acuerdo previo con la Compañía del Ferrocarril. Los trabajos debían quedar terminados seis años después de firmado el contrato, el cual fue firmado el 16 de julio de 1847 (ACP, 2011).

Para este tiempo la revolución que estableció la Segunda República<sup>77</sup> en Francia afectaron tanto a ese país como a toda Europa. Una gran crisis económica invadió el “Viejo Mundo” y la compañía no cumplió oportunamente con sus obligaciones y el convenio fue cancelado el 2 de julio de 1849 (ACP, 2013a).

En ese contexto, los Estados Unidos se expandían hacia el oeste norteamericano, al obtener vastos territorios y expandiendo sus fronteras hasta el Pacífico y el sur a expensas de México (55% de su territorio). Por el Tratado Guadalupe-Hidalgo de 1848 entró en posesión de regiones ricas en minerales (García, 1991).

---

<sup>76</sup> En el informe rendido por los enviados del gobierno francés se aseguraba la posibilidad de construir un canal interoceánico que sería en parte subterráneo a un costo de treinta millones de dólares. Garella sostenía que con un impuesto de \$2.00 dólares por tonelada, el canal se sostendría a sí y daría un rendimiento del 5% anual. El Gobierno francés, con todo, no se atrevió a acometer su apertura (Castillero, 1931).

<sup>77</sup> La Segunda República Francesa fue el régimen político republicano instaurado en Francia durante el periodo comprendido entre el 25 de febrero de 1848 y el 2 de diciembre de 1852. Pese a su brevedad, se produjeron grandes reformas, que llevarían a implantar el sufragio universal masculino, así como la abolición definitiva de la esclavitud (Lara y Córdoba 2014).

La construcción de este ferrocarril fue ciertamente una lucha titánica contra problemas al parecer, en ese tiempo, insuperables. Por muchos aspectos puede considerarse como uno de los mayores triunfos que el esfuerzo humano haya alcanzado en su lucha contra la adversidad de la naturaleza del trópico. Entre los principales obstáculos estuvieron presentes el clima, la malaria y la fiebre amarilla que diezmaban a los trabajadores. La concesión para la construcción de un ferrocarril transístmico fue otorgada a empresarios norteamericanos con la Compañía del Ferrocarril de Panamá, que comenzó a construirse en 1850 en Colón, y termina en 1855 en Panamá en el Océano Pacífico (Railway, 1999 y; Correa, 2011).

Debido a la escases de mano de obra y a la inadaptabilidad de europeos y americanos a las condiciones existentes, la Compañía decidió contratar chinos en la creencia de que ellos podían soportar mejor el intolerante clima y miles de ellos fueron traídos de Cantón (Castillero, 1931).<sup>78</sup>

Millares de hombres de EE.UU., de Europa, de Chile, de Perú, de Jamaica, de Curazao, y varias provincias litorales, se lanzaron sobre la garganta del istmo y la inundaron; unos buscaban un pasaje para la nueva tierra de promisión, otros intentaron establecerse en el país con diferentes especulaciones honorosas y útiles, y un gran número de ellos, de todas las razas y lenguas, a dedicarse a los actos más infames como el robo y el asesinato (*Ibid.*).

La construcción del ferrocarril se inició en agosto de 1850 alrededor de Cerro Mono, más adelante llamado Monte Esperanza. No obstante, luego de haber construido 11.27

---

<sup>78</sup> A pesar de los cuidados, un mes después de su llegada al istmo, los chinos empezaron a enfermar de tristeza con tendencia al suicidio. Los intérpretes atribuyeron ese melancólico estado a la falta de su acostumbrado opio y así se ordenó que se les diera una ración de esa droga, lo que dio resultados favorables. Sin embargo esta práctica era ilegal y hubo de suspenderse. Privados de lo que constituía para ellos un hábito necesario, y sujetos a la malsana influencia del clima, los chinos perdieron todo aliento y vigor. Un centenar de chinos murieron de enfermedades tropicales y los restantes se entregaban a la más espantosa desesperación, y buscaban la muerte por cualquier medio. Algunos se sentaban en la playa, e impasibles e inmóviles esperaban a que la marea se los tragara. Otros se ahorcaban de los árboles, se estrangulaban con sus peluquines o se degollaban con sus herramientas de trabajo. Fue una tragedia dantesca representada en los manglares del trópico (Castillero, 1931 y; Rebolledo, 1957).

kilómetros, los ingenieros informaron a los inversionistas que el dinero se había terminado, con un capital inicial de poco más de un millón de dólares que no llevó a ningún sitio. Sin embargo, la buena suerte acompañó a la Compañía, pues dos vapores que iban rumbo a California debieron refugiarse del mal tiempo en la bahía y desembarcaron alrededor de mil mineros en la isla Manzanillo y no en la desembocadura del Chagres. Para salir del paso, los ingenieros decidieron cobrar la altísima suma por transporte de pasajeros, así como por sus equipajes por el corto tramo construido, que para su sorpresa fueron aceptados sin problema (Railway, 1999).

Esto tuvo un efecto decisivo para la construcción del ferrocarril, pues no sólo se obtuvieron unos ingresos por 7,000 dólares, sino que la noticia disparó las acciones en Nueva York y la obra se pudo continuar sin escasez de recursos. En 1855 las brigadas de construcción que avanzaban desde los dos frentes se encontraron y para finales de enero se puso en funcionamiento el primer tren interoceánico y transcontinental de la historia. La longitud total fue de 76.4 kilómetros. La gran demanda por este ferrocarril lo convirtió, por un tiempo, en el más rentable del mundo. A pesar de lo desigual de la concesión que se firmó con Colombia, para el país significó ingresos nada despreciables para las finanzas públicas, lo que lo convirtió en uno de los recursos fiscales más importantes de la nación (Correa, 2011).

Los rieles fueron puestos sobre durmientes de madera de pino, las cuales se desintegraron rápidamente con el calor húmedo tropical. Para remediarlo, durmientes de *lignum vitae* fueron importados de Cartagena, Nueva Granada. La madera era tan densa y dura que orificios eran taladrados antes de que los clavos pudiesen ser incrustados (Railway, 1999).<sup>79</sup>

---

<sup>79</sup> El clima, las enfermedades y las penurias hicieron estragos: se decía que cada uno de los durmientes que sostenían las vías del tren se apoyaba sobre el cadáver de un hombre. Es fácil estimar en mucho más de 12,000 muertes las vidas invertidas en la construcción del ferrocarril de Panamá (Berrío-Lemm, 2011 y; SEDNA, 2014).

El domingo 28 de enero de 1855, un tren transitó del océano Atlántico al Pacífico por primera vez (figura 3.3). Al haber costado 8 millones de dólares y medir sólo 100 kilómetros, significaba que el costo de construcción por kilómetro era de 80,000 dólares, lo que se tradujo en el ferrocarril más costoso de la época. En 1913, se consideró que manejaba el tráfico más pesado por kilómetro en todo el mundo, pagando 295 dólares por cada acción, llegando a considerarse la más codiciada en la Bolsa de Valores de New York (McCullough, 1979; Mack, 1993 y; Duval, 1995).

**Figura 3.3 Panamá: el ferrocarril en 1855.**



Fuente: <http://www.panarail.com/sp/historia/index.html>

Fecha de consulta: 25 de abril de 2015.

El tráfico del ferrocarril empezó a disminuir a partir de 1950, a raíz de la construcción de la carretera transístmica, pero se mantuvo, ya que gran parte de la carga que transportaba estaba destinada a los Comisariatos de la Zona del Canal. Con el tratado Torrijos-Carter, todas las actividades comerciales e industriales de la Compañía del Canal y del Gobierno

de la Zona del Canal se suspendieron y como resultado el ferrocarril perdió su carga, los pasajeros y el subsidio que le otorgaba la Compañía del Canal. El ferrocarril de Panamá con su equipo e instalaciones, paso a manos de Panamá del 2 de octubre de 1979 (Quintero, 1996).

### **3.4.3 El proyecto francés: un canal a nivel.**

El interés de los Estados Unidos en la construcción de un canal por el istmo centroamericano no comenzó de lleno, en primer lugar, ya tenían con Colombia el conocido Tratado Mallarino-Bidlack, de 1846,<sup>80</sup> cuyo artículo XXXV, era interpretado por los colombianos en el sentido de que sólo les autorizaba a mantener la neutralidad del Istmo de Panamá. Este artículo que sirvió para que Colombia, huyendo del peligro inglés, pasara inexorablemente al dominio imperial de los Estados Unidos. Para 1855, los EE.UU. también contaban con la posesión de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, junto con el tránsito constante a través del istmo de mercancías, pertenencias, ciudadanos y oficiales de EE.UU. (Sánchez y Uribe, 1989 y; Track, 1999).

La apertura del Canal de Suez en 1869 contribuyó a reavivar el entusiasmo por un canal interoceánico en el continente americano. Este hecho coincidió con la llegada a la “Casa Blanca” del General Ulises S. Grant quien, inmediatamente encargó al comodoro Daniel Ammen organizar una serie de exploraciones y estudios por todo el istmo desde Tehuantepec, en México, hasta el Atrato, en Colombia. Estas expediciones duraron cinco años, desde 1870 hasta 1875, y fueron de intensos trabajos. Su resultado principal fue que,

---

<sup>80</sup> El tratado Mallarino-Bidlack, le garantizó a Colombia período de paz, exento de vicisitudes. En cambio, el artículo XXV, que algunos interpretaron como la contraprestación a la neutralidad, conlleva la obligación para los Estados Unidos de garantizar la soberanía colombiana, de cuya burla obstinada y malévola se desprendieron los acontecimiento de 1903. El Gobierno de la Nueva Granada garantiza al Gobierno de los Estados Unidos que el derecho de vía o tránsito al través del Istmo de Panamá, por cualesquiera medios de comunicación que ahora existan o en lo sucesivo puedan abrirse, estará franco y expedito para los ciudadanos y el Gobierno de los Estados Unidos, lo mismo que planteaba el Tratado Ocampo-McLane que no llegó a firmarse (Sánchez y Uribe, 1989).

curiosamente, se descartó la vía Panamá-Colón y se prefirió la ruta de Nicaragua para el canal interoceánico (Gerstle, 1992).

Antes de terminar las mencionadas expediciones, los EE.UU. y Colombia llegaron a negociar oficialmente dos tratados de construcción del canal: el Protocolo “Sullivan-Samper-Cuenca” de 1869 y, el Tratado Arosemena-Sánchez-Hurbult del 26 de enero de 1870, rechazados por los gobiernos de Colombia y Washington respectivamente (Fernández, 1979).

En 1876, la Sociedad Geográfica de París organizó, con miras a construir el canal interoceánico, un comité que promovió la cooperación internacional para realizar estudios que llenaran vacíos sobre el conocimiento geográfico del área de América Central. El proyecto de un canal sería financiado con bonos por el monto de 400 millones de francos vendidos a inversionistas franceses; sin embargo, la emisión fue un fracaso, sólo se pudieron recolectar 300 millones. El 5 de julio del mismo año, Ferdinand de Lesseps<sup>81</sup> compra los derechos de la concesión Bonaparte Wyse (Asociación Lesseps, 2007).

En 1879 se recibió la noticia en los EE.UU. de que Lesseps proponía construir un canal por el Istmo de Panamá, con fundamento legal en una concesión otorgada por el Gobierno de Colombia. Ante tal noticia los norteamericanos reaccionaron con disgusto y declararon que la construcción del canal istmico por franceses era una violación de la Doctrina Monroe (Track, 1999).

En octubre de 1880, Lesseps creó la *Compañía Universal del Canal Interoceánico*. El plan de Lesseps consistía en construir un canal al nivel del mar. La ruta correría casi paralela al

---

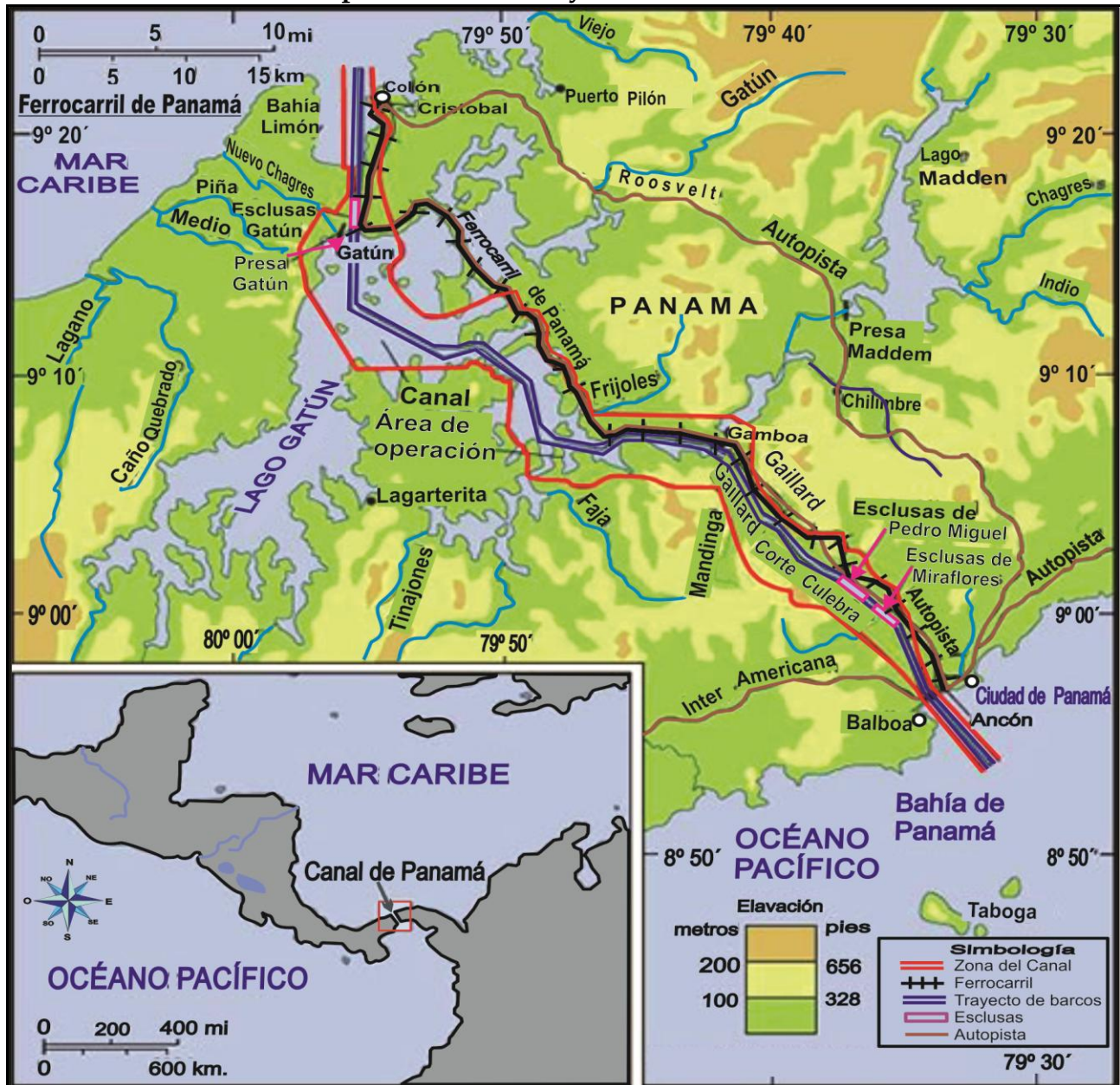
<sup>81</sup> El francés Ferdinand Marie de Lesseps había supervisado y promovido con éxito la construcción del Canal de Suez en Egipto. Diplomático de profesión, no ingeniero como muchos creen, estaba convencido de que un canal a nivel del mar en el Istmo de Panamá era la forma más conveniente para el que iba a ser el Canal de Panamá (Caffaratto, 2010).



Ferrocarril de Panamá (mapa 3.3) y requeriría de un túnel de 7,720 metros de largo a través de la Cordillera Continental en Culebra (De Banville, 2012).

El 1 de enero de 1881, en ceremonia simbólica celebrada en la desembocadura del Río Grande que sería la entrada en la Costa del Pacífico, del istmo de Panamá, la joven hija de Ferdinande de Lesseps, hizo los honores al sacar la primera palada de tierra de la construcción (*Ibid.*).

Mapa 3.3 Panamá: trayecto del ferrocarril.



Fuente: elaboración propia con base en: Enciclopedia Británica, (1997).

En agosto de 1881, los franceses alquilaron los servicios del ferrocarril. Pero les costó bastante, veinte millones de dólares oro, casi un tercio de los recursos con que contaba la Compañía Universal. Sin embargo, de manera extraña, nunca se logró organizar el ferrocarril estadounidense para que prestara un buen servicio (Bósquez, 2004c).

Un grave problema al que se enfrentaron siempre los constructores franceses fueron la fiebre amarilla y la malaria, producida por los mosquitos *Stegomyia fasciata* y *Anopheles*, respectivamente, debido a estos insectos miles de personas murieron en un corto tiempo y sin saber los médicos ni la población cuáles eran las causas, esta se atribuían a fenómenos sobrenaturales (Castillero, 1931; García, 1991; Correa, 2011 y; De Banville, 2012).

La situación financiera se agravó y la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá se pronunció en bancarrota el 4 de febrero de 1889, produciéndose con ello, uno de los escándalos financieros más connotados de la época. La quiebra de la compañía generó una de las peores crisis financieras en la historia de Francia, y cientos de franceses perdieron todos sus ahorros (Sabonge, 1999 y; Caffaratto, 2010).

Para salvar la concesión de la construcción del canal, en 1894, los franceses crearon la *Nueva Compañía del Canal de Panamá*, con la idea de construir un canal de esclusas, que finalmente no se llevó a cabo (Caffaratto, 2010 y; ACP, 2013a).

A pesar del sacrificio de muchos héroes desconocidos, los franceses no lograron concluir el Canal, debido a que la empresa francesa quebró en el preciso momento en que las obras progresaban enormemente. Las excavaciones avanzaban con la llegada permanente de nuevos técnicos, las epidemias iban decreciendo y la mortalidad estaba de todos modos disminuyendo en el momento de la bancarrota. Ni siquiera fueron las malversaciones de fondos, aunque sin duda las hubo, como en todo proyecto de de tal magnitud, porque la mayoría de los fondos se invirtieron en el istmo. No se trata tampoco de fallos

tecnológicos, ya que el material traído por los franceses se siguió usando durante el período estadounidense, superando a veces maquinas 30 años más modernas (De Banville, 2012 y ACP, 2013a).

Desde otra perspectiva, algunos estudiosos del tema señalan que los franceses no fueron vencidos en Panamá, sino en París, por la súbita pérdida de confianza de sus inversionistas, mientras los políticos no buscaban rescatar el canal sino sacarle más dinero a la maltrecha compañía. El escándalo de corrupción política que siguió a la quiebra acabó por arruinar la imagen de Panamá en el pueblo de Francia. Hasta se llegó a pensar que aquello había sido solamente una monumental estafa y que nada válido se había hecho en el istmo (Caffaratto, 2010 y; De Banville, 2012).

La historia del Canal francés constituye una verdadera aventura de heroísmo, especulación financiera, epidemias mortíferas, tecnología, corrupción, campañas de prensa, chantajes, revoluciones e intervenciones militares. Una hazaña cuyos protagonistas son franceses olvidados tanto por Francia como por Panamá (Castillero, 1931; García, 1991; Correa, 2011 y; De Banville, 2012).

#### **3.4.4 El “relevo norteamericano” factores políticos-económicos que influyeron en la construcción del Canal de Panamá.**

En 1894, el gobierno francés obligó a los grandes accionistas a suscribir títulos de la Nueva Compañía del Canal, creada para reemprender las obras. Pretendían recuperar parte de lo invertido revendiendo la concesión dada por Colombia para construir. Y pronto, porque expiraba en 1904. El país más interesado era Estados Unidos, que en los años cincuenta, al estallar la fiebre del oro en California, había puesto todos los medios para construir una línea de ferrocarril de similar recorrido al dibujado por Lesseps (de Banville (2010) y; Caffaratto, 2010).

El fracaso de la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Ferdinand Lesseps, así como la Nueva Compañía del Canal que se formó, en 1894, después de la liquidación de la primera empresa, acarrió una grave crisis económica en el territorio panameño. Las esperanzas del grupo dominante de construir una vía interoceánica por el istmo y de transformar a Panamá en un emporio del comercio mundial parecieron hundirse junto con el frustrado proyecto francés (Caffaratto, 2010 y; ACP, 2011).

El gobierno norteamericano en su acción expansionista, ya había anexado bajo su jurisdicción los territorios de las Filipinas, Puerto Rico y Guam, por “compra a España” asimismo se anexo las islas de Hawai. La isla de Cuba fue el último anexo por el que Estados Unidos entro en guerra, y con ello un suceso que despertó mucho más el interés de los estadounidenses en construir una vía interoceánica, el muy celebrado “Viaje del Óregon” (McCullough, 1977).<sup>82</sup>

En 1898, luego de terminada la guerra en Cuba, el poderío naval de EE.UU. era superior y el de Inglaterra en las Antillas iba en descenso, razón por la que llegaron a sentir después de algún tiempo simpatía por la nueva nación americana. En este tiempo el Secretario de Estado John Hay, es comisionado por el presidente McKinley para que iniciara negociaciones con Gran Bretaña, para firmar un nuevo tratado que reemplazara el anterior tratado firmado entre estas dos naciones, el Clayton-Bulwer, el cual era considerado una barrera diplomática que le impedía a los EE.UU. llevar a cabo sus intereses de la construcción de un canal interoceánico (Gayner, 1979).

---

<sup>82</sup> El Óregon era uno de los pocos acorazados con los que contaba los Estados Unidos, y es así que luego del estallido del acorazado Maine en la bahía de La Habana, el Óregon que se encontraba anclado en San Francisco, recibió órdenes de zarpar hacia el sur con el objeto de cruzar el Estrecho de Magallanes y luego subir hasta el Mar Caribe. Esta peligrosa travesía de 19,300 kilómetros y dos meses y siete días no hubiera sido necesaria si de lo contrario hubiera existido un canal a través de Centroamérica, con lo cual el viaje solo hubiera sido de 6,400 km. y un par de días. Sin embargo, la embarcación llegó sin demoras a la Bahía de Santiago de Cuba para cumplir con su misión, McCullough, (1977).

Al mismo tiempo, desde que los franceses iniciaron la construcción, el Gobierno de EE.UU. para extender su poder hegemónico y adueñarse del Canal de Panamá, utilizó el camino más fácil, buscó un judas de otra nacionalidad a quien manipular. Sus agentes descubrieron en el director y accionista de la compañía francesa, constructora del Canal de nombre Phillippe Bunau-Varilla,<sup>83</sup> una ambición desmedida; y ávido de acumular riqueza se prestó al juego imperial, obteniendo como compensación a su traición varios miles de dólares (Gayner, 1979; Caffaratto, 2010; ACP 2011 y; De Banville, 2012).

Philippe Jean Bunau-Varilla, uno de los antiguos ingenieros que participó en las obras del Canal de Panamá, se convite en accionista de la Compañía. En 1898, La Nueva Compañía del Canal de Panamá ofrece ceder a EE.UU. los derechos de propiedad del canal, pero estos prefieren construir por Nicaragua.<sup>84</sup>

Desde el 15 de junio de 1899, el Gobierno norteamericano inició los estudios pertinentes de las vías Nicaragua, Panamá y el Darién. El informe se rindió el 30 de noviembre de 1900. En la parte técnica se determinaba que el canal por Nicaragua tendría un costo de 58 millones de dólares más de lo que costaría terminar el Canal de Panamá que habían comenzado los franceses. Por otra parte que el Canal de Panamá tendría menos exclusas, menos curvaturas y menos altura en los diques y en los tajos. Además, era de gran importancia concluirlo, por existir dos puertos uno en el Atlántico y otro en el Pacífico (Rodríguez, 1968).

---

<sup>83</sup> Philippe Jean Bunau-Varilla se asoció con la Compañía Francesa Universal del Canal Interoceánico, que en el año 1881 intentó construir el primer canal a través del istmo de Panamá. Al ser el director de la compañía, disponía de las finanzas a su antojo, circunstancia ésta que supo aprovechar para lograr con facilidad la quiebra de su propia empresa, olvidándose de los intereses de su patria y haciendo gala de ingratitud con Colombia, que los privilegio dándoles la concesión de construir el Canal (Gayner 1979, Caffaratto 2010, ACP 2011 y; De Banville 2012).

<sup>84</sup> Como estrategia para conseguir la concesión de la construcción del canal, los Estados Unidos afirman que el resultado de los estudios realizados apuntan hacia la construcción del canal por Nicaragua, lo cual era falso, ya que era más barato y menos problemático continuar el proyecto francés (Gayner, 1979 y; De Banville, 2012).

Después de haber considerado todos estos factores, la comisión, hábilmente, para lograr ventajas del Gobierno colombiano, rindió al Congreso de la Unión Americana, el 30 de noviembre de 1901, un informe recomendado abrir el canal de Nicaragua. Ésta era una de las más hábiles jugadas políticas para obtener así, ventajas de Colombia en las futuras negociaciones que los norteamericanos pensaban reiniciar con Colombia para concluir la construcción del Canal de Panamá. Al mismo tiempo el gobierno colombiano reinició sus gestiones en Europa para motivar a los franceses, principalmente a su Gobierno, a terminar la obra iniciada por Lesseps. No, tuvo éxito al descubrir que, debido a las presiones políticas y financieras de Estados Unidos, ningún francés, mucho menos el Gobierno, osaría enfrentarse a Washington. Entonces Colombia envió otra misión a norteamérica con los proyectos indispensables para terminar el canal en corto plazo (Gayner, 1979 y; De Banville, 2012).

Los norteamericanos ya habían visto el atajo pero tenían otro plan: construir otro canal supuestamente por Nicaragua, en un país más estable que Colombia. Así que, para promocionarse en Washington, la Nueva Compañía del Canal recurrió al apoyo del director de la Compañía del Ferrocarril, William Nelson Cromwell, “El zorro”, como le apodaban en Wall Street, era un astuto abogado que tenía entre su clientela a lo más selecto de la banca y la industria americanas (*Ibid.*).<sup>85</sup>

El Tratado Herrán-Hay fue firmado por los designados plenipotenciarios, el Secretario de Estado John M. Hay y el ministro colombiano Dr. Tomás Herrán, en Washington, el 22 de enero de 1903. El objetivo era beneficiar las rutas comerciales a finales del siglo XIX, con la construcción de un canal transoceánico aprovechando el istmo centroamericano. El

---

<sup>85</sup> Pese a que el canal sería competencia directa para su enlace ferroviario, William Nelson Cromwell vio enseguida el negocio, aunque no exactamente el mismo que buscaban en París: propondría a esos buenos amigos financieros la compra de los activos franceses por cinco millones de dólares para después vendérselos al Gobierno norteamericano por cuarenta. Cromwell y sus socios, entre ellos el banquero J. P. Morgan, cuñado del aún gobernador de Nueva York, Theodore Roosevelt, usaron todas las tretas para que su propuesta llegara al Congreso. Allí, en 1902 sus políticos lograron imponerse con una condición: que Colombia aceptara un pago satisfactorio por la renta anual del canal (Gayner, 1979 y; Banville, 2012).

articulado establece condiciones diferenciadas para el desarrollo del siglo de concesión, dando disposiciones de renuncia parcial de soberanía, financiamiento, derechos de explotación y disposiciones generales (De Banville, 2012 y; El Herald, 2012).

Tras casi cincuenta años de guerra civil y estar muy endeudado, el Gobierno de Bogotá vio el cielo abierto en aquel interés norteamericano, esto aseguraría en la región el apoyo militar para reprimir allí los levantamientos liberales. El presidente colombiano, José Manuel Marroquín, decide “torear a los norteamericanos” y cobrar tanto al Gobierno como de los inversionistas privados. Primero interpretaría un teatralizado regateo antes de aceptar la oferta gubernamental por la cesión del canal y pedir que le ayudaran a despejar la zona de rebeldes. Después, se saltaría lo hablado y pediría a su Congreso que rechazara el proyecto de construcción. El Plan del gobierno Colombiano era poner de nervios a Cromwell, que veía correr el tiempo y, ante el riesgo de plantarse en 1904, con el acuerdo sin cerrar y perder lo invertido en la compra de la licencia, aceptaría entregar a Marroquín “un pellizco” de sus cuarenta millones de dólares (Bernal, 2014 y; La Verdad, 2014).

Pero ‘El zorro’ era peor enemigo que el Gobierno americano. En 1903, cuando recibió la primera negación de Marroquín al hablar de repartos, acudió al mismísimo presidente Theodore Roosevelt. Sabía que su afán por hacer de Estados Unidos una gran potencia estaría incluso por encima del interés del Congreso por lograr el mejor trato comercial. Con un presidente tan predispuesto, Cromwell sólo necesitó insinuar la posibilidad de instigar y sufragar una guerra separatista que desgajara Panamá de Colombia. Estados Unidos firmaría un tratado para construir el Canal, pero ya no lo haría con el Gobierno colombiano, sino con el panameño y sólo un año después “la camarilla” de Wall Street acababa de crear un país (Gayner, 1979; De Banville, 2012 y; Bernal, 2014).

### 3.4.5 Panamá ya no es Colombia ¿Segunda independencia o independencia asistida?

De los propósitos esenciales de esta investigación sobresale, el analizar los argumentos que sustentan las acciones emprendidas por EE.UU. para la adquisición de la Zona del Canal de Panamá, de una forma tan amañada, pocos días después de haber apoyado la independencia panameña, con la cual consigue la separación de Colombia, lo anterior debido a la negación de éste último para aceptar las condiciones desventajosas del Tratado

Herrán-Hayy esperando una mejor oferta, la cual nunca llego (Gayner, 1979).<sup>86</sup>

En la tabla 3.2 se pueden apreciar algunas de las causas que contribuyeron en la separación de Panamá de Colombia el 3 de noviembre de 1903. Por una parte, el abandono en que Colombia mantuvo al istmo durante todo el siglo XIX, provocando frustración entre el pueblo panameño. Colombia sólo percibía al istmo como el emplazamiento de un futuro canal, por ello permaneció materialmente descuidado desde 1821, sin que se fomentara la educación, la salud, se construyeran caminos, vías de penetración o se realizaran obras públicas, como alcantarillado y la pavimentación de las calles de las principales ciudades (Gayner, 1979 y; Soler, 1989).

Gran Bretaña se mostró dispuesta a permitirle a los Estados Unidos, iniciar sola la construcción del Canal, sobre todo por los problemas en que aquella se encontraba, con una guerra en África del Sur y conflictos en la India, con lo cual se firma y se ratifica el Tratado Hay-Pauncefote (De Banville, 2012).

---

<sup>86</sup> Como había necesidad de cuidar el buen nombre de Estados Unidos, el Secretario de Estado Mr. Hay comunicó al gobierno colombiano el 7 de julio de 1902, las 16 modificaciones que deberían hacerse al proyecto elaborado por el señor Concha, Ministro de Colombia en Washington. El señor Concha al conocer las condiciones norteamericanas prefirió renunciar. Fue reemplazado por el Dr. Tomás Herrán, quien siguió las conversaciones con Hay, y por fin el 22 de enero de 1903, suscribieron un tratado, muy lejano a los intereses colombianos, que llevaba el nombre de los negociadores Herrán-Hay. El presidente de EE.UU. Theodore Roosevelt, sin pérdida de tiempo, lo envió a la consideración del Senado. El Senado de Estados Unidos lo aprobó el 17 de marzo de 1903. Por otro lado el Senado de Colombia, no estuvo de acuerdo con dicho tratado porque iba en contra de la soberanía de Colombia y de la dignidad de los colombianos. Al recibir el tratado también recibieron una amenaza por parte del Ministro de Estados Unidos en Colombia, de que podrían tomar represalias si retrasaban la ratificación del mismo (Bósquez, 2004c).



**Tabla 3.2 Causas que motivaron la separación de Panamá de Colombia.**

Causas endógenas	Causas exógenas
La distancia a la que se encontraba Panamá del gobierno central Colombiano contribuyó, en parte, a que fuesen relegados a segundo término, las soluciones a los problemas del Istmo. Existía entre los dos países una gran barrera natural.	Las políticas imperialistas de los Estados Unidos que en el momento necesitaba una vía rápida para movilizar su flota armada y comercial del Caribe al Pacífico y viceversa.
Las luchas de partidos (liberales y conservadores) que reinaban, y las consabidas guerras civiles diezmaron las exhaustas fuerzas del Istmo.	La Nueva Compañía del Canal deseaba vender sus acciones lo más pronto posible y al mejor postor, en este caso EE.UU.
El centralismo colombiano y las diferencias geográficas, de tradición, historia y de realidad económica entre Panamá y Colombia, motivaron muchas crisis.	La influencia Philippe Jean Bunau-Varilla al querer vender las acciones de la Nueva Compañía del Canal, comenzó a planear con los líderes panameños en 1903 el acto separatista.
El rechazo del Tratado Herrán-Hay que destruyó las esperanzas de mejorar la economía para la oligarquía panameña.	La intervención de las fuerzas armadas de EE.UU. (potencia dominante en el Hemisferio Occidental y en la región del Caribe en ese momento).

Fuente: elaboración propia con base en Gayner, (1979); Soler, (1989) y; De Banville, (2012).

El 28 de junio de 1902, sin preocuparse en considerar las recomendaciones de la Comisión Técnica que señalaba la apertura del canal por Nicaragua, expidió la ley Spooner, que autorizaba al Presidente de Estados Unidos, para que adquiriera en nombre y provecho de éstos, y a un costo que no excediera los 40 millones de dólares, los derechos, concesiones, tierras, obras inconclusas, instalaciones, así como los mapas, planos, dibujos, memorias y todo el resto de propiedad real, personal, que pertenecía a la Nueva Compañía del Canal de Panamá, y que se hallaban en el istmo de Panamá, y las acciones de la Compañía del Ferrocarril de Panamá (Castillero, 2004c).

La firma del Tratado Herrán-Hay, a comienzos de 1903, fue la oportunidad que el grupo dominante panameño, dedicado al comercio marítimo y a los servicios habían estado esperando desde mucho tiempo atrás. Los cuales se vieron sumamente deprimidos después del fracaso francés, era la solución a todos sus problemas. El Tratado se firmó en

medio de eventos de índole político-económicos que marcaron su fallida ratificación (De Banville, 2012).<sup>87</sup>

Las súplicas por parte de los panameños, que temían que los Estados Unidos construyeran un canal por Nicaragua, así como las amenazas de Washington, no impidieron que el 12 de agosto de 1903, el Congreso colombiano rechazara el Tratado Herrán-Hay, lo que era de esperarse y resultó decepcionante, pero fue, sin duda, el detonante de la separación (Alvear, 2003).

El 3 de noviembre, pese a la eficaz labor desplegada por Bunau Varilla en los Estados Unidos y a los cautelosos preparativos de la Junta Revolucionaria en Panamá, la ejecución del plan se vio obstaculizada por la llegada del cañonero colombiano Cartagena con 500 soldados, bajo el mando del general José M. Tovar. Y aunque el día anterior también había arribado a Colón el buque de guerra norteamericano Nashville, el pesimismo y la indecisión se apoderaron de los miembros de la Junta. Sin embargo, esta situación fue superada por el doctor Amador, ya que su esposa lo animó a seguir adelante con el plan, sugiriéndole que solicitara a Prescott, alto empleado del ferrocarril, que demorase el traslado de las tropas de Tovar hacia la capital, recomendación que logró sin mayor dificultad (Jaramillo, 1976, Gayner, 1979, Alvear, 2003 y De Banville, 2012) (figura 3.4).

La paralización de las tropas de Tovar “Batallón Tiradores”, por la negativa del coronel Shaler, funcionario del ferrocarril en Colón, de transportarlas a la ciudad de Panamá, así

---

<sup>87</sup> De acuerdo con Albear, (2003), con el Tratado Panamá recuperaría su función transitista y el grupo dominante se enriquecerían a manos llenas. Pero muy pronto se hizo evidente que en Bogotá, el Congreso no tenía nada que festejar. Por el contrario, los ataques al Tratado no se hicieron esperar, sobre todo porque se ambicionaban mayores compensaciones económicas a los diez millones que ofrecían Estados Unidos y porque, además, se lesionaba la soberanía colombiana en el istmo de Panamá cuando el pacto hablaba de un arrendamiento por cien años renovables indefinidamente. A principios de 1903, la situación general en el Istmo presentaba caracteres de verdadera crisis: “los trabajos del Canal habían sido paralizados y con ello toda actividad comercial; un voraz incendio destruyó, en la ciudad de Panamá, propiedades por valor de cuatro millones de dólares en 1894; y, posterior al incendio se había suscitado una cruenta guerra civil de tres años, 1899-1902, en que los partidos contendientes, conservador y liberal. En estas circunstancias, estaban dadas las condiciones para el surgimiento de un movimiento pro-separatista triunfante.

como la decisión del general Esteban Huertas, jefe de la guarnición colombiana en el istmo, de arrestar a los coroneles José M. Tovar y Ramón G. Anaya, a quienes se les había permitido trasladarse a la capital, fueron factores decisivos para el triunfo de la revuelta a pesar de los seis proyectiles disparados por el cañonero Bogotá, que no pudieron sofocar, lo cual demostró la general unanimidad en torno a la causa secesionista. Por fin, después de muchos forcejeos incruentos, en la tarde del 3 de noviembre, se declaró la Constitución de la Nueva República y la junta revolucionaria se transformó en un gobierno provisional. En la figura 3.4 se advierten los actores que participaron en el nacimiento de Panamá (Gayner, 1979).

**Figura 3.4 Actores que participaron en el nacimiento de la República de Panamá en 1903.**



Fuente: elaboración propia con base en: Jaramillo, (1976); Gayner, (1979); Alvear,(2003)y; De Banville,(2012).

### 3.4.6 Los Tratados Herrán-Hay y Hay Bunau-Varilla: análisis comparativo.

Una de las condiciones por parte de EE.UU. que deberían de cumplir los líderes panameños sublevados para lograr su independencia, era nombrar a Ing. Bunau Varilla, a pesar de su nacionalidad francesa, Ministro Plenipotenciario ante el Gobierno de los Estados Unidos para las negociaciones del Canal (De Banville, 2012).

Dentro de este infinito mar de infamias en contra de un pueblo débil económica y militarmente, como era el colombiano, fue la decisión tomada en esa oportunidad entre Mr. Hay y Bunau-Varilla: "El Tratado del Canal debería firmarse antes de la llegada de la Comisión panameña a los Estados Unidos". Para realizar esto Mr. Hay envió a su amigo, el ministro Bunau-Varilla, un primer proyecto basado en el de Herrán-Hay, con ciertas modificaciones. Desde la noche del 3 de noviembre, día del golpe, Bunau-Varilla estaba modificando el Tratado rechazado por el Congreso de Colombia, para ajustarlo a las conveniencias del poder imperial, sin tardanza alguna, al día siguiente, remitió a Mr. Hay, dos anteproyectos, manifestándole por escrito que bien podría seleccionar el que más le agradara, pues estaba dispuesto a firmar cualquiera de las dos (Gayner, 1979).<sup>88</sup>

El día 18 de noviembre llegó a Nueva York la misión panameña, compuesta por Amador y Boyd, quienes deberían continuar, sin pérdida de tiempo, hacia Washington. A su llegada se encontró al abogado de la Compañía Universal del Canal de Panamá, William Nelsson Cromwell, deseoso de platicar con ambos panameños. Por este motivo, en lugar de continuar el viaje a Washington, como lo tenía planeado, permanecieron un día más en

---

<sup>88</sup> Bunau-Varilla estaba convencido de que la conspiración en contra de sus intereses estaba determinada, razón por la que se dispuso a sembrar la duda entre los miembros de la Junta de Gobierno, en cuanto al peligro que corrían, puesto que todo estaba en contra de ellos, al existir la posibilidad de que se deshiciese el orden de cosas positivas que se estaban desarrollando en Washington a favor de la estabilidad del nuevo gobierno. Bunau-Varilla, al saber que sólo hasta el 18 de noviembre de 1903, no llegaría la Comisión, a Estados Unidos para la firma del Tratado, dispuso que el día 13 de ese mismo mes se debería realizar la ceremonia de presentación de sus cartas credenciales como Ministro Plenipotenciario de la República de Panamá, al Presidente de Estados Unidos, aunque dichas cartas no estaban en su poder, pues las traía la Comisión (Gayner, 1979).

Nueva York, circunstancia ésta que supieron aprovechar perfectamente los amos imperiales y su incondicional Bunau-Varilla (*Ibid.*).<sup>89</sup>

El Tratado Hay-Bunau-Varilla, fue firmado bajo muchas irregularidades entre EE.UU. y Panamá, lo firmó un francés y no un panameño ni colombiano, fue ratificado por el gobierno provisional de Panamá, bajo intrigas políticas, bajo presiones de tiempo, amenazas, únicamente en idioma inglés y con una gran manipulación de la situación, el día 2 de diciembre de 1903, en dicho tratado se incluyeron más desventajas comparado con el Tratado Herrán-Hay, el cual se estaba negociando con Colombia (Linares, 1976) (Tabla 3.3).

Para el derecho civil son nulos los contratos suscritos debido a la coacción o intimidación ejercida sobre uno de los contratantes. De ello se infiere que la fuerza tanto material como moral vicia el consentimiento. En el derecho internacional pasa lo mismo, si existe coacción o intimidación sobre el representante de uno de los Estados negociadores, el tratado se considera nulo (Linares, 1976).

En los hechos, el Tratado Hay-Bunau Varilla ejercía una doble opresión sobre Panamá. Por un lado, su pretendida vigencia perpetua estrechaba al máximo los márgenes de eventuales negociaciones. Por el otro, las cláusulas relativas a la seguridad y resguardo de la zona canalera y, por extensión, del Istmo en su conjunto, ponían al país en la posición de un protectorado<sup>90</sup> de facto (González, 1990).

---

<sup>89</sup> El 24 de noviembre de 1903, en el hotel Waldorf Astoria, se reunieron el Ministro Bunau-Varilla, con los enviados Amador y Boyd, iniciándose en el cuarto 1162, a las 9:00 de la mañana, el acto del envío del Tratado de Panamá para su ratificación. De acuerdo con las reglas internacionales siempre que se llega a un acuerdo entre dos naciones con idiomas diferentes, principio que sigue vigente, y se firma un Tratado, éste debe estar redactado en ambos idiomas. El Tratado Hay-Banau-Varilla, solamente estaba escrito en idioma inglés, desconociendo el de los panameños que es el español. Sin embargo, como esta situación convenía a los intereses norteamericanos, se ignoró este derecho internacional (Gayner, 1979).

<sup>90</sup> Como se sabe un Protectorado es la soberanía parcial que un estado ejerce sobre un territorio; Enríquez (2011), nos dice que, es un territorio no anexado formalmente a un país, pero en el que este último tiene, por un tratado o concesión, alguna forma de control político. Es una entidad independiente que conserva su organización política y social, pero que entra al mercado del país protector. Los protectorados son otra forma de colonialismo y fueron los británicos, en la India, los primeros en establecerlos.

**Tabla 3.3 Comparación de los Tratados Herrán-Hay y Hay-Bunau Varilla, 1903.**

Tratado Herrán-Hay	Tratado hay Bunau-Varilla
I El Gobierno de Colombia autoriza a la Compañía Nueva del Canal de Panamá para vender y traspasar a los Estados Unidos sus derechos, privilegios, propiedades y concesiones, como también el ferrocarril de Panamá y todas las acciones o parte de ellas en dicha Compañía.	En él se establece que los Estados Unidos de América garantizan y mantienen la independencia de la República de Panamá y los reconocen como país soberano, además de estar en constante vigilia de que se mantenga dicho estatus en el territorio.
II Concesión por períodos renovable de 100 años, prorrogables a la exclusiva y absoluta opción de EE.UU., en períodos de igual duración.	Concesión a perpetuidad de la Zona del Canal de Panamá para la construcción y mantenimiento del Canal interoceánico.
III Concede el uso de una zona de terreno a lo largo del Canal que se abra, de diez kilómetros de ancho. Incluye los canales necesarios, 194 auxiliares, con límites marcados. Derecho de uso y ocupación de las islas estratégicas Perico, Naos, Culebra y Flamenco, sin estar incluidas en la Zona del Canal.	Zona de dieciséis kilómetros de ancho, seis kilómetros más que el Tratado Herrán-Hay. La concesión de tierras y aguas auxiliares se hace sin limitación alguna. Se ceden a perpetuidad, todas las islas que se hallen dentro de los límites de la Zona y así como las islas llamadas Perico, Naos, Culebras y Flamenco.
IV El gobierno de los Estados Unidos reconoce en un todo la soberanía de la República de Colombia, y rechaza toda pretensión de menoscabarla de manera cualquiera, o de aumentar su territorio a expensas de Colombia o de cualquiera de las Repúblicas hermanas de Centro o Sur América.	Se confieren “los Derechos, poder y autoridad que los Estados Unidos poseerían y ejercitarían si ellos fueran soberanos del territorio...” Se le concedería nuevamente a perpetuidad el derecho a utilizar los ríos, arroyos, lagos dentro de sus límites para la navegación y la energía hidráulica.
V Queda autorizado el Gobierno de los Estados Unidos o sus representantes durante el término de cincuenta años, para fijar y cobrar derechos equitativos por el servicio de agua, pasados los cuales el uso del agua será gratuito para los habitantes de Panamá y de Colón.	Panamá queda obligada a pagar por los sistemas de agua y alcantarillado, a través del cobro de contribuciones hasta cubrir el costo de dichas obras, más intereses, en un plazo de cincuenta años. El uso del agua será libre para los habitantes de Panamá y Colón, salvo pago de mantenimiento.
VI Estados Unidos participará militarmente, para impedir la ocupación de las islas y puertos, garantizando así la soberanía, independencia e integridad de Colombia.	El Gobierno de la República de Panamá venderá o arrendará a los Estados Unidos las tierras adecuadas y necesarias para estaciones navales. Estados Unidos llevo a tener 14 bases militares en Panamá.
VII Todos los daños que se causen a propietarios particulares por inundaciones, o por desviaciones de las aguas por la construcción y explotación del canal, se apreciarán por una Comisión Mixta.	VI La expropiación de tierras y de propiedades para la construcción y funcionamiento del Canal serán evaluadas y pagadas con base de sus valores en 1903 por parte de EE.UU.
VIII Los puertos que conducen al Canal, incluyendo a Panamá y Colón, serán libres para el comercio universal.	Los Estados Unidos convienen en que las ciudades de Panamá y Colon convienen en que ellos serán libres en todo tiempo.

IX No se impondrán contribuciones nacionales, municipales, departamentales ni de ninguna otra clase sobre el Canal, a los buques que por él transiten, los remolcadores y otros buques al servicio del mismo Canal, o sobre los ferrocarriles y trabajos auxiliares, sus almacenes, talleres, etc., de EE.UU.	La República de Panamá conviene en que no se impondrán contribuciones, ya sean nacionales, municipales, departamentales o de cualquiera otra clase sobre el Canal, los Ferrocarriles y obras auxiliares, remolcadores y otras naves empleadas en el servicio del Canal, talleres, etc., de EE.UU.
XIII El ejercicio de la jurisdicción sanitaria y de policía en la Zona se realizará en una comisión mixta.	El ejercicio de la jurisdicción sanitaria y de policía será en forma exclusiva por norteamericanos.
XIV La explotación del Canal y demás obras especificadas pueden ser expropiadas, de conformidad con las leyes de Colombia; pero la indemnización será determinada definitivamente y sin apelación por una Comisión mixta nombrada por los Gobiernos de Colombia y de los Estados Unidos. Las indemnizaciones serán pagadas por los EE.UU.	La expropiación de tierras y de propiedades para la construcción y funcionamiento del Canal serán avaluadas y pagadas con base de sus valores en 1903 por parte de EE.UU. La República de Panamá renuncia y concede a los EE.UU., para siempre, todos los derechos y bienes de las concesiones del Canal y del Ferrocarril
XVI El Canal, una vez construido y las bocas que le dan entrada, serán perpetuamente neutrales, y estarán abiertas a la navegación de conformidad con las condiciones de la sección 1 del Artículo III, y con base al Tratado del 18 de noviembre de 1901, entre los Gobiernos de Estados Unidos y Gran Bretaña.	Las entradas del Canal una vez construido, serán neutrales a perpetuidad y estarán abiertos a la navegación en las condiciones establecidas en la Sección I del Artículo III del Tratado celebrado entre los Gobiernos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, el 18 de noviembre de 1901.
XIX Los derechos y privilegios concedidos a los Estados Unidos, no afectarán la soberanía de la República de Colombia.	Se da la concesión a perpetuidad de la Zona del Canal de Panamá para la construcción y mantenimiento del Canal interoceánico.
XXIII Si el Gobierno de Colombia no pudiese atender eficazmente el compromiso seguridad o protección del canal y el ferrocarril, los Estados Unidos, empleará la fuerza necesaria para este solo objeto	Estados Unidos llego a tener 14 bases militares en el territorio panameño para “protección del Canal y el ferrocarril de Panamá (McGrath en Jaramillo, 1976).
XXV Estados Unidos pagará una anualidad de doscientos cincuenta mil dólares en oro (\$250,000), que Colombia deja de cobrar del mismo ferrocarril, así mismo en compensación de los demás derechos, privilegios, el Gobierno de los Estados Unidos se obliga a pagar al de Colombia la cantidad de diez millones de dólares (\$10.000.000) en oro en moneda, al canjearse las ratificaciones, después de transcurrir nueve años de la fecha últimamente citada.	Corno precio o compensación de los derechos, el Gobierno de los Estados Unidos conviene en pagar a la República de Panamá la suma de diez millones de dólares (\$10.000.000) en moneda de oro de los Estados Unidos al efectuarse el canje de las ratificaciones de este Convenio y también una anualidad de doscientos cincuenta mil dólares (\$250.000) en moneda de oro americano, comenzando nueve años después de la ratificación.

Fuente: elaboración propia con base a los Tratados Herrán-Hay y Hay Bunau-Varilla (Susto, 1971 y; González, 1990).

Panamá logro su independencia de Colombia en 1903 y se le conceden esta República diez millones de dólares oro y la renta anual de doscientos cincuenta mil dólares empezando nueve años después (engaño, porque este dinero ya lo recibía Colombia del pago de la concesión del ferrocarril y se puso la restricción de recibir el pago nueve años después, por una deuda que Colombia había contraído con anterioridad con EE.UU.), además se le otorga a Panamá por parte de la Casa J. O. Morgan un aumento de cincuenta mil a cien mil dólares crédito para el nuevo gobierno de Panamá (Gayner, 1979 y; De Banville, 2012).

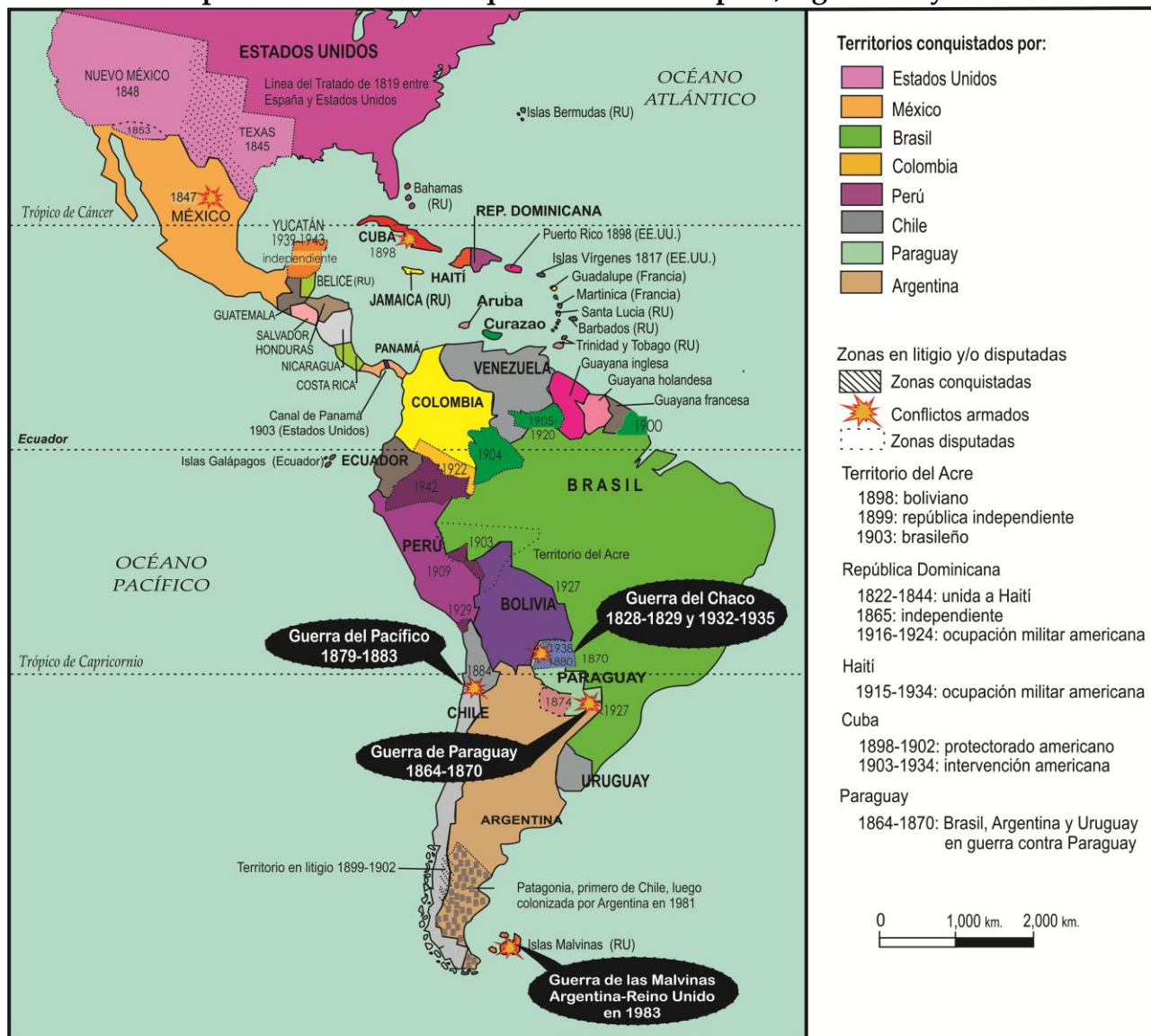
El periodista, abogado e historiador Gastón García Cantú, (1991), menciona que:

*“Los panameños confiaron en la buena voluntad de los estadounidenses y no se enteraron de que, Estados Unidos se había adueñado de ricos territorios de México, utilizando los mismos métodos, como ocurrió en el año 1836, al manipular a algunos texanos para que se independizaran de México, y posteriormente, por voluntad propia unirse a los Estados Unidos, fue como formalmente quedó este Estado integrado al territorio norteamericano en el año 1847. Tampoco se habían enterado que en el año 1848, los Estados Unidos por medio del poder de las armas, terminó arrebatándole a México más de la mitad de su territorio” (Mapa 3.4).*

Desde 1855, el poder expansionista norteamericano llegó a tierras de Nicaragua, Puerto Rico, Filipinas y Cuba. Sus corporaciones imperiales, crean otros métodos más sutiles de penetración y dominio internacional, adueñándose de los mercados de Centroamérica y el Caribe, República Dominicana, Cuba, Puerto Rico y Haití. Después, continua sometiendo, vertiginosamente, a los países de América del Sur, en los que también llegaba a detentar el más completo poder económico y político. Es decir, el control de las industrias, medios de comunicación y la riqueza natural del continente americano están en sus manos en nombre de la democracia y la libertad (*Ibid.*).



**Mapa 3.4 Territorios conquistados o en disputa, siglos XIX y XX.\***



Fuente: Lacoste, (2008). Modificado.\*Nota: Se corrigió el original que señalaba las Islas de Bermudas como Barbados.

El francés Bunau-Varilla que recibió de los EE. UU., como pago por su traición la cantidad de 102,000.00 (ciento dos mil dólares).<sup>91</sup> Además, de que él dirigió la Compañía que declaró en quiebra, al obtener el Departamento de Panamá su independencia; Bunau-Varilla pudo vender a buen precio las miles de acciones devaluadas que compro a sus compatriotas, logrando jugosas ganancias. Con la ganancia obtenida por la compra-venta de acciones y

<sup>91</sup> Tiempo después con base en el tratado Thomson-Urrutia, Estados Unidos pagó veinticinco millones de pesos oro, a la República de Colombia, y con ello se reconoció a Panamá como Nación independiente por parte de Colombia y se convino en que los límites entre los dos países serían tomando por base la ley colombiana del 9 de junio de 1855 (Materno, 1982).

por la ayuda a EE.UU. para la obtención de la concesión de la construcción del canal, pudo con holgura cumplir los compromisos económicos que adquirió con los personajes panameños Amador y Boyd (Gayner, 1979).

### **3.5 La construcción del canal por los Estados Unidos (Un canal de esclusas).**

Panamá ratificó el Tratado Hay-Bunau-Varilla el 2 de diciembre de 1903 y Estados Unidos lo ratificó el 23 de febrero de 1904, tres días más tarde, Bunau-Varilla renunció y volvió a Francia. La audaz táctica de Roosevelt resultó exitosa para los Estados Unidos, pero tendría repercusiones políticas en las relaciones entre los Estados Unidos y América Latina en los años posteriores (Gayner, 1979).

El inicio del esfuerzo para la construcción del canal por los Estados Unidos data del 4 de mayo de 1904, cuando en una breve ceremonia, el oficial del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, Teniente Mark Brooke, recibió las llaves de las bodegas del Hospital Ancón. El Jefe de Sanidad, Dr. William Crawford Gorgas y su personal, estuvieron entre los primeros en llegar al istmo e iniciar operaciones (Navarrete, 1990).

El almirante John G. Walker, presidente de la Comisión del Canal del Istmo, integrada por militares, dio orden de iniciar los trabajos sin haberse dispuesto los preparativos adecuados. El resultado fue el caos casi inmediato. Las excavaciones se emprendieron fragmentariamente en el interior con el caluroso clima, con bruma y sobre terreno accidentado, con maquinaria anticuada y sin posibilidad de evacuar el material extraído. En sus barracones, los trabajadores vivían apiñados y en condiciones insalubres; los alimentos, el agua potable y los servicios médicos escaseaban peligrosamente (Mack, 1992).

### 3.5.1 Recuperación del proyecto: saneamiento de la zona y erradicación de enfermedades tropicales.

En Washington las peticiones de suministros básicos se ignoraban y no eran atendidas durante semanas. Entre tanta confusión, el Coronel William C. Gorgas, oficial jefe de sanidad del proyecto, constituyó una sorprendente excepción. Sus anteriores servicios en La Habana le habían permitido confirmar por vez primera la relación entre ciertas especies de mosquitos *Stegomyia fasciata* y *Anopheles* y, de dos enfermedades (la fiebre amarilla y el paludismo), responsables de gran parte de más de 20,000 pérdidas humanas durante los intentos franceses de apertura del canal, Gorgas tuvo dificultades para obtener la ayuda que precisaba y, en diciembre de 1904, sobrevino lo que más temía: una epidemia de fiebre amarilla. Cundió el pánico entre los trabajadores. En la primavera de 1905 el proyecto estaba casi paralizado (Castillero y Conniff, 2004c y; ACP, 2014c).

Ante la presencia de las malas noticias que se presentaban, el presidente Roosevelt, que compartía la impaciencia y las decepciones generales, destituyó a los responsables de la Comisión, designó un consejo civil y nombró un nuevo ingeniero jefe que demostró ser un acierto: John F. Stevens. Stevens consciente de los errores de sus predecesores, ordenó como primera medida interrumpir las obras. Concedió a Gorgas carta blanca para combatir el grave problema sanitario. En 1906 Gorgas había erradicado la fiebre amarilla de la zona, y en 1912 sólo un 11% los de los trabajadores sufrían paludismo (frente al 82% de 1906). Además, Stevens delegó en sus ayudantes el reclutamiento de mano de obra, que pronto excedía de 42 000 trabajadores, y autorizó generosos fondos para construir edificios, barracas confortables, bien protegidas contra los mosquitos y grandes campañas de salubridad (STRI, 2003, Castillero y Conniff, 2004c y; ACP, 2014c).

### **3.5.2 Construcción de un moderno sistema ferroviario de doble vía.**

Stevens reconocía que el problema verdadero no consistía en excavar un canal, sino en retirar eficazmente el enorme volumen de tierra y roca excavado. La clave del proyecto pasó a ser el antiguo Ferrocarril de Panamá, y partiendo de él Stevens creó un moderno sistema ferroviario. Dotó de vía doble a los 75 km de red, para que los trenes pudieran circular simultáneamente en ambas direcciones transportando hombres, maquinaria, suministros y, sobre todo, las montañas de barro, arcilla y roca excavada (ACP, 2014c).

### **3.5.3 Ordenamiento del territorio: estrategias para la construcción del canal y el enclave norteamericano.**

Stevens hubo de plantearse un problema que resultó a la vez político y técnico: optar por un canal al nivel del mar o elevado con ayuda de esclusas. Por fin logró convencer a Roosevelt de que la mejor solución era la última. Como razón principal argumentó que la violencia del río Chagres sólo podía dominarse con presas y esclusas, y que el volumen de excavación requerido por un canal de nivel desbordada la capacidad de las técnicas y equipos más avanzados. El 21 de junio de 1906, el Congreso autorizó la construcción de un canal de esclusas. A finales de 1906, se apreciaba ya un verdadero progreso en las obras y el 30 de enero de 1907, Stevens, que siempre había dicho que permanecería en su puesto hasta que estuviera asegurado el éxito, renunció. Afortunadamente, Roosevelt encontró un sustituto de la máxima competencia: el Coronel George Washington Goethals (Suárez, 2011 y; ACP, 2014c).

Goethals, como buen estratega, organizó el trabajo en tres sectores, las Divisiones Atlántica, Central y del Pacífico, cada una con Director, dotación de mano de obra y horarios propios. El cometido de la división Atlántica era dragar un canal de aproximación en la Bahía Limón. El plan original para la construcción de un canal de esclusas requería de un juego de esclusas de tres niveles en Gatún, uno de un nivel en Pedro Miguel y uno de

dos niveles en Cerro Sosa. A fines de 1907, se decidió cambiar las esclusas de Cerro Sosa más hacia adelante, en Miraflores, principalmente porque el nuevo sitio ofrecía un terreno más estable para la construcción, pero también porque permitía mayor protección contra bombardeos marítimos (ACP, 2014C).

El Mayor William L. Sibert era el jefe de la División Atlántica, formada por la Represa de Gatún y las esclusas. Las Esclusas construidas en Gatún tienen tres niveles o pares de cámaras, las de Pedro Miguel tienen un nivel y las de Miraflores tienen dos niveles, haciendo un total de seis pares con 12 cámaras en total (Caffaratto, 2010).

Otras de las tareas eran construir una presa en Gatún, y la creación en el extremo norte del nuevo lago artificial de Gatún, alimentado por río Chagres y sus tributarios. El objetivo de la presa era simplemente regular las avenidas del río Chagres y convertir así el valle del Chagres, con sus 35 km de longitud, en una vía navegable. Al momento de su construcción, la Represa de Gatún, en el Atlántico, era la mayor represa de tierra en el mundo y el Lago Gatún creado en el valle del Chagre el cuerpo de agua artificial más grande del mundo. A principios de 1913, su labor estaba concluida. En el extremo Miraflores y Pedro Miguel (ACP, 2011 y; ACP, 2013a y; ACP, 2014c).

Las mayores dificultades se presentaron en la división central, cuyo territorio comprendía el valle del Chagres y la montañosa divisoria continental de 16 km. de anchura, en la que hubo que excavar un paso. La máxima batalla se libró en un desfiladero, en la cúspide de la divisora, llamado el Corte Culebra. El Corte Culebra era la “maravilla única” del Canal, y fue asignado al ingeniero Mayor David DuBose Gaillard (Suárez, 2011 y; ACP, 2014b, ACP, 2014c y ACP, 2014e).<sup>92</sup>

---

<sup>92</sup> Aquí, hombres y máquinas trabajaban para conquistar el área de 14 kilómetros que se extienden a través de la Cordillera Continental desde Gamboa en el Río Chagres al norte hasta Pedro Miguel en el sur. El punto más bajo en el paso entre el Cerro del Oro, al este, y el Cerro del Contratista, al oeste, se encontraba a 101.65 metros sobre el nivel del mar (ACP, 2014b).

A su término, el Corte Culebra tenía 550 metros de anchura en lo alto y 120 en el fondo. Se habían dinamitado y extraído casi 115 millones de m<sup>3</sup> de tierra y roca. Gaillard se encargó de la División Central, que incluyó el Lago Gatún y el Corte Culebra. El ingeniero murió de un tumor cerebral poco antes de la culminación del canal. En reconocimiento póstumo a sus servicios, el Presidente Woodrow Wilson emitió un decreto el 17 de abril de 1915, que cambiaba oficialmente el nombre del Corte Culebra a Corte Gaillard (ACP, 2014e).

A mediados de 1913 el trabajo estaba prácticamente terminado en las tres secciones. El 10 de octubre se dinamitó un dique en el extremo meridional del Corte Culebra y, a 25 metros sobre el nivel del mar, las aguas del Atlántico y del Pacífico se fundieron. Al año siguiente, el 14 de agosto de 1914, el buque Ancón realizó su travesía inaugural por el Canal de Panamá, desde la bahía Limón a la bahía Panamá, en algo menos de 10 horas (ACP, 2014c).

A casi un siglo transcurrido de la construcción del Canal y con muchos tropiezos por problemas ambientales, luchando contra las condiciones del terreno, enfermedades como la malaria, la fiebre amarilla, y grandes problemas de ingeniería, entre otros, por fin los ingenieros, médicos y miles de trabajadores de muchas partes del mundo, y finalmente con la ingeniería, la creatividad, el trabajo y los proyectos por parte del equipo de los Estados Unidos se logra la gran hazaña de la construcción del Canal de Panamá (cuadro 3.1). Desde entonces la travesía de pasar de un océano a otro se ha repetido más de un millón de veces (Ang, 1991).

La construcción del Canal de Panamá conllevó tres problemas principales: ingeniería, saneamiento y organización. Su exitosa culminación se debió mayormente a sus grandes conocimientos y destrezas en Medicina, Ingeniería y Administración, de hombres tales como: el Coronel William Crawford Gorgas y su equipo médico (con el crédito de erradicar la fiebre amarilla y controlar la malaria); el Ingeniero en jefe John F. Stevens, quien creó la infraestructura para mover todos los materiales extraídos de las áreas de trabajo, por

medio del eficiente manejo de los trenes y de la organización de los suplementos y materiales utilizados en el proyecto y; el Coronel George Washington Goethals, quien propuso el diseño final y la excavación del Corte Culebra además de la construcción de las esclusas de Gatún (STRI, 2003 y; Caffaratto, 2010; Suárez, 2011; ACP, 2011, ACP, 2013a; ACP, 2014b; ACP, 2014c y; ACP, 2014c).

El Canal de Panamá tomó 10 años, el trabajo de más de 75,000 hombres y mujeres, y costó aproximadamente a los estadounidenses unos \$375,000 000 de dólares para completar la obra, incluyendo los \$10,000 000 pagados a Panamá y los \$40,000 000 pagados a la compañía francesa. Su construcción constituyó el proyecto de construcción más costoso en la historia de los EE.UU. en ese tiempo. Los fuertes costaron unos \$12,000 000 adicionales.<sup>93</sup>

Aparte de su enorme importancia económica, el Canal de Panamá representa un hito en la historia de la ciencia y de la ingeniería. Su apertura significó un paradigma de los métodos de trabajo a gran escala que han dominado la tecnología del siglo XX (Navarrete, 1990).<sup>94</sup>

El Canal de los estadounidenses había costado menos en dólares que lo estimado, con la cifra final de unos \$23,000 000 por debajo del estimado realizado en 1907, a pesar de los deslizamientos de tierra y el cambio en el diseño para un canal más amplio. Según los archivos del hospital, se perdieron 5,609 vidas por enfermedades y accidentes durante la época de construcción por los estadounidenses (Castilleros y Conniff, 2004c).<sup>95</sup>

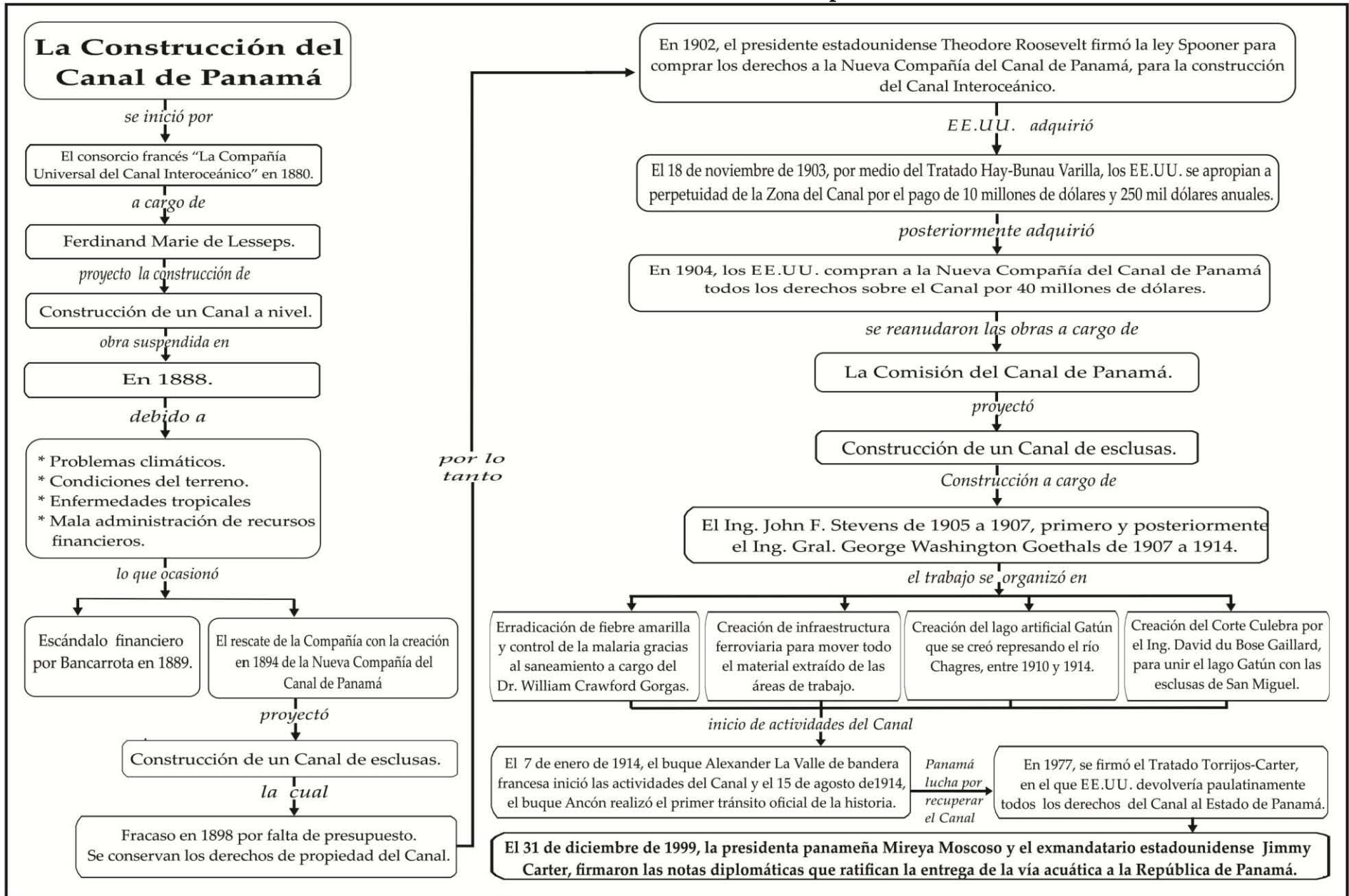
---

<sup>93</sup> Para saber más acerca de los costos y la terminación de la construcción del Canal de Panamá por parte del equipo estadounidense, véase la página oficial de la ACP: <http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/culminacion-de-la-construccion/> Fecha de consulta: 21 de abril de 2014.

<sup>94</sup> Para el 1 de julio de 1914, se habían excavado un total de 182,610 553 m<sup>3</sup>. de material durante la época de construcción estadounidense. Aunado a unos 22,936 645 de metros cúbicos excavados por los franceses, se llegaría a un total aproximado de 205,500 000 de metros cúbicos, esto es, más de cuatro veces el volumen estimado originalmente para el canal a nivel de de Lesseps (ACP, 2014c).

<sup>95</sup> El total de muertes considerando el periodo de construcción francés aumentaría a aproximadamente 25,000 muertes, este es solo un estimado por Gorgas. Sin embargo, el verdadero número jamás se sabrá, pues los franceses sólo documentaron las muertes ocurridas en los hospitales (Castilleros y Conniff, 2004c).

**Cuadro 3.1 Canal de Panamá: línea del tiempo, 1880 -1999.**



Fuente: elaboración propia con base en: Jaramillo,(1976); Gayner,(1979); Alvear,(2003); Castellero y Conniff,(2004c); De Banville,(2012); ACP,(2013a)y; ACP,(2014b,c y e).



### **3.6 La importancia estratégica y económica de la Zona del Canal para los intereses norteamericanos.**

*“No fueron los grandes mercados del mundo ni el comercio mundial los que beneficiaron con la apertura del Canal: se privilegió sobre todo la nueva dinámica espacio-temporal del sistema productivo estadounidense”*. Marcos Cueva Perus, 1997, citado por Hernández, (2009).

Con la reiteración del Tratado Hay Bunau-Varilla en la Constitución política de Panamá en 1904, por el artículo 136: “El gobierno de Estados Unidos de América podrá intervenir, en cualquier punto de la República de Panamá, para restablecer la paz pública y el orden constitucional, si hubiera sido turbado, en caso de que en virtud del tratado público aquella nación adquiriere, o si hubiese asumido, la obligación de garantizar la independencia y soberanía de la República”.<sup>96</sup>

El Estado de Panamá nace y se conformó automáticamente en un Estado con un enclave colonial en su territorio, bajo una cláusula que le otorgó a Estados Unidos el derecho de garantizar la independencia del país y, con un sistema monetario dolarizado. De esta manera, Panamá no logró constituirse verdaderamente en un Estado independiente, y a pesar de que el dominio estadounidense está geográficamente limitado dentro de un Estado que es reconocido internacionalmente como tal, diferenciándose de los sistemas coloniales clásicos, la hegemonía norteamericana sobre la economía y su influencia política y militar al interior del Estado panameño, permitió definir a Panamá como un Estado semicolonizado, es decir, un Estado que funciona, en una medida proporcional a la influencia del enclave sobre el resto del Estado, como una extensión y, a la vez, instrumento de expansión geográfica, militar, económica y política del país que lo coloniza (Castillero, (1978) y; Hernández, 2009).

---

<sup>96</sup> Estados Unidos intervino militarmente de forma directa en varias ocasiones en los procesos electorales, y también participó en ataques en contra de los habitantes de las provincias de Panamá (Hernández, 2009).

La importancia comercial de la ruta interoceánica de Panamá se remonta a la época colonial, durante la cual los españoles transportaban el oro y demás riquezas provenientes de sus colonias en la costa oeste de Suramérica hasta Panamá. Aprovechando la estrechez del istmo, la mercancía era transportada por tierra hasta la costa atlántica donde era embarcada hacia España. En dirección contraria, la carga y provisiones provenientes del Viejo Mundo arribaban a Portobelo, donde se realizaban las famosas ferias que, en su momento, llegaron a ser parte del eje de las principales transacciones comerciales del Nuevo Mundo (Castillero, 2004a).

Posteriormente, en el siglo XIX, con la fiebre del oro de California, el istmo volvió a cobrar importancia como puente de tránsito entre las costas Este y Oeste de Estados Unidos. Para ese entonces, el desarrollo tecnológico ya había alcanzado al transporte, por lo que el cruce por Panamá se adecuó para atender la creciente demanda mediante la construcción del ferrocarril de Panamá. Éste se inauguró en 1855 y su desempeño lo llevó a ser una de las empresas mejor cotizadas en la bolsa de valores de Nueva York para finales del siglo XIX (Rilway, 1999).

Durante sus 100 años de servicio continuo al comercio mundial, más de 1,000 000 de buques han transitado por el Canal, representando el equivalente de más de 7,600 millones de toneladas netas de capacidad volumétrica para transportar carga de estos buques (ACP, 2014d).

Desde entonces, ha sido un sitio sobresaliente en los ámbitos comercial, financiero, militar, bancario, marítimo, económico, naval, geopolítico, testigo de un alto desarrollo tecnológico, de corrupción, de adelantos logísticos, de escándalos políticos, de proyección empresarial y hasta con curiosidades geográficas únicas, como el hecho de que si bien el

océano Pacífico se encuentra al oeste del Atlántico un trayecto desde éste a aquél no implica ir en dirección al oeste, sino en dirección sureste.<sup>97</sup>

A fin de facilitar el seguimiento y comprensión de la interrelación que existe entre estos acontecimientos, se enlistan de manera cronológica algunos de los hitos históricos que han dado forma al entorno actual del comercio internacional y el tráfico de carga por Panamá. Para efectos de clasificación, los hitos históricos se agrupan en cuatro grandes fases:

1. De 1914-1945, el Canal de Panamá tuvo un valor estratégico y militar para Estados Unidos de gran relevancia. Se transportaban por el Canal principalmente productos de petróleo entre las costas oeste y este de Estados Unidos y una diversidad de otros productos de carga general. En las primeras décadas, la participación de las rutas con origen o destino a Estados Unidos era mucho mayor que el resto de las otras rutas;
2. De 1950-60, después de los conflictos bélicos mundiales, a partir de la década del 50's, el Canal se afianzó como importante enlace del comercio marítimo mundial. Se registra un aumento en los productos de petróleo, aumentó la importancia de los flujos de carbón, minerales y metales, manufacturas de hierro y acero, fertilizantes y madera, entre otros. Auge del comercio marítimo mundial y el negocio naviero, repercutió en grandes ganancias económicas para EE.UU., éste auge que fue impulsado por un nuevo orden económico mundial derivado de los acuerdos de Bretton Woods,<sup>98</sup> que establecieron el Fondo Monetario Internacional; el Banco

---

<sup>97</sup> Desde la inauguración del canal panameño, uno de los principales efectos visiblemente grandes ha sido el hecho de acortar las distancias y tiempos de comunicación marítima, lo que ha producido, a su vez, adelantos económicos y comerciales durante casi todo el siglo XX. Debido precisamente a esta vía marítima, en la actualidad el sector terciario tiene gran auge y representa casi 70 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) de la República de Panamá (España, 2014). Con lo anterior vemos que, la soberanía sobre la llamada "Zona del Canal" aseguró a Estados Unidos grandes ventajas económicas en relación comercio marítimo mundial y una gran relevancia e influencia política y militar en la región (Gayner, 1979).

<sup>98</sup> Los Acuerdos de Bretton Woods son el resultado de la conferencia monetaria y Financiera de las Naciones Unidas, que tuvo lugar entre el 1 y 22 de julio de 1944. Los acuerdos tomados en Bretton Woods, fueron la creación del Fondo Monetario Internacional; el surgimiento del Banco Mundial, que, en un contexto de gran preocupación ante los destrozos de la guerra, se llamó en un primer momento Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo; otra consecuencia fue la sustitución del patrón-oro por un patrón-dólar. Hasta entonces los países respaldaban las diferentes monedas nacionales con sus reservas de oro que, con el enorme gasto bélico, habían caído en picada en la mayoría de países. La conferencia de Bretton Woods estableció una equivalencia fija entre dólares y oro (una onza de este metal valdría siempre 35 dólares) con lo que la moneda estadounidense se convirtió en la divisa de referencia. Años después esta medida quedó anulada de facto puesto que EE.UU., cuyo gasto era creciente a consecuencia de la Guerra Fría, no podía mantener la equivalencia. Por último, Bretton Woods aportó el acuerdo General de Aranceles y Comercio (conocido como GATT, por sus siglas en inglés). Esta medida supuso un revés para quienes aspiraban a conseguir un organismo mucho más poderoso que regulase el comercio internacional. En 1995, el proceso culminó con la creación de la Organización Mundial del Comercio (Aranda, 2008).

Internacional de Reconstrucción y Fomento y; el Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), entre otros;

3. De 1960-90, se construyeron buques para el comercio de crudo y una diversidad de productos de petróleo; buques quimiqueros; graneleros secos para el transporte de carga seca a granel, como carbón, granos y mineral de hierro; buques refrigerados para el transporte de productos perecederos; portavehículos y portacontenedores con productos manufacturados, y se crea una nueva industria del turismo con los cruceros. Aumento del tamaño y mejoras en los buques con nuevas tecnologías en telecomunicaciones y propulsión. El incremento en el tamaño del buque resultó en una reducción de los costos de transporte por unidad de carga transportada y;
4. De 1990-2005, Globalización y buques portacontenedores. Hasta ahora el Canal ha logrado adaptarse a los nuevos requerimientos de la demanda mediante mejoras, inversión y cambio en sus procesos y procedimientos. Sin embargo, las nuevas realidades macroeconómicas han dado un giro dramático a raíz de la globalización y de los avances tecnológicos que se han dado en las telecomunicaciones y en los sistemas de información, y Panamá requería de la ampliación que se está llevando a cabo para adaptarlo a las necesidades del comercio mundial actual (ACP, 2006).

La caída del muro de Berlín, que marcó la terminación de la Guerra Fría, abrió las puertas a un mundo globalizado<sup>99</sup>, en el cual destaca un nuevo tipo de alianzas en el sistema mundial, donde los Estados Unidos se acercan a Japón y ambos buscan incorporar a China; mientras Europa intensifica su propia alianza y busca sumar a Rusia. Tanto por lo que hace a la disponibilidad de liquidez internacional, como al componente científico y tecnológico de la nueva competencia internacional, los países periféricos posiblemente el resto de Asia, África y América Latina, habrán de profundizar en una situación en la que “la vida de los hombres y las mujeres evocan a menudo el purgatorio, cuando no el infierno” (Novel, 2000).

---

<sup>99</sup> La globalización ha provocado la movilización de la producción a todas las regiones del mundo, con lo que han aumentado significativamente los requerimientos de transporte en todas sus modalidades. El aumento en necesidades de transporte ha inducido un crecimiento acelerado en la flota mercante mundial, tanto en número como en tamaño de buques, particularmente en el segmento de buques portacontenedores (ACP, 2006 y; Martner, 2010).

### **3.6.1 La Escuela de las Américas (*Centro de “entrenamiento” para Latinoamérica*).**

La Escuela de las Américas (SOA, por sus siglas en inglés), operada por el Ejército de los Estados Unidos, fue fundada en 1946 en Panamá con el objetivo de entrenar a soldados latinoamericanos en técnicas de guerra y contrainsurgencia. Por sus aulas han pasado más de 77.000 alumnos, muchos de los cuales han resultado ser destacados violadores de los derechos humanos en sus propios países. Así lo han demostrado en Chile, Guatemala, Argentina, Perú, Uruguay, Nicaragua, El Salvador, México, Honduras, entre otros (SOA, 2012).

Las bases militares una plaza armada de los EE.UU. en América Latina, Fort Gullick, Fort Sherman y Fort Davis, eran sitios de adiestramiento de los “boinas verdes” o fuerzas especiales del Ejército norteamericano. Aldeas vietnamitas, matorrales bolivianos, fueron reproducidos para entrenar soldados y oficiales de los países latinoamericanos (Pérez y Sierra, 1998).

En 1984 la Escuela de las Américas fue trasladada al Estado de Georgia en los Estados Unidos a petición del presidente panameño Jorge Illueca quien describió a la Escuela de las Américas como “la base más grande para la desestabilización en América Latina”. En el mismo año, uno de los principales diarios panameños la apodó “La Escuela de Asesinos.” La historia apoya estas acusaciones (SOA, 2012).

En 1996, la prensa norteamericana dio a conocer la existencia de los Manuales de Entrenamiento, y que eran utilizados en la academia militar, que aconsejaban “...aplicar torturas, chantaje, extorsión y pago de recompensa por enemigos muertos”. El prestigioso

diario New York Times editorializó que: “Una institución tan claramente fuera de los valores americanos... debe ser clausurada sin vacilación” (*Ibid.*).<sup>100</sup>

Desde su apertura en 1946, al 2015, tiene casi 70 años de funcionamiento. En las instalaciones se reciben un promedio de 1500 soldados anualmente. Hasta la fecha se han graduado más de 77 mil soldados latinoamericanos (Narbona, 2014).

### 3.6.2 Razones para cerrar la Escuela de las Américas.

Producto de las intensas protestas en enero del 2001, la Escuela de las Américas fue rebautizada como Instituto de Cooperación y Seguridad de Hemisferio Occidental (WHINSEC); otro nombre, la misma ideología. A continuación se muestran algunos antecedentes históricos de la Escuela de las Américas:

- Violaciones a los derechos humanos que han cometido sus graduados ni a los militares instructores de la misma academia.
- “Instructores” fueron arrestados por colaborar con el narcotráfico, durante los años 2003 y 2004, impartieron cursos relativos a Operaciones para el Mantenimiento de Paz y Democracia Sustentable.
- Sigue recibiendo soldados de países en donde no se respetan los derechos humanos.

---

<sup>100</sup> La Escuela de las Américas elaboró siete manuales de tortura especialmente enfocados a militares latinoamericanos, que explicaban cómo destruir psíquica y físicamente a los secuestrados. El primer manual se llamaba KUBARK y, al igual que los otros seis, se distribuyó entre los servicios de inteligencia militar de casi todos los países de América Latina. En sus páginas, se recomienda realizar los arrestos (o secuestros) a horas intempestivas, desnudar la víctima, taponarle los ojos, incomunicarla en calabozos oscuros e insonorizados, privarla de sueño, alimento y estímulos sensoriales, exponerla al frío y al calor, jugar con su miedo e impotencia. Si estos métodos no producen el efecto deseado, se detallan diferentes grados de presión física: electrocución, golpes, asfixia, suspensión, vejaciones sexuales. Por último, se aconseja ejecutar a la víctima y hacerla desaparecer, lo cual agrava el sufrimiento de las familias y de las personas de su entorno, implicadas o no en sus actividades políticas, propagando de este modo una sensación general del miedo y la inseguridad. Cientos de miles de latinoamericanos han sido torturados, violados, asesinados, desaparecidos, masacrados y obligados a refugiarse por soldados y oficiales entrenados en esa academia militar. Los egresados de la Escuela de las Américas persiguen a los educadores, organizadores de sindicatos, trabajadores religiosos, líderes estudiantiles, a los pobres y campesinos que luchan por sus derechos (Narbona, 2014).

- Apoyan a grupos que trabajan por desestabilizar a los gobiernos de Cuba, Ecuador, Bolivia, entre otros.
- Esconde los listados de los nuevos estudiantes, estos listados actualmente son secretos. Esto impide realizar una supervisión del comportamiento de los graduados después de recibir estos cursos (SOA, 2012).

### **3.7 La lucha por la soberanía del Canal de Panamá.**

Desde la construcción del Canal de Panamá, el pueblo panameño luchó con valor y persistencia por varias generaciones y logró el fin de la desocupación canalera y con él el término de la histórica lucha popular por expulsar del territorio nacional a los invasores norteamericanos.

Hoy en día, el elemento crucial de la teoría de Harvey es interpretar el actual proceso de expansión capitalista neoliberal que se da en toda América Latina y muy en especial en Panamá, como una nueva etapa de acumulación por desposesión. Retomando la descripción marxista de acumulación original, presenta un amplio abanico de procesos, muchos de los cuales, plantea, siguen poderosamente presentes en el capitalismo contemporáneo:

*“La mercantilización y privatización de la tierra, y la expulsión por la fuerza de las poblaciones campesinas; la conversión de varios tipos de derechos de propiedad (comunal, colectiva, estatal, etc.) en derechos de propiedad privada exclusiva; la supresión del acceso a bienes comunales; la mercantilización de la fuerza de trabajo y la supresión de formas alternativas (indígenas) de producción y consumo; los procesos coloniales, neocoloniales e imperiales de apropiación de bienes (incluidos los recursos naturales), la monetarización del intercambio y los impuestos, en particular sobre la tierra; la trata de esclavos; la usura, la deuda nacional y más recientemente el sistema de crédito. El Estado, con su monopolio de violencia y su definición de legalidad, desempeña un papel decisivo en el respaldo y la promoción de estos procesos” (Harvey, 2006 citado por Hernández, 2009).*

### **3.7.1 Reivindicaciones panameñas y firmas de Tratados.**

Luego de iniciadas las obras del Canal, y la bancarrota de la empresa francesa que la inició, la oligarquía panameña maniobra con los Estados Unidos la separación de Colombia, efectiva en 1903, al proclamarse la independencia (De Banville, 2012).

Es a partir del Tratado Hay- Bunau Varilla, que dice: “Artículo 1° La República de Panamá concede a Estados Unidos, a perpetuidad, el uso, ocupación y control de una zona de tierra y de tierra cubierta por agua., para la construcción, mantenimiento, funcionamiento, saneamiento y protección del citado Canal...” el pueblo panameño estuvo sometido bajo el poderío político y militar de Estados Unidos (Susto, 1971).

Desde su independencia en 1903 y hasta el fin de del enclave panameño, se suceden intervenciones armadas por parte de los Estados Unidos para impedir toda forma de organización política en Panamá (González, 1994).

Bellamy, (2002), afirma que, la historia del capitalismo se ha caracterizado por una creciente brecha entre estados ricos y pobres, una brecha que se distingue por el hecho de que los estados ricos crecen, en buena medida, por medio de la explotación de otras naciones. Esta explotación global es el núcleo del imperialismo, que están básico para el capitalismo, y tan inseparable, como lo es la acumulación misma. Pero eso no es todo respecto al imperialismo, el cual representa una historia compleja que contiene factores políticos, económicos, militares y culturales (raciales).

Muchas de las luchas que se han dado en el pasado y que se dan hoy en los países periféricos, están profundamente relacionados con el rechazo a las prácticas de la acumulación por desposesión que caracterizan (más allá del presente modelo neoliberal) a



los países subdesarrollados. En este sentido es más sensato encuadrar estas luchas “en el trasfondo de una larga lucha de las poblaciones contra las incursiones del imperialismo capitalista y la constante amenaza de desposesión de cualquiera bienes que posean mediante acciones dirigidas por el Estado (Harvey, 2006).

### **3.7.1.1 El Tratado de Amistad y Cooperación Hull-Alfaro de 1936.**

Más de tres décadas transcurrieron para que se produjera una renegociación hacia condiciones más equilibradas para la República de Panamá. En 1936, Estados Unidos y Panamá suscribieron el Tratado General de Amistad y Cooperación, conocido como Tratado Arias-Roosevelt o Hull-Alfaro, cuyo principal impacto fue dejar sin efecto la condición de protectorado, anuló el principio de la intervención militar norteamericana en los asuntos internos del estado panameño, cambiando el concepto jurídico de país protegido por Estados Unidos, que había prevalecido y que permitió a Washington intervenir ampliamente en los asuntos internos de Panamá. También se limitó el uso de las tierras y aguas por parte de Estados Unidos. Sin embargo, mantuvo la cláusula que establecía la perpetuidad del uso y control de la faja canalera. Una consecuencia colateral del tratado, que entró en vigor en los umbrales de la segunda guerra mundial, fue el incremento de las anualidades, derivadas del empleo del canal (Quintero, 1996 y; Pérez y Sierra, 1998).

La segunda guerra mundial, librada tanto en los escenarios del Océano Atlántico como del Pacífico, llevó a una revaloración estratégica de la importancia del papel de la vía interoceánica, la cual se resguardó a tal punto que Estados Unidos llegó a desplegar más de 60,000 soldados en un total de 134 instalaciones militares, ubicadas en todas las provincias panameñas, algunas de ellas muy distantes del Canal (Pérez y Sierra, 1996).

En 1956 se da la influencia política de la nacionalización del Canal de Suez. En la Conferencia de Londres, para ajustar los términos de la decisión de Nasser<sup>101</sup>, Panamá protesta por habérsela incluido como nación dueña de un paso interoceánico dominado por un país extranjero. El problema de Egipto era, también, de Panamá (García, 1991).

### **3.7.1.2 El Tratado de Mutuo Entendimiento y Cooperación Remón-Eisenhower de 1955.**

El Tratado de Mutuo entendimiento y Cooperación entre Panamá y Estados Unidos, conocido como Tratado Remón-Eisenhower, firmado en 1955. Si bien este tratado respetó la vigencia del Tratado Hay-Bunau Varilla, introdujo mejoras económicas y comerciales y ganó grandes beneficios para las clases dominantes panameñas, incluso la eliminación del sistema dual de pago a los trabajadores canaleros que tradicionalmente había otorgado mayores salarios a los estadounidenses con respecto a los locales (el infausto *gold roll/silver roll*). Además, se aumentó el monto de la anualidad entregada a Panamá, hasta alcanzar 1'930,000 dólares, en comparación con los 250,000 dólares vigentes desde la construcción de la vía acuática hasta 1936, y los 430,000 dólares que se pagaron cada año de 1937 a 1955 (Quintero, 1996 y; Pérez y Sierra, 1998).

En ambos Tratados de 1936 y 1955 se pasó por alto la cuestión medular de la soberanía sobre la vía interoceánica, así como la eventual revisión de la perpetuidad asignada a la concesión. Estos dos aspectos serían los catalizadores de importantes movilizaciones

---

<sup>101</sup> La nacionalización del Canal de Suez (1956). El coronel Nasser se rebeló contra las potencias occidentales y confirmó su papel de líder de los países en vías de desarrollo. Se trataba de paliar la ancestral falta de superficie irrigable en Egipto con la construcción de una gigantesca presa sobre el Nilo en Asuán, que no sólo extendiese las tierras cultivables, sino también abasteciese al país de energía eléctrica. Era pues, una cuestión vital para a nación Nasser anunció en un discurso en Alejandría ante millares de egipcios que los fondos para financiar la presa de Asuán saldrían de la nacionalización del Canal de Suez. Los beneficios del tráfico del canal, en manos de la Compañía Universal del Canal de Suez, constituida con capital anglofrancés, servirían para financiar la presa. Esta acción desencadenó la movilización militar de Francia, Gran Bretaña e Israel con objeto de desembarcar en Port Said, recuperar el canal y efectuar una marcha sobre El Cairo para destituir a Nasser. Sin embargo, la agresión se volvió contra los agresores: la expedición duró dos días y fue desmantelada por las presiones de la opinión pública internacional y el ultimátum lanzado por la Unión Soviética (Mgar.net, 2014).

sociales destinadas a lograr una reafirmación política de los derechos soberanos panameños, de modo fundamental a través de gestos simbólicos de gran respaldo popular (Pérez y Sierra, 1998).

### **3.7.1.3 La marcha patriótica del 3 de noviembre de 1959.**

El 3 de noviembre de 1959 la Unión de Estudiantes Universitarios invita al pueblo panameño a marchar, cívicamente, por la avenida 4 de julio, después de finalizado el desfile conmemorativo de la separación de Colombia. Centenares de estudiantes acompañados por una ciudadanía militante entran pacíficamente en la zona canalera. El 3 de noviembre de 1959, la policía colonialista cumple su amenaza de mayo de 1958 y detiene con violencia a Ezequiel González Núñez, distinguido estudiante del Colegio José Dolores Moscote y a Ezequiel González Meneses, joven con una gran trayectoria en las luchas populares. Ante la protesta de los panameños, la policía de la Zona del Canal atacó con garrotes, bombas lacrimógenas y balas a los manifestantes, más de cien panameños son heridos y algunos quedan inválidos (Suárez y Ríos, 2011).

### **3.7.1.4 El “incidente” en la Zona en 1964: El “detonante” por la devolución del Canal.**

En 1962, el presidente Chiari visita a John F. Kennedy. Y se da una conciliación menor y formal: el izamiento de banderas en algunos sitios de la Zona del Canal, aumento de salarios, promesas de buen trato, etcétera. Política, al cabo, efímera, fue la década del fervor nacionalista latinoamericano (García 1991).

En 1964 estalla la violencia popular debido a que, no se les permite a estudiantes panameños enarbolar la bandera de Panamá en la Zona del Canal; los jóvenes norteamericanos, sus padres, la policía y los soldados estadounidenses agreden

físicamente y disparan con armas de grueso calibre a estudiantes y a civiles panameños que se les enfrentaron desarmados, durante los días 9, 10 y 11 de enero, los ataques de las unidades del Ejército de los Estados Unidos a la población civil desarmada y dentro de la Zona del Canal y también dentro de la jurisdicción panameña ocasionaron numerosas víctimas y daños materiales (Jaramillo, 1976).<sup>102</sup>

El Presidente de Panamá Roberto F. Chiari rompe relaciones diplomáticas con los Estados Unidos de América y declara el no reinicio de las mismas hasta que se acordara abrir negociaciones para un nuevo tratado. En abril de ese año, ambas naciones reasumen relaciones diplomáticas y el presidente estadounidense Lyndon Johnson accede a iniciar conversaciones con el propósito de eliminar las causas de conflicto entre ambas naciones (Jaramillo, 1976 y; Quintero 1996).

Johnson anuncia en septiembre de 1965, haber llegado con Robles a cinco áreas de acuerdo, la principal que se reconocería la soberanía de Panamá sobre la Zona del Canal y el reemplazo del Tratado de 1903, manteniéndose las bases militares norteamericanas. El 26 de junio de 1967, se dijo que Johnson y Robles habían arribado a un acuerdo pleno. El texto fue reservado. Un convenio, parecía cierto, abrogación del Tratado de 1903 (García, 1991).

---

<sup>102</sup> Es de notar que la mayoría de los muertos y heridos en la Zona del Canal recibieron impactos de proyectiles calibre 30, disparados por rifles "Garard" o "M-1" que son usados por el Ejército Norteamericano. Varios panameños fueron heridos con bayoneta por las tropas norteamericanas. Los estudiantes enardecidos por la agresión se aferraron a querer poner banderas panameñas en diversos puntos de la Zona del Canal. El saldo de esta masacre fue de 21 muertos y más de 500 heridos por la lucha de la soberanía panameña. Panamá recurre al Consejo de Seguridad de la ONU y ante la OEA, aunque su protesta fue inútil. Presenta su caso ante el Comité Internacional de Juristas, cuyos miembros condenan, en fallo ejemplar la conducta norteamericana; entre otras pruebas irrefutables, el uso de armas de alto poder. Las fotografías de los estudiantes asesinados publicadas en los periódicos y revistas tuvieron sus consecuencias negativas en contra de Estados Unidos, países latinoamericanos y europeos repudiaron el uso de la fuerza contra los estudiantes panameños, inclusive la ONU y la OEA se pronunciaron en contra de esos hechos. Las consecuencias a largo plazo fue que a raíz de estos acontecimientos los gobiernos de Estados Unidos se vieron presionados por la opinión pública estadounidense y occidental, a iniciar conversaciones sobre la cláusula de perpetuidad de la zona del Canal de Panamá con los gobernantes panameños. (González, 1964).

### 3.7.1.5 El Golpe de Estado en Panamá, 1968.

El golpe de Estado ejecutado por los militares panameños el 11 de octubre de 1968, no constituye un hecho aislado del marco regional o internacional. Tampoco es un hecho fortuito al margen de la realidad socio histórica panameña. El golpe militar de octubre de 1968, en Panamá tiene su explicación en el contexto de una determinada política impuesta por los EE.UU. en el continente (Gallegos, 1968).

La causa más inmediata, es la crisis de hegemonía que se da entre sectores dominantes respecto al modelo económico y que se reflejó en las elecciones generales de mayo de 1968 (*Ibid.*).

La Escuela de las Américas no solo estuvo ubicada en Panamá, sino que la Guardia Nacional de Panamá (Después llamadas Fuerzas de Defensa) ocupó el más alto índice de oficiales latinoamericanos que pasaron por sus aulas. Prácticamente ningún oficial panameño dejó de recibir sus cursos. Manuel A. Noriega se hizo especialista en inteligencia y guerra psicológica en la SOA y Omar Torrijos, según oficiales norteamericanos, fue uno de los mejores alumnos de los cursos de contrainsurgencia y el uso de la llamada “acción cívica” (Dinges, 1990).

Existe un periodo en la historia de Panamá en el cual se violentó la Constitución y se violaron todos derechos de los ciudadanos. Fue el periodo comprendido entre el 11 de octubre 1968 al 20 de diciembre de 1989, donde el país estuvo gobernado por un grupo de militares. A este periodo, sus defensores, lo llamaron proceso revolucionario y el resto de los panameños lo llamaron la dictadura militar. Todo inicia con el golpe de estado dado al presidente constitucional Arnulfo Arias Madrid, realizado por los militares Boris Martínez, Omar Torrijos y otros oficiales y finaliza con la caída de la dictadura de Manuel

Antonio Noriega a raíz de la terrible e innecesaria invasión de los Estados Unidos a Panamá (Jaramillo, 1976 y; Dinges, 1990).<sup>103</sup>

Las elecciones de 1968 fueron escabrosas hubo muertos y heridos, pero finalmente se reconoció el triunfo de Arnulfo Arias, quien fuera derrocado por la Guardia Nacional 11 días después de asumir el poder. Siendo Omar Torrijos teniente coronel de la Guardia Nacional, quien tomó parte en el golpe militar que derrocó al presidente Arnulfo Arias. Con una nueva Constitución se desarrolló un gobierno militar y nacionalista, dirigido por Torrijos que asumió simultáneamente la presidencia del Gobierno y la jefatura de la Guardia Nacional, única fuerza armada del país, con funciones de ejército y policía (Gallegos, 1968 y; Ecured, 2014).

#### **3.7.1.6 El Tratado Tack-Kissinger, 1974.**

La perseverancia de Panamá, el agudizamiento de las tensiones provocadas por la confrontación bipolar, la activa solidaridad latinoamericana hacia la causa panameña, así como la efervescencia política que se vivía en América Latina desde principios de los años sesenta a raíz de la revolución cubana, impulsaron finalmente a Estados Unidos a retornar a la mesa de negociación a principios de la década de 1970 para hacer, por primera vez, una revisión integral de los fundamentos mismos de su presencia en Panamá<sup>104</sup>(Salazar, Sandoval y Rocha, 1981).

---

<sup>103</sup> Si se desea saber más acerca de este proceso violento y la violación de los derechos ciudadanos de Panamá de 1968 a 1989, véase: <http://www.panamapoesia.com/victimasdiktadura.php> Fecha de consulta: 25 de abril de 2014.

<sup>104</sup> La causa panameña convocó tradicionalmente las simpatías de la comunidad latinoamericana y recibió el apoyo diplomático decidido de muchos países. En agosto de 1999, durante la conmemoración del 85 aniversario de la construcción del Canal, el gobierno de Panamá brindó un reconocimiento a la solidaridad de las naciones que más estrechamente apoyaron sus reivindicaciones, como el caso de México, Colombia, Costa Rica y Venezuela (El Heraldó, 2012).

Torrijos logró que la reunión del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se realizara en Panamá, en marzo de 1973. Los países participantes votaron una resolución de apoyo a Panamá para que se firmara a la brevedad posible un nuevo Tratado justo y equitativo que eliminara las causas de conflicto entre Panamá y los Estados Unidos, tal como se había acordado en la Declaración Moreno-Bunker de 1964.

Casi un año después, el 7 de febrero de 1974, se firmó en la ciudad de Panamá la Declaración de los Ocho Puntos entre el canciller Juan Antonio Tack y el Secretario de Estado Henry Kissinger. Esta Declaración Conjunta, conocida como Tack-Kissinger, estableció los principios básicos de la nueva relación contractual. Entre ellos, cabe destacar:

- Abrogación del Tratado de 1903 Hay-Bunau-Varilla y de sus reformas;
- Eliminación del concepto de la perpetuidad, toda vez que el nuevo Tratado tendría una fecha fija de entrega del Canal;
- Fin de la jurisdicción norteamericana en territorio panameño.
- Devolución a Panamá de la Zona del Canal;
- Panamá tendría una participación justa y equitativa en los beneficios derivados de la operación del Canal e intervendría en su administración, al tiempo que participaría junto a los Estados Unidos en la defensa y protección del Canal y en la ampliación de la vía, llegado el caso que fuese necesario (Caffaratto, 2010).

### **3.7.1.7 Los Tratados Torrijos-Carter y los intereses vitales de los Estados Unidos en la zona.**

El arribo de los militares al poder en 1968 pretendía solventar la aguda crisis interburguesa de aquel momento, así como neutralizar la efervescencia popular generada por las reclamaciones reivindicativas y patrióticas en el período precedente (aún estaba fresco el asesinato a mansalva de veintiún panameños por tropas norteamericanas y el

rechazo popular a los Tratados Robles-Johnson<sup>105</sup> negociados con Estados Unidos a espaldas de la población) (Araúz y Pizzurno, 2000).

El régimen torrijista, liderado por Omar Torrijos, con un programa popular y de defensa de la soberanía, hace suyas las banderas nacionalistas empuñadas por generaciones de panameños (Turner, 1986).

En cuanto a la política exterior, ésta se diseñó de acuerdo con las necesidades que planteaba la lucha anticolonialista (*"Nosotros no somos antiyanquis. Somos anticolonialistas"*), señalaba el general Torrijos" (Torrijos, 1984). La idea de Torrijos, en quien recaía la dirección de la política internacional, era atraerse el apoyo del mayor número de naciones del mundo en relación con el problema canalero, con el propósito de dar mayor capacidad de presión a Panamá en las conversaciones por un nuevo tratado con Estados Unidos.

En el Consejo de Seguridad en territorio estadounidense, en marzo de 1973, delante de la tribuna concluyó Torrijos su discurso con las siguientes palabras:

*"como un mensaje muy especial que me ha pedido la ciudadanía, queremos decirle a la conciencia mundial y que esto quede bien claro en la mente de todos, que nunca hemos sido, que no somos, ni nunca seremos Estado asociado, colonia o protectorado ni queremos agregar una estrella más a la bandera de los Estados Unidos"*.<sup>106</sup>

---

<sup>105</sup> Teniendo como marco este clima de descontento social, se llevaron a cabo las negociaciones y la firma de los Proyectos de Tratados Tres en Uno o Robles-Johnson. El primer documento abrogaba todos los anteriores tratados y establecía una administración conjunta del Canal de Panamá, que sería definitivamente entregado a Panamá el 31 de diciembre de 1999. El segundo documento establecía la construcción de un Canal a nivel por el Darién, que pasaría a manos panameñas en el año 2067. El tercer documento era un Tratado de defensa del canal y su neutralidad. Pero estos pactos despertaron tantas críticas que, finalmente, la Asamblea decidió no tomarlos en consideración (Araúz y Pizzurno, 2000).

<sup>106</sup> Para saber más acerca del tema véase: "Torrijos. Figura, tiempo, faena", Salazar, *et al.* (1981) y; Castellero, (1978).



Dentro de esa línea de pensamientos, el gobierno de Panamá logró que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas ventilara la causa panameña en marzo de 1973; gestionó el ingreso de la nación al Movimiento de los Países No Alineados en agosto de 1975; estrecho las relaciones con los gobiernos de los países vecinos, en forma especial con Colombia, Costa Rica y Venezuela, a los cuales consultaba y mantenía puntualmente informados de las negociaciones con Estados Unidos. Restableció relaciones diplomáticas con Cuba, respaldó el derecho de Belice y Guinea-Bisau a su autodeterminación, así como la salida al mar de Bolivia; y tuvo acercamiento con algunos países socialistas y árabes, como Yugoslavia y Libia (Salazar, *et al.* 1981).

Asimismo promovió la integración de Países Exportadores del Banano, con Colombia, Costa Rica, Honduras y Guatemala, para defender los precios de las frutas y lograr mayor participación del Estado en las utilidades percibidas por la exportación del banano (Pérez y Sierra, 1998).

La lucha de Omar Torrijos es, en parte una herencia política y, en parte, respuesta ante las circunstancias históricas. Los ocho puntos signados por Kissinger en febrero de 1974, constituyen las bases del nuevo Tratado. La enmienda Snyder, esta vez en el Congreso norteamericano, tiende a impedirlo. Algo se ha avanzado, sin embargo, la política de Ford hace que la lucha del pueblo panameño retroceda, en conceptos a los días de Roosevelt: amenazas de guerra con bombas atómicas (García, 1991).

A partir de entonces, Torrijos intensificó su lucha para dar a conocer a los países del mundo las justas reclamaciones panameñas en relación al Canal. El 7 de septiembre de 1977, luego de más de un lustro de pláticas bilaterales, se suscribieron los Tratados Torrijos-Carter, en la sede de la Organización de los Estados Americanos; esto constituyó

un notable triunfo diplomático de todos los panameños, quienes, por la fuerza de la razón, lograron que se reconocieran sus derechos soberanos (Castillero, 1978).

Los Tratados Torrijos-Carter se mencionan, por lo general, en plural debido a que los gobernantes de Panamá y Estados Unidos firmaron en la misma fecha dos tratados (el del Canal de Panamá y el concerniente a la neutralidad permanente del Canal y a su funcionamiento) (Castillero, 1978 y; Salazar, *et al.* 1981).

Los nuevos acuerdos sobre el Canal, de septiembre de 1977, entre Torrijos y el entonces presidente norteamericano, James Carter, en los cuales se firmaron los acuerdos para la devolución de la Zona del Canal. A diferencia del Tratados de 1903 que legitimaba la existencia de un Estado dentro de otros Estado, contemplan un proceso de descolonización por etapas, donde revierten a Panamá tierras e instalaciones de la Zona del Canal, recuperando el país su jurisdicción sobre este territorio, proceso que culminaría en el año 2000, fecha de la devolución del Canal y de retiro del último soldado norteamericano de suelo panameño (Castillero, 1978 y; La Estrella, 2014).

Sin embargo, EE.UU. conservaría la responsabilidad primaria de proteger y defender el Canal en el interregno<sup>107</sup>, para lo cual se crearía la “Junta Combinada” con participación militar panameña y se legalizaría la presencia de las bases norteamericanas hasta el mencionado año. Además el imperio norteamericano garantizaría la neutralidad del Canal, aún después del año 2000 y con ello la posibilidad de intervención militar estadounidense cuando consideren amenazada dicha neutralidad, lo cual podría convertirse en un instrumento de permanente intervención, de no ser bien administrado. Los tratados también otorgan a Estados Unidos la prioridad para la posible construcción de un canal a nivel por Panamá (Turner, 1986).

---

<sup>107</sup> Se entiende por interregno, el tiempo durante el cual están suspendidas las funciones gubernamentales de un estado. (Thefreedictionary, 2013) Fecha de consulta: 26 de abril de 2014.

Los tratados Torrijos–Carter constituyen un avance significativo en el proceso panameño de afirmar su soberanía y autodeterminación. En 1978 las enmiendas, las reservas y los entendimientos introducidos por el Senado norteamericano al texto de los pactos, para su ratificación, harían más precarios los beneficios recibidos por Panamá. Con relación a la neutralidad del Canal, Estados Unidos podría tomar las medidas necesarias, incluyendo la fuerza militar ante cualquier amenaza dirigida al canal. Por otro lado se deja abierta la posibilidad de negociar la permanencia de las base militares después del año 2000. Las naves de guerra estadounidenses podrán colocarse “a la cabeza de la fila” de los barcos que transitan por el Canal, en los casos de necesidad o emergencia determinados así por la nación que opere la nave, amén de *escamotear*<sup>108</sup> las partidas económicas para Panamá<sup>109</sup>.

Los nuevos acuerdos significaron, para Estados Unidos, salvar un escollo importante en las relaciones con América Latina, constituyéndose en ejemplo de cómo resolver los conflictos con los países subdesarrollados reafirmó la supremacía norteamericana en el área, y sentó las bases para una nueva era de asociación entre Panamá y Estados Unidos. El texto de los pactos canaleros satisfizo plenamente los objetivos del Pentágono y de la administración Carter, en función de la concepción de que los intereses vitales de Estados Unidos no requieren la propiedad directa del Canal sino alguna forma de control (Salazar, 1981).

Importantes sectores patrióticos y revolucionarios en Panamá han coincidido con la tesis de Gorostieta de que los Tratados Torrijos-Carter buscan modernizar la presencia de Estados Unidos en Panamá, asegurando la estabilidad de la Plataforma de Servicios Transnacionales, importantes para el proceso de transnacionalización de las economías de América Latina (Turner, 1986).

---

<sup>108</sup> Escamotear significa hacer desaparecer un objeto a la vista de una persona con habilidad, sin que esta se dé cuenta. Robar con habilidad y astucia. Véase: (thefreedictionary, 2013a).

<sup>109</sup> Si desea saber más acerca de los Tratados Torrijos-Carter, véase: Turner, (1986).

Una vez completado este propósito, el General Torrijos realiza una apertura democrática y le permite a los partidos oligárquicos y burgueses legalizarse. Torrijos crea el Partido Revolucionario Democrático (PRD) y anuncia su intención de elegirse presidente mediante el mecanismo tradicional de elecciones democráticas. Con el apoyo popular que tenía Torrijos era evidente que sería el próximo presidente del país (Ecured, 2014).

### **3.7.1.8 La muerte de Omar Torrijos, 1978.**

En 1978, Omar Torrijos abandonó la presidencia del Gobierno pero, continuó como General Jefe de la Guardia Nacional. Ese mismo año, Japón se interesó en un canal a nivel. Y en 1980 se suscribieron dos declaraciones presidenciales conjuntas entre Japón y Panamá. Pero tan pronto Ronald Reagan llegó al poder, a fines de enero de 1981, altos personajes de Washington, asociados a la Texas Corporation, ( Weingberger, Schultz, Bush padre y otros), presionaron a Omar Torrijos para que se alejara de los japoneses, rompiera sus compromisos y acordara renegociar los tratados recientemente firmados en 1977 (Yao, 2006a).

Torrijos murió en un trágico accidente aéreo ocurrido el 31 de julio de 1981, en el que se asegura que intervino la CIA. Según lo cuenta John Perkins, ex funcionario de la Agencia Nacional de Seguridad (*National Security Agency* por sus siglas en inglés) de Estados Unidos, en su obra *Confesiones de un sicario económico*, (*Confessions of an economic man*), Torrijos se negó, y entonces fue víctima de un atentado el 31 de julio de 1981. Perkins acusa a los Servicios de Inteligencia, de haber realizado este atentado (Yao, 2006a y; Ecured, 2014).).

Eliminado Torrijos, en 1982, al año siguiente, se constituyó el Comité Preparatorio para el Estudio de las Alternativas al Canal, al cual Estados Unidos se hizo invitar, para sumarse a las pláticas entre Panamá y Hong Kong e impedir que otra potencia dominara la agenda

del nuevo canal. El 2 de junio de 1986, se estableció la Comisión para el Estudio de las Alternativas al Canal, entre los tres países (Panamá, Japón y EE. UU.) por un período de cinco años. Pero la Comisión Tripartita no pudo adelantar ni cumplir su cronograma, debido a la alevosa intervención de Estados Unidos, de 1986 a 1989 en Panamá (Yao, 2006a).

### **3.7.2 El gobierno de Manuel Antonio Noriega y la invasión de Estados Unidos a Panamá, 1989.**

Manuel Antonio Noriega continuó con los nexos entre Panamá y Japón. El proceso revolucionario fue degenerando rápidamente y la lucha por el poder dentro de las Fuerzas de Defensa, aumenta los niveles de conspiración y corrupción, a tal grado que era imposible sostenerla o justificarla. Ésto hace crisis y su protagonista Noriega va creando el camino que llevaría a la hora más trágica y oscura de la historia panameña: la invasión de Panamá por parte de Estados Unidos (Soler, 1994 y; Yao, 2006a).

Noriega fue reclutado por la CIA cuando estudiaba en la Academia El Chorrillo, en Perú y desde entonces se convirtió en su hombre de confianza. Asimismo el ejército panameño fue entrenado y mantenía la ideológica y la logística del Pentágono. Todo su arsenal bélico procedía de los EE.UU. (Zúñiga, 2013).

Esto indica que si de verdad se quería acabar con las fuerzas de Defensa bastaba detener el suministro de armas. El ejército panameño era leal a las directrices norteamericanas. Noriega, tal como ha ocurrido con otros dictadores sirvientes del Imperio, ya no podía controlar las protestas populares y tenía que ser removido. Marc Cisneros, quien dirigía para esos entonces el Comando Sur de los EE.UU., solía decir que si él estaba en un bar tomándose una cerveza y le daban la orden de capturar a Noriega, iba, lo apresaba, regresaba al bar y aún estaba la cerveza fría. Esto es una confesión de que él conocía en todo momento el paradero del dictador. Entonces, ¿para qué la invasión? (Dinges, 1990).

El 20 de diciembre de 1989, sin que mediara la declaración de guerra, la aviación, la marina y la infantería yanqui atacaron sorpresivamente los cuarteles militares panameños en las provincias de Panamá, Colón y Coclé. Esta intervención injustificada provocó enormes pérdidas materiales y humanas entre las fuerzas de Defensa y la población. La invasión se inicio a media noche del 20 de diciembre, tuvo como preámbulo un bombardeo masivo que implicó el lanzamiento de 417 bombas en un plazo de unas cuantas horas, según el control sismológico de la Universidad de Panamá. Hubo bombas de 100 y 200 libras, por lo cual se lograron detectar una especie de temblores de 5 grados en la escala de Richter (Sterling, 1994 y; Soler, 1994).

La ofensiva comprendió el ataque de 27 objetivos al mismo tiempo en el país. El factor sorpresa, se proponía conquistar el país, reduciendo los focos de resistencia armada probablemente en pocas horas, pero la descoordinada e improvisada resistencia de los panameños duró varios días, cambiando así los cálculos triunfalistas de Colin Power, Cisneros y Thruman (Ricord, 1991 y; Soler, 1994).

En todo caso el apresamiento de Noriega, que era la principal causa de la invasión, no se cumplió, pero se logro el objetivo de destruir los cuarteles más importantes, reduciéndolos a cenizas con saña desproporcionada y sin precedentes. Y que este era el objetivo político-militar fundamental, eliminar el ejército panameño que se haría cargo de la vigilancia del Canal, a partir del 1° de enero del año 2000, totalmente, ya que hasta ahora lo hacía parcialmente, en conjunto con las fuerzas armadas norteamericanas (Porcel y Tapia, 1994 y Soler, 1994).

La invasión yanqui tuvo un costo de más de 500 millones de dólares confesados hasta ahora. Sin embargo, el botín de guerra es incalculable, pues retiraron contenedores llenos de metralletas y otras armas sin usar; luego compraron armas a bajos precios. Se encontraron muchos miles de armas que estaban en sus estuches, que posiblemente era

para el gran trasiego de los vendedores de armas que utilizan el istmo. Por otra parte los civiles de oposición a Noriega estaban armados hasta los dientes, por lo cual se puede decir que una guerra civil asechaba a Panamá. Esta fue una necesidad política, puesto que negociar un nuevo tratado de bases con Panamá no tenía posibilidad de éxito y el ejército norteamericano se quería quedar más allá del año 2000 (González, *el al.* 1994 y; Porcel y Tapia, 1994).<sup>110</sup>

Panamá fue invadida por el ejército de los Estados Unidos. La cantidad de muertos no se sabrá jamás, pero la cifra oscila entre 3 a 5 mil personas. La operación fue denominada por los EE.UU. “Causa Justa” y la justificación fue quitar a Manuel Antonio Noriega del mando del país y acabar con las Fuerzas de Defensa de Panamá. El logro de los objetivos estadounidenses recayó en el sofisticado armamento militar utilizado durante la invasión (Soler, 1994).

Los tratados Torrijos-Carter firmados en 1977, le devolvieron a Panamá el Canal y las áreas aledañas, un acto que no contó con la aprobación de los grandes grupos económicos de los EE.UU., quienes ya desde 1987 dieron inicio a una política de agresión económica a Panamá y fue una de las causas que originaron la invasión de Panamá (Dinges, 1990) (Tabla 3.4).

Panamá no se excluyó de los países que fueron víctimas de los programas de Ajuste Estructural que diseñaron las Instituciones Financieras Internacionales y que terminaron agudizando los problemas socioeconómicos de sus respectivas poblaciones. La implementación de esos programas y sobre todo el derecho al cobro de las deudas fue el causante de la pauperización de los pueblos (Sterling, 1994).

---

<sup>110</sup> Lo más importante reside en que entre las 90, 000 libras de cajas que sustrajeron de las viviendas de Noriega, se llevaron objetos de gran valor en piezas arqueológicas, cuadros de pintores famosos, etc. Toda la información que existe demuestra que una de las bóvedas del Patrimonio Histórico, fue forzada con el uso de una bomba que abrió sus puertas, apoderándose el ejército norteamericano de piezas de oro y colecciones de platos y ollas precolombinas, de inmenso valor cultural y económico (González, *el al.* 1994).

**Tabla 3.4 Contexto y causas que originaron la invasión de Panamá en 1989.**

Contexto	Causas
<p>Estados Unidos empleó en Panamá un arsenal militar inicialmente diseñado para el uso en escenarios de guerra convencional entre fuerzas de la OTAN y el Pacto de Varsovia, cuyo desarrollo fue producto de varias décadas de investigación por parte del complejo militar-industrial norteamericano.</p> <p>Asimismo, E.U. empleó estrategias de guerra mejoradas desde su derrota en Vietnam ya probadas y reformuladas para su uso contra el gobierno sandinista en Nicaragua en 1980. De ahí que una vez tomada la decisión de invadir Panamá, tres meses antes, solo se preocuparon por estudiar el terreno que iba a ser atacado. Un subproducto del verdadero móvil de la invasión fue el acabar con la economía panameña o mejor dicho, hacerla más dependiente de las compañías transnacionales.</p> <p>La Dictadura Militar cada vez era más represiva y repudiada por la gente, de manera que cualquier acto destinado a acabar con ella iba a tener el visto bueno de una población desesperada. Eso lo habían estudiado muy bien los expertos en inteligencia norteamericanos.</p> <p>Para la invasión utilizaron aviones F-117 Stealth indetectables a los radares; lanzaban bombas de una tonelada de peso, con lanzador de municiones dirigidas a base de rayo láser y, sensores infrarrojos que producen imágenes de alta resolución nocturna a larga distancia; reabastecimiento de combustible por aviones cisterna; tecnología a base de rayo láser que según cuentan desase o derrite todo a su paso, consumiendo mobiliario, maquinaria y vidas humanas. Bombarderos pesados; aviones C-130 y C-141, tampoco detectados por radares; aviones supersónicos SR-71; helicópteros C-47 y OH-58; Blackhawks, Hueys y Cobras. Soldados con nuevos equipos de visión nocturna y aviones ametralladora Spectre, repletos de cañones de tiro rápido que pueden lanzar más de diecisiete mil municiones por minuto y también con visión nocturna. Tanques <i>Hummers</i> y jeeps modernos artillados y blindados</p>	<p>El principal pretexto fue el de capturar al General Manuel Antonio Noriega, por cargos de narcotráfico.</p>
	<p>Los japoneses estaban interesados en construir y financiar un canal a nivel, que costaba en esa época veinte mil millones de dólares y decían que tenían la tecnología y por supuesto el dinero. Pero Estados Unidos que no se oponía a la intervención tecnológica y financiera de Japón, temía que ese país controlara el Canal y determinara la estructura de los peajes. Ello constituía una intrusión inaceptable dentro de su “patio trasero”.</p>
	<p>El uso de todo el poderío bélico estadounidense sería el respaldo para garantizar el presupuesto para del armamento del año fiscal 1990, debido a que el gobierno se proponía disminuir el gasto en armamento para reducir el enorme déficit fiscal.</p>
	<p>Destruir las bases militares, la fuerza armada e incautar el armamento panameño para garantizar la estancia del ejército estadounidense, para resguardar el Canal de Panamá y permanecer por más tiempo en sus bases militares, con el pretexto de que Panamá no contaba con los recursos necesarios para hacerlo.</p>
	<p>Desestabilizar económicamente a Panamá por las pérdidas ocasionadas por los ataques a las zonas militares y residenciales (destrucción de la zona habitacional del Chorrillo, con miles de personas damnificas por los ataques)</p>
	<p>Colocar por parte de Estados Unidos un gobierno manipulable que apoyara los intereses norteamericanos. El gobierno entonces instaurado juró en una base militar norteamericana.</p>
<p>Probar el uso de armas con alto grado de desarrollo tecnológico-militar, en especial los aviones F-117 Stealth, aviones espías que no son detectados por los radares y cuentan con un armamento mortífero muy sofisticado.</p>	

Fuente: elaboración propia con base a Sterling, (1994); Soler, (1994); González, *et al.* (1994) y; Yao (2006b).



Los Estados Unidos no tenían apuro en recuperar el canal. Sabían muy bien que si lo intentaban, los panameños no lo iban a permitir y se podían convertir en un pueblo enemigo, lo que no figuraba en sus planes. Para ellos es preferible que en Panamá no existan personas a que éstas se subleven contra ellos. Después que funcionara el canal, lo demás no importa. Ya el país se había desestabilizado en los últimos años por la Dictadura y eso es un pecado mortal, lo que le costó el puesto al general Noriega (*Dinges, 1990*).

Para el 20 de diciembre de 1989, las tropas panameñas habían perdido el espíritu de cuerpo y tampoco tenían el liderazgo que les conduciría a combatir fieramente a los soldados norteamericanos. La crisis económica ya afectaba a las tropas por lo que su capacidad de resistencia a los embates estadounidenses también habían decrecido. Treinta meses de guerra política habían dejado a las tropas panameñas, al igual que a la población, sin voluntad de resistir. La capacidad de mando de Noriega y su falta de confianza para con la población fueron otros factores que contribuyeron a la derrota militar de la resistencia al poco tiempo que él se entregó (*Dinges, 1990 y; Soler, 1994*).<sup>111</sup>

Según Soler (1994), cuando Noriega se entrega a las fuerzas armadas estadounidenses, menciona que el periódico del *Chicago Tribune* reflejó la siguiente consideración al destacar que, las fuerzas armadas de E.U. tuvieron suerte, porque, si él hubiera sido un joven Fidel Castro, Che Guevara o Ho Min, esos batallones de la armada estarían peleando todavía. A ellos les ahorraron este espectáculo bochornoso y costoso, al entregarse Noriega por su propia voluntad. Si él hubiera optado por luchar o inmolarsse, habría podido retardar o alterar el momento y la forma en cómo resultaron victoriosas las tropas norteamericanas,

---

<sup>111</sup> El general Manuel Antonio Noriega se entregó voluntariamente la madrugada del 4 de enero de 1990 a Estados Unidos, poniendo fin a la crisis panameña. La decisión de Noriega fue tomada después de que decenas de miles de personas se manifestaron a media tarde de ayer ante la Nunciatura del Vaticano en Panamá para exigir su salida de la Embajada. La nunciatura emitió un comunicado en el que se informaba que a las 20.50 hora local, el militar, que se había refugiado en esa sede diplomática el pasado día 24 de diciembre de 1989, tomó la decisión de dejar por su espontánea voluntad la residencia de la representación pontificia para presentarse al comando de las fuerzas armadas norteamericanas de estancia alrededor de la misión diplomática. Al entregarse a los soldados estadounidenses, Noriega fue detenido por agentes de la Administración Antidroga de EE.UU. (DEA). De inmediato fue introducido en un avión de las fuerzas aéreas estadounidenses C-130 con destino a la base aérea (Howard, cercana a Miami (Florida) (*El País, 1990 y; Dinges, 1990*).

se habla incluso que Estados Unidos se hubieran encontrado con otro Vietnam en América y Noriega hubiera quedado como mártir, aunque, al final el resultado habría sido el mismo, la victoria contundente de las tropas estadounidenses.

Panamá constituía una atracción secundaria en Centroamérica; era el país que con mejor fortuna había evitado la polarización ideológica y los conflictos sociales de la región. Panamá, aun cuando Noriega llegó al poder, era el último país que los Estados Unidos esperaban se volviese problemático. Terminó como empezó en 1903, escasamente siendo un país, uno cuyo destino estaba determinado no por sus ciudadanos sino por los reflejos del poder de los Estados Unidos. En 1990, al quedar sometido Panamá a la indefinida ocupación militar norteamericana, sus destrozadas instituciones se erigen como un monumento a los contradictorios móviles de los Estados Unidos (Dinges, 1990).

Los estadounidenses aprendieron a cambiar las armas por lo que algunos dominan el “sicariato económico”: sobornar a los gobiernos y a las clases económicamente dominantes de los países para que adquieran préstamos para actividades no prioritarias o no productivas o innecesarias y se beneficien a las corporaciones que las ejecutan (Zúñiga, 2013).

### **3.8 “El Canal ya es nuestro” (¿*Devolución de la soberanía o nuevas formas de Neocolonialismo?*).**

La República de Panamá asumió la responsabilidad total por la administración, operación y mantenimiento del Canal de Panamá al mediodía del 31 de diciembre de 1999. Panamá cumple con sus responsabilidades mediante una entidad gubernamental autónoma denominada Autoridad del Canal de Panamá, creada por la Constitución Política de la República de Panamá en su Título XIV y organizada por la Ley 19 de 11 de junio de 1997 (New York Times, (1999) y; ACP, (2011)). La ACP, está a cargo de la administración,

operación y mantenimiento del Canal de Panamá, y ofrece servicios de tránsito por la vía interoceánica a aproximadamente 14,000 buques por año. La operación de la Autoridad del Canal de Panamá está basada en su ley orgánica y los reglamentos aprobados por su junta directiva (ACP, 2010).

En 1977 se concretan los Tratados Torrijos-Carter y se inicia el proceso de revisión de la Zona del Canal, los Tratados establecen una revisión paulatina de la administración y del territorio que deberá concluir hasta el 31 de diciembre de 1999, lo cual otorga a los Estados Unidos un margen de acción de 22 años, periodo fundamental para contrarrestar los movimientos revolucionarios en la región particularmente en Centroamérica y consolidar la implementación, después de la crisis de la deuda, del proyecto neoliberal en América Latina. El carácter limitado de los Tratados permitiría la posibilidad de que Estados Unidos pudiera invadir el territorio panameño en caso de que el eficaz funcionamiento del Canal sea amenazado bajo la administración panameña (Hernández, 2009).

Como lo ha señalado el politólogo panameño Jorge Turner, la reconfiguración de las relaciones en este periodo estuvo marcada en un primer plano por una línea política de carácter territorialista–nacionalista respecto a la recuperación del territorio de la Zona del Canal, la salida de las tropas norteamericanas y la estipulación en la Constitución de que ningún gobierno panameño podrá jamás ceder proporción alguna del territorio nacional a un país extranjero; y en un segundo plano por una línea económica neoliberal-financiera que permitió constituir a Panamá en una de las más importantes plataformas intencionales de servicios financieros del sistema bancario norteamericano. Nuevamente se observa que, aunque de forma modernizada, la dinámica perversa de las alianzas entre las clases dominantes locales y la potencia extranjera (Huges, 1999, citado por Hernández, 2009 y; Turner, 2007).

La República de Panamá asumió la responsabilidad total por la administración, funcionamiento y mantenimiento del Canal de Panamá al mediodía del 31 de diciembre de 1999. La entidad gubernamental, denominada ACP, creada por la Constitución Política de la República de Panamá y organizada por la Ley del 11 de junio de 1997, es ahora la responsable de la administración del Canal (ACP, 2011).

La Zona del Canal, después de 97 años de dominio directo de los Estados Unidos, era revertida a Panamá como resultado de una lucha histórica anticolonial que trascendió a muchas generaciones de panameños y que tuvo su clímax en la firma de los Tratados Torrijos-Carter en 1977, en los cuales quedó estipulado que la Zona del Canal se entregaría a la jurisdicción del Estado panameño y que las tropas estadounidenses saldrían del territorio nacional el último día del siglo XX (New York Times, 1999; De Banville, 2012 y; El Heraldo, 2012).

## CAPÍTULO IV. IMPLICACIONES GEOPOLÍTICAS Y GEOECONÓMICAS DEL PROCESO DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ.

### 4.1 La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) y el programa de ampliación.

En 1977, Estados Unidos y Panamá se unieron en una asociación para la administración, operación y mantenimiento del Canal de Panamá. De acuerdo con dos tratados firmados en una ceremonia en las oficinas de la OEA en Washington, D. C., el 7 de septiembre de 1977, el Canal operó hasta el final del siglo bajo arreglos diseñados para fortalecer los lazos de amistad y cooperación entre los dos países (Castillero, 1978). Los tratados fueron aprobados en Panamá en un plebiscito el 23 de octubre de 1977 y el Senado de los Estados Unidos dio su aprobación y consentimiento para su ratificación en abril de 1978. Los nuevos tratados entraron en vigor el primero de octubre de 1979 (Turner, 1986; La Estrella, 2014 y; ACP, 2014c) (figura 4.1).

**Figura 4.1 Firma de los tratados Torrijos-Carter, 1977.**



Fuente: <http://micanaldepanama.com/nosotros/sobre-la-acp/historia-del-canal/tratado-torrijos-carter/>  
Fecha de consulta: 09 de mayo de 2015.

La Comisión del Canal de Panamá una agencia “*sui generis*” del gobierno de los Estados Unidos que operó el Canal durante la transición de 20 años que comenzó a partir de la implementación del Tratado del Canal de Panamá el 1 de octubre de 1979. La Comisión funcionó bajo una supervisión binacional formada por nueve miembros. Durante los primeros 10 años del período de transición, un ciudadano estadounidense sirvió como administrador del Canal y un panameño era el subadministrador. A partir del primero de enero de 1990, de acuerdo con lo establecido por el Tratado, un panameño sirvió como administrador y un estadounidense como subadministrador (Yao, 2006a y; Caffarato, 2010).

La Comisión del Canal de Panamá reemplazó a la antigua Compañía del Canal de Panamá, la cual, junto a la antigua Zona del Canal y su gobierno, desapareció el primero de octubre de 1979. La República de Panamá asumió la responsabilidad total por la administración, operación y mantenimiento del Canal de Panamá al mediodía, hora oficial del Este, del 31 de diciembre de 1999. A partir de ese momento Panamá cumple con sus responsabilidades mediante una entidad gubernamental denominada Autoridad del Canal de Panamá (ACP), creada por la Constitución Política de la República de Panamá y organizada por la Ley 19, del 11 de junio de 1997 (New York Times, 1999; Yao, 2006a y; Rodríguez, 2010.).

La ACP es una entidad del Gobierno de Panamá creada en el Título XIV de la Constitución Nacional y a la que le corresponde privativamente la operación, la administración, el funcionamiento, la conservación, el mantenimiento, el mejoramiento y modernización del Canal, así como sus actividades y servicios conexos, conforme a las normas constitucionales legales vigentes, a fin de que este funcione de manera segura, continua, eficiente y rentable. Administrado y operado por panameños, el Canal acredita una sólida reputación como una de las rutas más confiables del mundo, al tiempo que

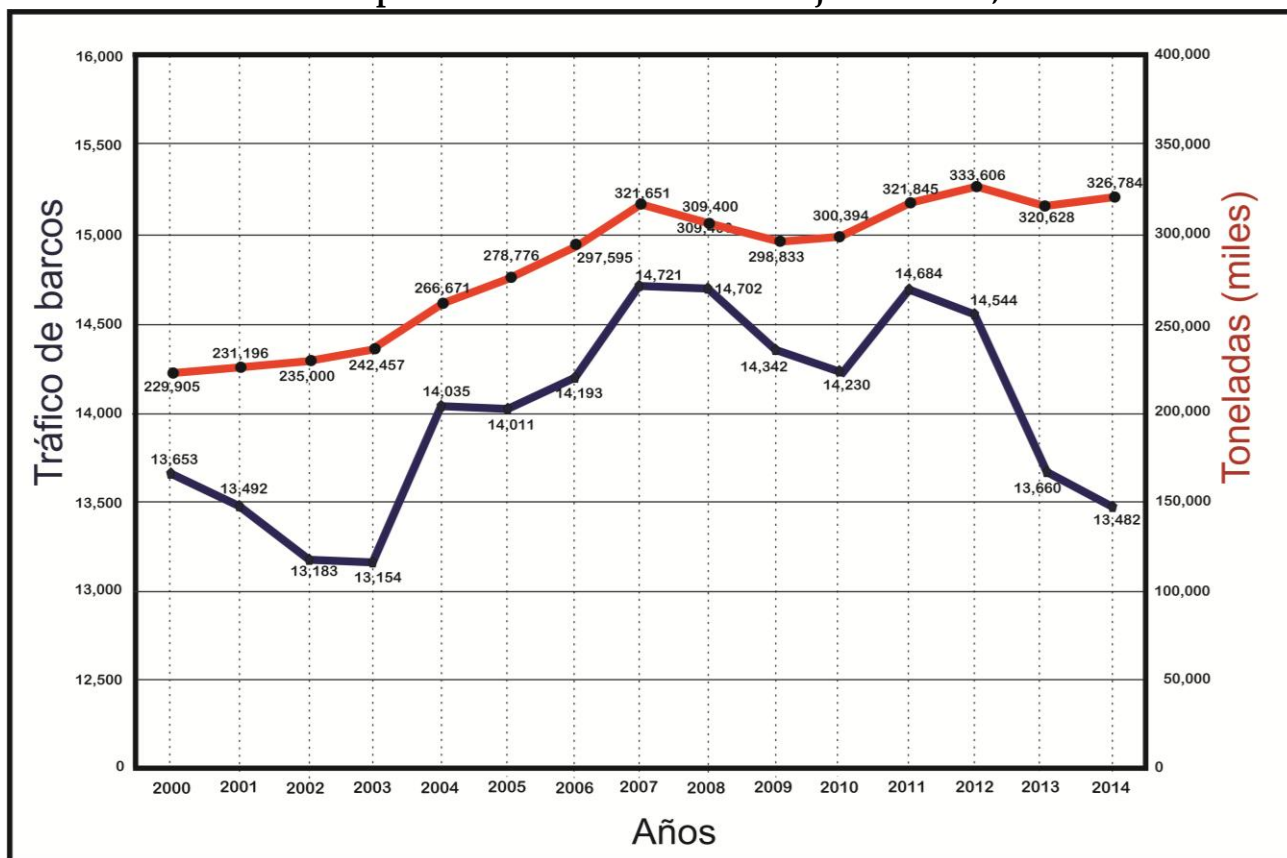
genera beneficios constantes para el país que se traducen en el mejoramiento de su calidad de vida (ACP, 2011 y; ACP, 2015c).

El 24 de abril de 2006, La ACP junto con el presidente Martín Torrijos, presentaron una propuesta de ampliación del Canal, para construir un tercer juego de esclusas, para barcos de mayores dimensiones como los Postpanamax (Rodríguez, 2010).

El 22 de octubre de 2006, el pueblo panameño aprobó mediante referéndum el proyecto de la Ampliación del Canal de Panamá. El futuro económico del país y su liderazgo dentro del comercio marítimo mundial estaban en juego. El sistema de esclusas, inaugurado en 1914, presenta una serie de limitaciones frente a la demanda creciente del tráfico marítimo. Las estimaciones calcularon que entre los años de 2009 y 2012, el Canal alcanzaría su capacidad máxima de 330 millones de toneladas, lo que equivale a cerca de 14,000 tránsitos anuales de alto calado (Rodríguez, 2010 y; ACP, 2010 y 2011) (gráfica 4.1).

Confirmando las proyecciones que había hecho la ACP en relación con la capacidad máxima del Canal, se constata en esta misma gráfica que, la capacidad máxima de tonelaje transportado y el tráfico de barcos que cruzan el Canal llegaron a su límite y, ha disminuido a partir de 2012. Con respecto al tonelaje se observa también en la gráfica que su máximo histórico se presentó en el año 2012, con casi 337.6 millones de toneladas; la cual fue decreciendo hasta el 2014, en que se reducen 7 millones de toneladas transportadas en comparación con el 2012. En cuanto al tráfico de barcos se aprecia que, su máximo histórico fue el 2011, con 14,862 tránsitos; a partir de ese año va decreciendo hasta llegar al 2014 con 13,482, con casi 1,400 tránsitos de diferencia.

Gráfica 4.1 Comparación del tránsito vs tonelaje CP/SUAB, 2000-2014.



Fuente: elaboración propia con base en Suárez, (2011a) y; [www.pancanal.com/esp/op/transit-stats/2000/2000tabla01.pdf](http://www.pancanal.com/esp/op/transit-stats/2000/2000tabla01.pdf) (Tablas Estadísticas de la ACP, del 2000 al 2014). Fecha de consulta: 20 de abril de 2015.

Los buques Postpanamax en servicio representan alrededor del 53% de la capacidad de la flota; sin embargo, para el año 2016, se estima que representarán el 60% y, tendrán la capacidad de transportar 12 millones de los 20 millones de TEU's de capacidad de la flota mundial. La mayoría de estas naves podrán transitar por el Canal ampliado para entonces (Sabonge, 2014).

#### 4.1.1 Antecedentes a la ampliación del Canal de Panamá.

El 1 de febrero de 1939, se dio inicio a la ampliación del Canal de Panamá por parte de los estadounidenses, aunque el Tratado Hay-Bunau Varilla no lo permitía y el Arias-Roosevelt tampoco, este proceso se dio por medio de un canje de notas (*acuerdo secreto*), entre



Panamá y Estados Unidos, el cual carecía de validez jurídica. En él se aceptó que la palabra “mantenimiento”, en relación con el Canal, se entendería de tal forma, que permitiría la “expansión y nuevas construcciones”, siempre que éstas se llevarán a cabo por parte del gobierno norteamericano (Yao, 2006a y; ACP, 2011).

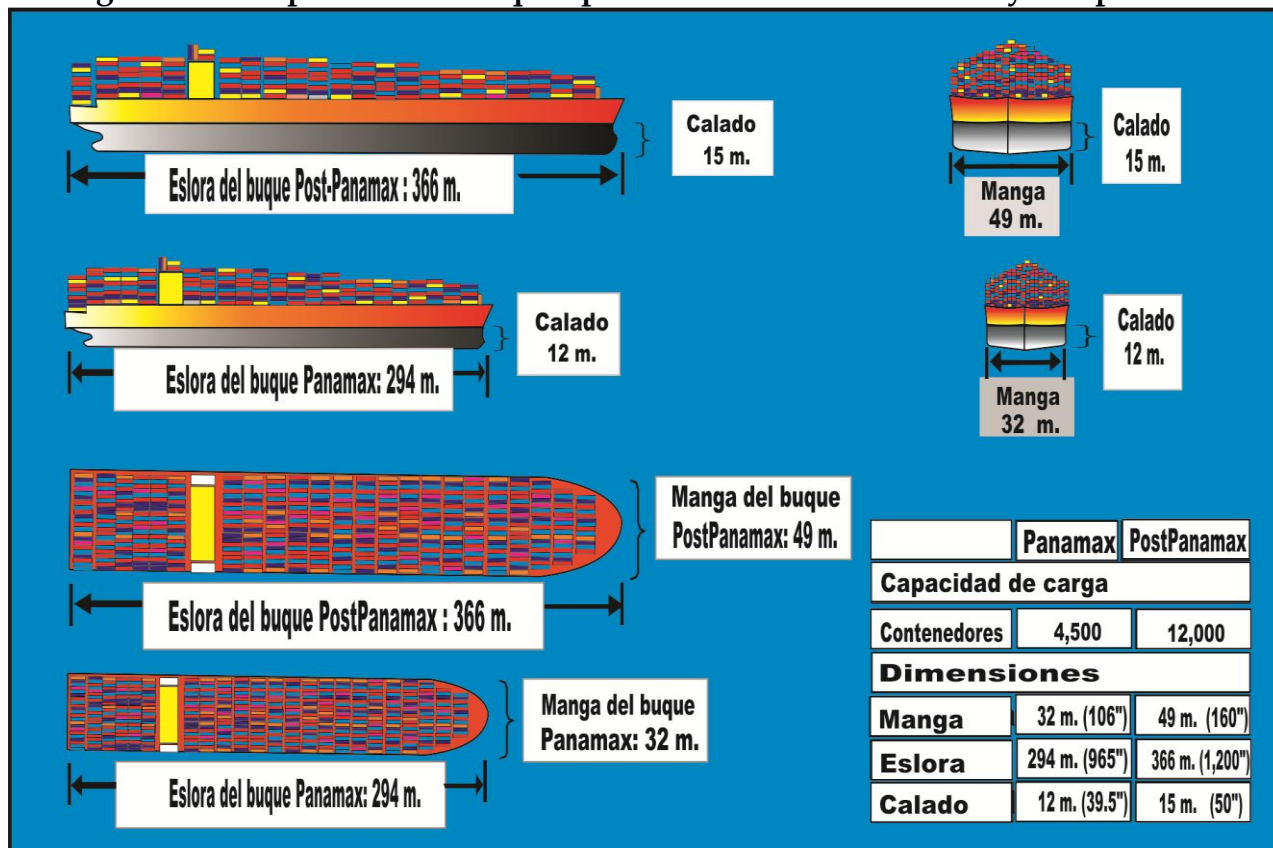
El 24 de junio de 1940, el Congreso de EE.UU. aprobó el proyecto de un tercer juego de esclusas. Esa decisión se hizo sólo para permitir el paso de las naves de guerra más grandes de Estados Unidos (portaviones); pero, luego de un par de años de trabajo en la ampliación, en 1942 fue suspendido, porque los estadounidenses se vieron en la necesidad de reasignar sus recursos materiales y humanos, a su participación en la Segunda Guerra Mundial (Yao, 2006a; ACP, 2011; ACP, 2014 y ACP, 2015e).

Años más tarde EE.UU. autorizaría diversos estudios para aumentar la capacidad del Canal, incluyendo los proyectos Robles-Johnson de 1967, que incluían un acuerdo para determinar la factibilidad de un canal a nivel, pero fueron rechazados por sectores representativos de Panamá y la Asamblea los archivó. Los tratados del Canal de 1977, contenían una opción para decidir entre un canal a nivel del mar y un tercer juego de esclusas, pero los estadounidenses, que debían realizarla antes del 31 de diciembre de 1999, no lo hicieron por razones políticas. Aunado a que no había una razón lógica para entregarle un canal nuevo a Panamá (Yao, 2006a).

El 31 de agosto de 1999, el Poder Legislativo aprobó la Ley 44, por medio de la cual la Cuenca del Canal (que incluye al Canal más el territorio y el sistema hídrico que abastecen las necesidades para su funcionamiento) sería ampliada de 3.4 mil hectáreas a 5.5 mil hectáreas por medio de la creación de la Cuenca Occidental del Canal. De esta manera, la Cuenca incorporaba tres de los principales ríos del país (Río Indio, Coclé del Norte y Caño Sucio) y a más de 500 comunidades de campesinos e indígenas (Hernández, 2007).

Una vez aprobada la Ley 44, la ACP presentó oficialmente, el mismo 31 de agosto, “El Proyecto de Ampliación del Canal” consistente en la creación de un tercer juego de esclusas que ampliaría y duplicaría la capacidad del Canal al dinamizar el tránsito y posibilitar el paso de los buques Postpanamax, de más de 150,000 toneladas de peso muerto (Hernández, 2007 y 2009; Sabonge, 2009; ACP, 2011 y; El Universal, 2014) (figura 4.2).<sup>112</sup>

**Figura 4.2 Comparación de buques portacontenedores Panamax y Postpanamax.**



Fuente: Elaboración propia con base en <http://www.laestrella.com.pa/online/impreso/2011/07/04/el-futuro-de-la-industria-maritima-panamena.asp&bi>. Fecha de consulta: 09 de mayo de 2015.

El 22 de octubre de 2006, el pueblo panameño aprobó en un referéndum nacional la Ampliación del Canal de Panamá, cerca del 78% de los votantes le dieron el sí al proyecto, mediante el cual se realiza actualmente la construcción de un tercer juego de esclusas. (ACP, 2011; La Estrella, 2011a y; Sabonge, 2014).

<sup>112</sup> Estos buques son más anchos y más largos en comparación con los buques Panamax y, han aumentado su presencia dentro de la industria marítima. Además sus enormes dimensiones permiten implantar economías de escala y, al mismo tiempo, reducir entre un 7% y un 17% el coste operativo por cada contenedor. Sus 366 metros de eslora equivalen a más de siete piscinas olímpicas y permiten guardar en su interior hasta 12.000 contenedores. Véase: Sabonge, 2009 y; ACP, 2011.

Para muchos sectores de la población este proceso fue identificado como el verdadero inicio de la vida independiente del Estado panameño; en virtud, de considerar el hecho de que un poco más de tres millones de habitantes de Panamá (de los cuales más de la mitad vive hoy en día en condiciones de pobreza), recibió el control de una de las vías de tránsito interoceánicas más importantes del comercio internacional, una economía que aportó al Tesoro Nacional 1,030 millones de dólares en 2014. De acuerdo con la ACP este ingreso constituye el primer renglón de la economía del país por los eslabonamientos productivos que genera (Hernández, 2007 y; La Estrella, 2014).

En ese contexto, las perspectivas de un desarrollo socio-económico, democrático y soberano abrieron múltiples posibilidades para Panamá. La sociedad comenzó a conceptualizar que era tiempo de que la doctrina de *“El Canal de Panamá: beneficio pro-mundi”*, enseñada desde las aulas de las escuelas de educación básica, se transformara en *“El Canal de Panamá: beneficio pro-Panamá”*. A su vez, el gobierno asumió como una de sus premisas, compartida por el pueblo panameño, demostrar que podía manejar eficientemente una economía moderna como la del Canal, contrarrestando así los rumores mundiales de que la vía interoceánica se colapsaría en cuanto Panamá asumiera su control (El Faro, 2006).

Durante cinco años se llevaron a cabo más de 120 estudios dirigidos por expertos nacionales e internacionales con el objeto de analizar la viabilidad económica y el futuro del proyecto de la ampliación del Canal de Panamá. Desde los impactos medioambientales hasta la financiación y rentabilidad del proyecto, pasando por las repercusiones sociales y las diferentes soluciones de ingeniería; se analizaron todas las variables que incidían en este macroproyecto cuya última finalidad es aumentar la capacidad operativa del Canal (ACP, 2011 y; Sabonge, 2014).

El resultado de todas estas investigaciones fue la propuesta de creación de un Tercer Juego de Esclusas, refrendada por el pueblo panameño, que, combinado con las esclusas existentes, permitirían el tránsito de 600 millones de toneladas al año, casi el doble su capacidad máxima y se incrementarían aproximadamente 12,500 tránsitos anuales, al lograr un total de 26,000 buques que cruzarían el Canal cada año. (*Ibid.*).

#### **4.1.2 Características y funcionamiento del Canal de Panamá.**

Tres elementos naturales hicieron de Panamá el lugar idóneo para construir un canal interoceánico: un istmo estrecho, un caudaloso río y, sobre todo, un régimen de lluvias extremadamente abundante. Con estas condiciones los ingenieros decidieron construir un canal de esclusas bajo un concepto extremadamente sencillo, en el que el agua adquiere un máximo protagonismo (Caffaratto, 2010).

El Canal de Panamá como se mencionó, en el primer capítulo funciona como un atajo marítimo para ahorrar distancia, tiempo y costos en el transporte de todo tipo de bienes. La vía con una extensión de alrededor de 80 kilómetros, comunica los océanos Atlántico y Pacífico en el punto más angosto del istmo de Panamá y del continente americano. El Canal de Panamá ha prestado servicios a más de un millón de tránsitos de buques en el mundo (ACP, 2013b).<sup>113</sup>

Cerca de la desembocadura del caudaloso río Chagres, mediante la construcción de una presa, se creó un lago navegable, el lago Gatún, a 26 metros sobre el nivel del mar, que en su tiempo fue el lago artificial más grande del mundo. Este lago constituye la reserva de agua necesaria para todas las operaciones de esclusaje. El lago Gatún quedó unido al

---

<sup>113</sup> La histórica marca del millón de buques que han cruzado el Canal de Panamá se registró el 4 de septiembre de 2010, con el paso del barco granelero *Fortune Plum* (ACP, 2013b).

océano Atlántico por un sistema de esclusas de tres escalones (las esclusas de Gatún) y un canal de aproximación. Para unir el lago con el océano Pacífico fue necesario atravesar una pequeña cordillera en la que se abrió una zanja de unos catorce kilómetros de largo. Es el llamado “Corte Culebra”, también conocido como el “Corte Gaillard”, en recuerdo del ingeniero que llevó a cabo el proyecto (Caffaratto, 2010; ACP, 2013b y; ACP, 2014c).

El recorrido que realizan los barcos Panamax por el Canal, está constituido por tres juegos de esclusas, son de dos vías cada una, como ya se mencionó, sirven como ascensores de agua que elevan los barcos al nivel del lago Gatún (ya sea del océano Pacífico o del Atlántico), a 26 metros sobre el nivel del mar, para permitir el cruce por la cordillera central, para luego bajarlos al nivel del mar al otro lado del istmo de Panamá (ACP, 2001).

Las cámaras de las esclusas miden 33.5 metros de ancho y 305 metros de largo y los barcos que pueden transitar el área del Canal no deben tener un calado superior a los 12 metros. Los tres juegos de esclusas llevan los nombres de los poblados donde fueron construidos: Gatún en la vertiente del Atlántico (tres escalones); Pedro Miguel (un escalón) y Miraflores en la pacífica (2 escalones), estos dos últimos juegos de esclusas se encuentran separados por el pequeño lago navegable de Miraflores(figura 4.3). Un canal de aproximación los une con el océano Pacífico (ACP, 2001; ACP, 2010; ACP, 2013 y; ACP, 2015c).

El Canal de Panamá opera las 24 horas del día, los 365 días del año. El trayecto de un barco en el canal procedente del Atlántico, inicia desde la Bahía Limón al canal de aproximación recorriendo un tramo de poco más de diez kilómetros de largo, hasta llegar a las esclusas de Gatún. Este gigantesco elevador hidráulico levanta en tres escalones consecutivos al barco, hasta el lago Gatún. El barco atraviesa el lago Gatún y continua por un sinuoso curso que prácticamente corresponde al cauce original del río Chagres, de unos treinta kilómetros de longitud, hasta la entrada del “Corte Culebra”. Recientemente ensanchado

para que pueda ser cruzado simultáneamente por dos barcos de gran tonelaje en direcciones opuestas, siguiendo el área más estrecha de todo el canal navegable. (ACP, 2013b).

**Figura 4.3 Esclusas de Miraflores (al frente) y lago Miraflores (parte posterior).**



Fuente: Gordillo Borrallles, Juan Carlos. Trabajo de campo realizado del 3 al 7 de septiembre de 2014.

Posteriormente el barco recorre unos catorce kilómetros hasta llegar a las esclusas de Pedro Miguel, donde desciende 9.5 metros en un solo escalón hasta el nivel del lago Miraflores. Navega por este pequeño lago unos 1,600 metros, alcanza las esclusas de Miraflores, que se encargan de descender el barco por medio de dos escalones hasta el nivel del océano Pacífico. El barco recorre un pequeño trecho del canal de aproximación,

pasa bajo el emblemático puente de Las Américas,<sup>114</sup> y llega a mar abierto. El tiempo medio total que permanece un barco en las aguas del Canal oscila entre 24 y 30 horas, aunque la duración del tránsito de un buque por el Canal de Panamá es de 8 a 10 horas (ACP, 2001 y; ACP, 2013b).<sup>115</sup>

La mayor parte del tráfico que surca el Canal se desplaza entre los puertos de la costa atlántica de los Estados Unidos y los de Asia del Este, mientras que el tráfico entre Europa y la costa oeste de los Estados Unidos y Canadá constituyen la segunda ruta principal del comercio de la vía acuática panameña. Sin embargo, otras regiones y países, como las naciones vecinas de América Central y Sudamérica, dependen proporcionalmente mucho más de esta vital arteria para promover su adelanto económico e incrementar el comercio (Instituto Geográfico Nacional, 2011).

Las rutas principales este-oeste operan entre Asia y los Estados Unidos, y entre Asia y Europa navegan por el Canal de Suez; entre Asia y Europa, y por el Canal de Panamá, entre Asia y la costa este de los Estados Unidos. La otra ruta principal opera entre Asia y la costa oeste de los Estados Unidos, y parte de esa carga utiliza el sistema multimodal de los Estados Unidos para llegar a su destino utilizando el *mini-landbridge* (MLB).<sup>116</sup> En parte, el potencial crecimiento de la ruta Asia-costa este de los Estados Unidos, depende de que el Canal de Panamá permita el paso de los buques más grandes (*Ibid.*).

---

<sup>114</sup> El puente de Las Américas atraviesa la entrada del Pacífico del Canal de Panamá, y conecta el distrito de Arraiján en el oeste con Balboa (en las proximidades de la Panamá). El puente fue erigido en el año 1958 e inaugurado por los Estados Unidos el 12 de octubre de 1962, mediante la resolución de la Asamblea Nacional y sustituyó el antiguo ferry, que estaba localizado en ese mismo lugar. Conecta las masas del norte con las del sur de América. La forma del puente es muy original; su diseño es de arco de modillón y mide de largo 1,654 metros. Toda la estructura de acero pesa alrededor de 16,975 toneladas, y se eleva a unos 118 metros sobre las aguas del mar. Hasta la construcción del puente Centenario, el de las Américas era el único eslabón que unía por tierra América del Norte y del Sur (ACP, 2011 y; <http://www.arqhys.com/contenidos/puente-americas-panama.html>. Fecha de consulta: 15 de mayo de 2015).

<sup>115</sup> Ambos océanos se encuentran al mismo nivel y las esclusas tienen como única finalidad elevar los barcos a nivel del lago Gatún para, posteriormente, descenderlos de nuevo en una posición inversa (Caffarato, 2010).

<sup>116</sup> Esta expresión en inglés, se utiliza para referirse al movimiento de la carga en contenedores de forma intermodal, la cual se toma a cargo del transportista en un punto en el interior y entrega en otro punto de tierra adentro. El término es particularmente aplicable en los Estados Unidos donde la intermodalidad es muy común. La carga con origen o destino a los puertos del Golfo de Estados Unidos o a la Costa Atlántica estadounidense se traslada por tierra en tren a través de los puertos de la costa oeste de Estados Unidos hacia y desde el Lejano Oriente. Véase <http://www.shipinspection.eu/index.php/home/k2-item-view/item/576-mini-land-bridge-mlb>. Fecha de consulta: 11 de mayo de 2015.



#### **4.1.3 Programa y características de la ampliación del Canal de Panamá.**

El objetivo principal del Programa de Ampliación fue aumentar la capacidad para satisfacer el crecimiento de la demanda con un mejor servicio al cliente. Se tiene pensado que la ampliación duplicará la capacidad del Canal, lo cual tendrá un impacto directo en las economías de escala y en el comercio marítimo internacional, lo que ayudará a mantener la competitividad del Canal y el valor de la ruta marítima a través de éste.

En relación con lo anterior, Hernández (2007), afirma que, de las empresas que participaron en las licitaciones para el Diseño del Proyecto de Ampliación del Canal de Panamá, existe un predominio norteamericano; así se tiene que, de las 48 empresas que concursaron, 28 consorcios estadounidenses obtuvieron las concesiones (58%) y, mientras que para la ejecución de los trabajos, 17 de los 45 consorcios también son norteamericanos, a lo que se debe agregar, que una gran parte de las empresas de origen panameño (12 de las 45), cuentan con capital norteamericano, aunque nacionalizadas en el país. En total, los Estados Unidos obtuvieron 29 concesiones de ejecución de 45 las licitadas (64%).<sup>117</sup>

Es válido resaltar que algunas licitaciones de gran costo fueron otorgadas a empresas europeas y asiáticas, lo cual refleja el proceso de transnacionalización que se desarrolla en la economía panameña, y que se debe contextualizar en un avance sistemático de las corporaciones no estadounidenses en otras áreas de la economía panameña, como el sector bancario, donde actualmente está a la cabeza el HSBC, de origen honkonés, o la Zona Libre de Colón, donde predominan los productos asiáticos (Hernández, 2007 y; Arguedas, 2013).

---

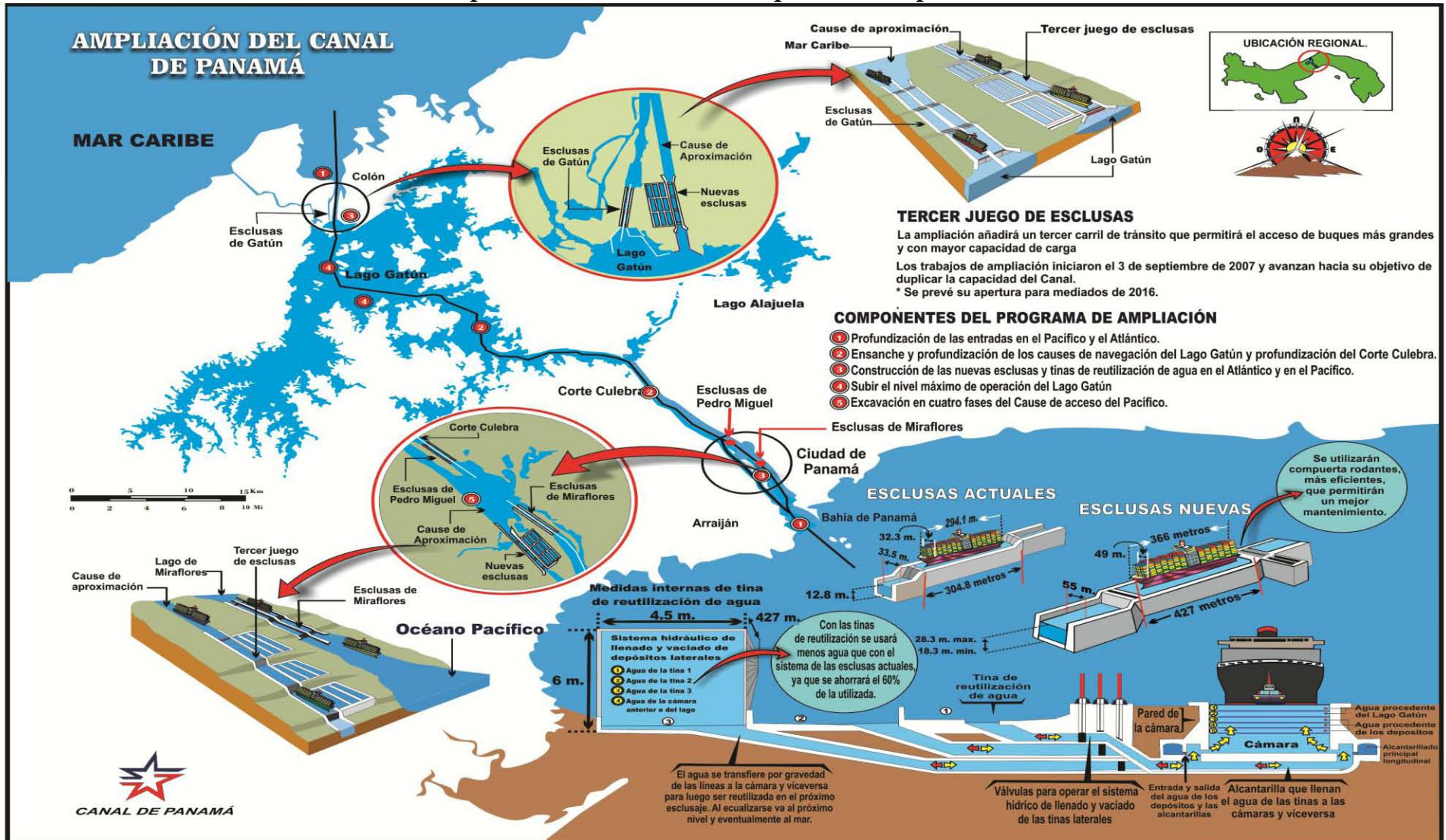
<sup>117</sup> Destaca que sólo una licitación, por un monto muy bajo, la cual fue otorgada a una entidad del gobierno panameño (Hernández, 2007).



La Ampliación del Canal de Panamá, es el mayor proyecto de infraestructura de la nación (mapa 4.1); el cual consta de los siguientes programas (ACP, 2010, 2011 y 2015d):

- Profundización y ensanche de los cauces navegables de los accesos Atlántico y Pacífico.
- Ensanche y profundización de los cauces de navegación del Lago Gatún y profundización del Corte Culebra.
- Construcción de dos juegos de esclusas (Tercer Juego de Esclusas), lo que creará un tercer carril de tráfico. Una en el Atlántico y otra en el Pacífico; las esclusas cuentan con un sistema de tinas de ahorro de agua, que utiliza el 60% del agua en cada tránsito, lo que permite que aún, cuando las esclusas sean más grandes que las actuales, el consumo de agua es menor.
- Aumento del nivel operativo del Lago Gatún y mejoras en el suministro de agua mediante el aumento de nivel operativo máximo por 45 cm., para optimizar el suministro de agua del Canal y el proyecto.
- Excavación de un canal de 6.1 km de largo con acceso a las nuevas esclusas del Pacífico paralelo al lago Miraflores.

Mapa 4.1 Canal de Panamá: esquema de ampliación, 2015.\*



Fuente: elaboración propia con base en ACP, (2011); [http://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2014/05/img\\_mapa-ampliacion-espanol.jpg](http://micanaldepanama.com/ampliacion/wp-content/uploads/2014/05/img_mapa-ampliacion-espanol.jpg) y; <http://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/#prettyphoto>. Fecha de consulta: 10 de mayo de 2015. \*Nota: En el mapa se aprecian todos los componentes que conforman el programa de ampliación del Canal de Panamá y, el funcionamiento de las esclusas y sus medidas a detalle.

Los trabajos para la ampliación del Canal comenzaron el 3 de septiembre de 2007, fecha en que se registraron las primeras voladuras con dinamita en el Cerro Paraíso anunciando el inicio de los trabajos, una “maquinaria humana”, ya daba forma al compromiso asumido con la nación panameña (Tabla 4.1). Dicho programa se convirtió en una fuente importante de oportunidades de empleo y formación de profesionales en diferentes campos de trabajo. Más de 30 mil puestos se crearon desde su arranque (ACP, 2010 y 2011).<sup>118</sup>

**Tabla 4.1 Factores a favor en el proyecto de ampliación del Canal de Panamá.**

Factores a favor	Beneficios.
Impacto ambiental mínimo...	✓ Se da debido a que utiliza el trazado del canal existente.
Durante su construcción, el canal continúa operando...	✓ Sigue generando ingresos.
La organización cuenta con una larga trayectoria de conocimiento y experiencia en la operación y mantenimiento del canal existente...	✓ Esto mitiga los riesgos y reduce la curva de aprendizaje.
La ACP cuenta con conocimiento y experiencia en la administración de las operaciones y mantenimiento del canal, en el tema de pronósticos de tráfico al igual que en el diseño de estructuras y estrategias de precio...	✓ Lo que garantiza que puede mantener su competitividad y rentabilidad

Fuente: elaboración propia con base en ACP, (2015d).

<sup>118</sup> La ACP suscribió un contrato para la investigación paleontológica con el Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales (STRI por sus siglas en inglés) que dio como resultado el hallazgo de 8,862 piezas paleontológicas, de los cuales 5,377 están formadas por rocas y sedimentos y 3,485 son fósiles. Como parte de los esfuerzos para preservar el patrimonio cultural, también se hallaron elementos arqueológicos altamente valiosos, como una daga española del siglo 16, puntas de flechas precolombinas y botellas que datan del siglo pasado las cuales han sido recuperadas de las excavaciones, restauradas y preservadas. Para saber más acerca del tema del rescate arqueológico, véase: ACP, (2010) y; <http://www.flmnh.ufl.edu/panama-pire/>. Fecha de consulta: 15 de mayo de 2015.

De acuerdo con la ACP, actualmente las líneas navieras que utilizan las principales rutas comerciales del mundo en los ejes Este a Oeste (la ruta Transpacífica y Asia-Europa) prefieren utilizar buques Postpanamax para aprovechar las economías de escala que ofrece este tamaño de buque (González, 2013).

Las actividades del Programa de Ampliación del Canal de Panamá se atienen a normas ambientales estrictas. Junto con sus contratistas para cada uno de los componentes y en coordinación con la Autoridad de Panamá Nacional del Ambiente (ANAM) y la Autoridad de los Recursos Acuáticos (ARAP), el canal llevó a cabo el rescate de la fauna y de las actividades de reubicación a medida que progresaba el trabajo. Mamíferos, reptiles y aves han sido rescatados y reubicados en zonas seguras. Adicionalmente se llevó a cabo un riguroso programa de reforestación que abarcó múltiples sitios en todo el país (Caffaratto, 2010 y; ACP, 2010 y 2011).

El Tercer Juego de Esclusas es el componente más importante del Programa de Ampliación. Cada complejo de esclusas contará con tres pasos o recámaras. Estas esclusas tendrán 16 compuertas rodantes que operarán desde nichos de hormigón situadas perpendicularmente a las cámaras de las esclusas. Esto es diferente de las cerraduras actuales que utilizan compuertas abisagradas en forma de V. Esta configuración de la compuerta las convierte en una especie de dique seco, lo que permitirá el mantenimiento de la compuerta en el lugar sin la necesidad de quitarla y, por tanto, sin interrumpir las operaciones. Este diseño aumenta la capacidad y la flexibilidad de las operaciones, así como permite un menor tiempo de mantenimiento (ACP, 2010, 2011 y; 2015d).

En la figura 4.4, se observa que, cada recámara de las nuevas esclusas tendrá tres tinajas de reutilización de agua, Hay un total de nueve tinajas para cada uno de los dos complejos de esclusas y un total de 18 tinajas en todo el proyecto. Cada tina de ahorro de agua es de aproximadamente 70 metros de ancho por 5.50 metros de profundidad. Para garantizar un

uso sostenible del agua el diseño de las esclusas incluye tres tinas de reutilización de agua por cada cámara lo que permitirá que el 60% del agua pueda rehusarse en cada tránsito el flujo de agua entre las tinas y las cámaras será controlado por un sistema de válvulas encargado a la empresa Hyundai Samho Heavy Industry en Corea del Sur, el primer y segundo embarque de válvulas y trampas para desperdicios fueron recibidos en diciembre de 2012 y enero de 2013, respectivamente, el tercer juego de esclusas abrirá y cerrará sus cámaras con dobles compuertas rodantes de acero cada una de las 16 requeridas pesará en promedio 3,300 toneladas, a mayo de 2015 han sido instaladas en su totalidad (ACP, 2010; 2015d y; 2015g).

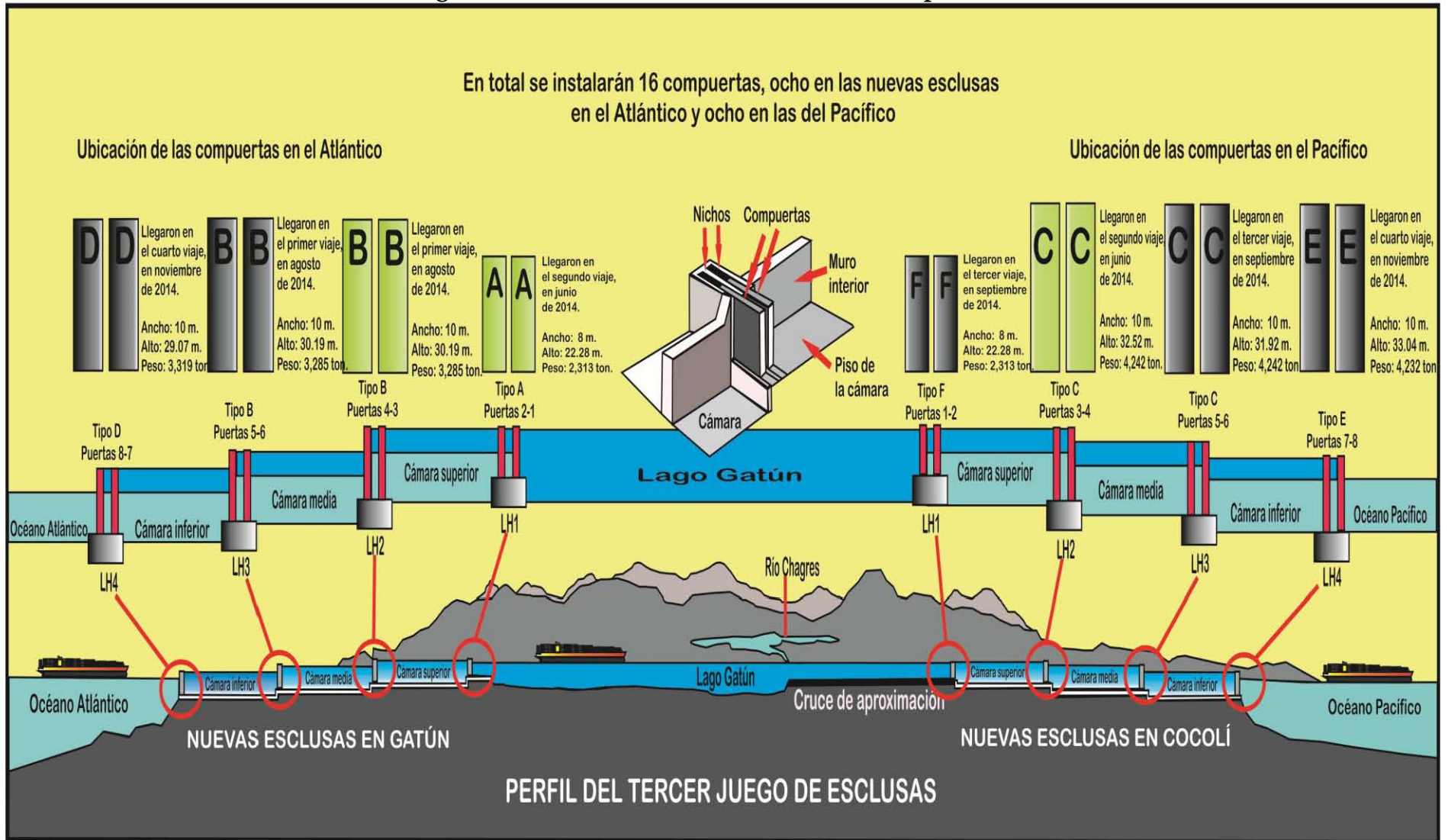
#### **4.2 Avances, obstáculos y resultados de la obra hasta el 31 de agosto de 2015.**

La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) confirmó que, tras un acuerdo entre la ACP y el consorcio liderado por Sacyr, se espera que el tercer juego de esclusas inicie operaciones a mediados del 2016, el proyecto original estaba planeado terminarse en agosto de 2014, para celebrar el centenario de la puesta en marcha del Canal de Panamá, pero debido a problemas de sobrecostos y conflictos laborales se ha ido posponiendo. (ACP, 2014; Sabonge, 2014; Vázquez, 2014 y; El País, 2015).

El impacto neto de la ampliación del Canal de Panamá para el segmento de buques portacontenedores, no es necesariamente un aumento en el número de tránsitos. Es muy probable que aún con el aumento de tráfico producto de los segmentos no tradicionales como gas, carbón, etc. el tonelaje aumente significativamente pero el número de tránsitos disminuya lo que se traduce en un aumento en la capacidad del Canal (Sabonge, 2014 y; Vázquez, 2014).



Figura 4.4 Canal de Panamá: esclusas de la ampliación.\*



Fuente: elaboración propia con base en ACP, (2015d). Fecha de consulta: 21 de mayo de 2015. \*Nota: Las nuevas esclusas (16 compuertas rodantes), construidas por el subcontratista Cimolai en Italia, permitirán el paso de entre 10 y 12 buques Postpanamax, para un aproximado de 40 tránsitos diarios por el Canal de Panamá, dependiendo de la mezcla de buques. Fuente: <https://micanaldepanama.com/ampliacion/> Fecha de consulta: 30 de septiembre de 2015.

En el caso de los buques portacontenedores, la ampliación del Canal de Panamá presenta retos en cuanto al tamaño de buque que los navieros van a emplazar por el canal ampliado. Lo más probable es que el naviero opte por combinar servicios existentes de Panamax en servicios de Postpanamax.<sup>119</sup> Lo cual pudiera resultar en la consolidación de dos servicios en un buque de 8,500 TEU's o de tres servicios en uno de 11,500 TEU's. Todo va a depender de la disponibilidad que tenga el naviero de los diferentes tamaños de buque y del mercado que sirve pues es mucho más difícil llenar un buque de 11,500, que uno de 8.500. En todo caso, lo más probable es que este segmento de mercado vea reducido el número total de tránsitos anuales (Sabonge, 2014).

De los trabajos realizados para la ampliación del Canal de Panamá de tiene que:

- **Acceso al Pacífico.** Para conectar las esclusas del Pacífico con el Corte Culebra, se realizó la excavación de un cauce de navegación de 6.1 kilómetros, casi cuatro veces la longitud del puente de las Américas, por el cual transitaran los buques Postpanamax. El reto recayó en manos de la empresa panameña Constructora Urbana, S. A. (CUSA). Al concluir el 2009, el contratista había realizado por completo los trabajos del CAP-1 y el Cerro Paraíso. De su elevación inicial de 136 metros, los trabajadores panameños lograron reducirlo a unos 46 metros, lo que equivaldría a hacer desaparecer un edificio de 30 pisos. La realización de este proceso consistió en la excavación, remoción y disposición de 7.3 millones de metros cúbicos de material (ACP, 2011).

---

<sup>119</sup> La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) contratará antes de la inauguración de las nuevas esclusas un buque Postpanamax (la máxima dimensión que podrá transitar por la vía interoceánica ampliada), como parte de la capacitación del personal con miras a la operación de las nuevas esclusas, véase: <http://micanaldepanama.com/ampliacion/2014/05/acp-contratara-buque-neopanamax-para-capacitacion-del-canal-ampliado/>. Fecha de consulta 18 de mayo de 2015.

- **Entrada Pacífica.** Este contrato fue adjudicado a la empresa belga Dredging International el 1 de abril de 2008. El trabajo consistió en la ampliación del canal de navegación de la entrada del Pacífico a un mínimo de 225 metros y la profundización a 15.5 metros y la construcción parcial del acceso sur a las esclusas del Pacífico. Un total de 8.7 millones de metros cúbicos de material subacuático se dragó en este componente del Programa de Ampliación con el uso de tecnología de renombre mundial y un equipo de gran alcance como las dragas D'Artagnan, Vlaanderen XIX y Lange Wapper. El trabajo se completó durante el último trimestre de 2012 (ACP, 2015d).
  
- **Entrada del Atlántico.** Este contrato fue adjudicado a Jan de Nul n.v., el 25 de septiembre de 2009. El dragado consistió de un área de 13.8 kilómetros de longitud incluido ensanchamiento del cauce de navegación existente Atlántico entrada desde 198 metros hasta 225 metros, así como el canal de acceso norte a las nuevas esclusas del Atlántico a un mínimo de 218 metros. Una opción para el dragado adicional de hasta 16.1 metros fue ejecutado, lo que representó la remoción de 2.3 millones de metros cúbicos de material adicional. Para este trabajo se desplegaron varias dragas simultáneamente a lo largo de la zona (*Ibid.*).
  
- **Dragado de Gatún y Corte Culebra.** Este proyecto consiste en la eliminación de unos 30 millones de metros cúbicos de material para profundizar y ampliar los canales de navegación en el lago Gatún y la profundización del canal de navegación en el Corte Culebra. El trabajo en el corte se completó a finales de 2012. La mayor parte de los trabajos de dragado en el lago Gatún han sido realizados por personal y equipo de la División de Dragado del Canal de Panamá, con el apoyo de la draga Cornelius, alquilada a la empresa Boskalis (ACP, 2011).



- **El resto de la obra** se adjudicó a contratistas Jan De Nul nv, que dragó la entrada norte al nuevo cauce de acceso del Pacífico (terminado en noviembre de 2012) y la empresa Dredging International S. A., responsable del dragado de los tramos a lo largo del extremo norte del canal de navegación del lago Gatún (finalizado en marzo de 2012). El trabajo en este último proyecto incluyó la recuperación de hallazgos arqueológicos en las aguas del lago Gatún, que se extiende por 422 kilómetros y es vital para el funcionamiento de la vía interoceánica (ACP, 2010 y 2011).

Este proyecto de la elevación del nivel máximo de funcionamiento del lago Gatún de 26.7 a 27.1 metros, para mejorar el suministro de agua del Canal, permitirá el almacenamiento adicional de agua para el lago Gatún por cerca de 200 millones de metros cúbicos, lo que redundará en aproximadamente 1.100 tránsitos adicionales cada año. El proyecto consiste en la modificación de las estructuras específicas en Gatún y Pedro Miguel. Todas las 14 compuertas de la represa de Gatún también fueron ampliadas y se construyeron dos compuertas adicionales que fueron construidas en el dique seco industrial del Canal (ACP, 2011).

Los avances del proyecto de ampliación del Canal de Panamá (figura 4.5), al 31 de agosto de 2015, son:

✓ <b>Avance del proyecto total:</b>	<b>93.3%</b>
✓ <b>Cauce de Acceso Pacífico:</b>	<b>96.2%</b>
✓ <b>Dragado Entrada Pacífica:</b>	<b>100%</b>
✓ <b>Dragado del Lago Gatún y Corte Culebra:</b>	<b>94%</b>
✓ <b>Dragado Entrada Atlántica:</b>	<b>100%</b>
✓ <b>Diseño y Construcción de Esclusas:</b>	<b>92%</b>
✓ <b>Elevación del nivel máximo operativo del Lago Gatún:</b>	<b>95% (ACP, 2015g)</b>

**Figura 4.5 Canal de Panamá, vertiente del Atlántico:  
diseño y construcción de esclusas, 2014.**



Fuente: Gordillo Borrallés, Juan Carlos. Trabajo de campo realizado del 3 al 7 de septiembre de 2014.

La ampliación del Canal de Panamá alcanzó el martes 28 de abril un hito clave en su avance cuando fue instalada la última de las 16 compuertas en las nuevas esclusas. La compuerta se instaló en las nuevas esclusas del Pacífico, ya que en el Atlántico la colocación de las ocho compuertas rodantes fue completada el pasado 1 de abril de 2015 (ACP, 2015f).

Las actividades de dragado para permitir una navegación segura por buques Postpanamax al término de la ampliación del Canal de Panamá son vitales. La mayoría de los trabajos en los diferentes proyectos de dragado ya se han completado. Las nuevas

esclusas del Canal de Panamá permitirán el paso de entre 10 y 12 buques diariamente, adicionales a los 40 tránsitos diarios del Canal actual, dependiendo de la mezcla de buques (ACP, 2011 y 2015e).

### **4.3 Implicaciones geopolíticas y geoeconómicas de la ampliación del Canal de Panamá.**

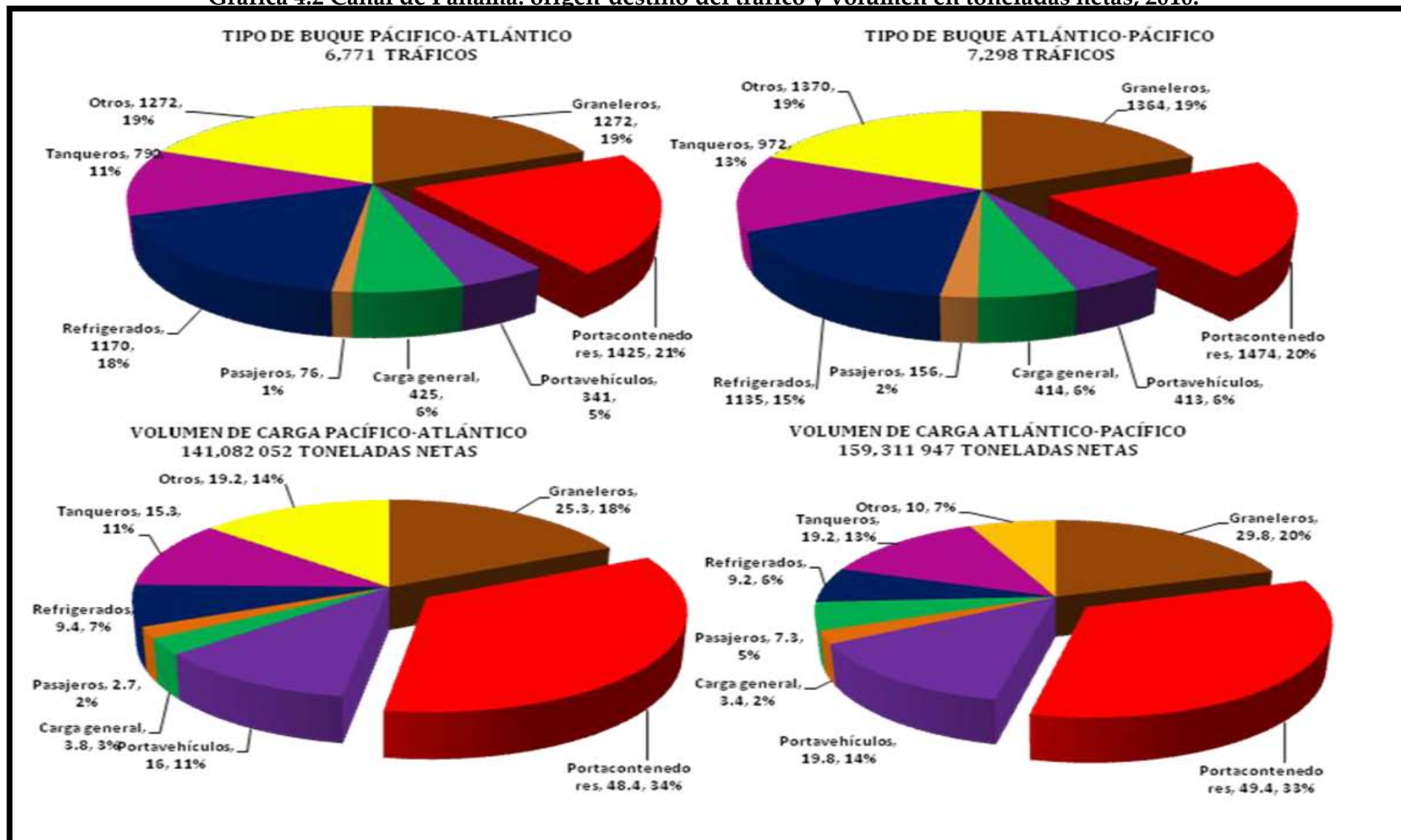
En el Canal de Panamá confluyen cerca de 144 rutas marítimas internacionales, lo cual lo convierte en punto de paso de aproximadamente 5% del comercio mundial (incluso, en diferentes épocas, ha llegado a representar hasta 10% de los flujos internacionales de comercio). Entre dichas rutas comerciales, destaca por su importancia la que enlaza la costa oriental de Estados Unidos hacia el Asia Pacífico (44% del tonelaje total transportado), la que une Europa a la costa occidental de Estados Unidos y Canadá (8.6%) y la que vincula la costa atlántica de Estados Unidos con la costa pacífica de Sudamérica (Fernández, 1998) (gráfica 4.2).<sup>120</sup>

En cuanto a importancia de movimiento de mercancías, el primer lugar lo ocupa los embarques de granos, el segundo grupo de productos que cruza el Canal corresponde al petróleo y sus derivados, y el siguiente rubro es el transporte de contenedores, mismo que alcanza los 27 millones de toneladas. Otras mercancías que se transportan de manera constante incluyen nitratos, fosfatos, carbón, acero, hierro, bauxita, petroquímicos y automóviles (Pérez y Sierra, 1998).

---

<sup>120</sup> Como ya se menciona en el Capítulo 1, en la actualidad, los principales usuarios son Estados Unidos, Japón, Canadá, Chile y República Popular China. Asimismo, la vía acuática es paso obligado para cerca de 10% del comercio exterior de América Latina. Al revisar las cifras país por país, se comprueban los estrechos vínculos que existen con la vía interoceánica por parte de algunas naciones del hemisferio: más de 65% del comercio marítimo de Nicaragua, El Salvador, Cuba y Ecuador transita por el Canal de Panamá, como lo hace también una elevada proporción de las exportaciones e importaciones de Perú, Guatemala, Colombia y Costa Rica, así como de diversas naciones caribeñas (Acosta, 2000).

**Gráfica 4.2 Canal de Panamá: origen-destino del tráfico y volumen en toneladas netas, 2010.\***



Fuente: elaboración propia con base en Instituto Geográfico Nacional, (2011). \*Nota: En relación al tipo de buques que transportan mercancías y mueven volúmenes muy representativos, se observa que los contenedores tienen supremacía.

A diferencia de lo acontecido en 1914, cuando se dio la apertura del Canal y se abrieron rutas comerciales antes inimaginables, en esta ocasión es la vía interoceánica la que se está adaptando a la evolución de la industria marítima (Sabonge, 2014).

Con la ampliación, Panamá permitirá a los navieros aprovechar las economías de escala que se generarán al emplazar naves más grandes en una ruta más corta, reduciendo los costos de combustible asociados a la travesía en los nuevos y más eficientes buques Pospanamax, así como otros costos operacionales<sup>121</sup>.

Los dos puertos a las entradas del Canal de Panamá han sido concesionadas a una compañía de Hong Kong, que volvió a ser parte de China, por un término de 50 años, lo cual no tiene nada contentos a los norteamericanos, debido a que los chinos se encontrarán mucho más cerca, en su patio trasero (Benítez, 1999).

Panamá aumentará su potencial como centro de trasbordo hacia el resto de la región latinoamericana y del Caribe. Hoy día, los puertos panameños son la sede de once “Hubs”, o centros de transporte de las principales navieras del mundo (Sabonge, 2014).

#### **4.3.1 Los intereses “ocultos” por la ampliación del Canal.**

Tras su inauguración en 1914, el Canal de Panamá alteró la navegación internacional y las relaciones económicas mundiales. Hoy, continúa siendo la principal fuente de ingresos de Panamá (Expansión, 2014).

---

<sup>121</sup> Los navieros podrán aprovechar la conectividad ofrecida por el istmo donde confluyen diferentes servicios de línea que mueven carga entre mercados de mayor densidad (como por ejemplo en las rutas Asia-costa este de Estados Unidos, costa oeste de Suramérica-costa este de Estados Unidos) y servicios alimentadores que sirven al comercio regional de Latinoamérica y el Caribe que se caracteriza por una menor densidad de carga (ACP, 2011).

El Canal de Panamá se definió como un enclave de transporte, y se justificó por el ahorro de tiempo y distancia entre el origen y el destino, lo que se traduce en menos costos. La Zona Libre de Colón, se desarrolló como otro enclave de especialización e intermediación comercial entre los países desarrollados y América Latina (figura 4.6). En este sentido, la Zona Libre de Colón, cuenta con más de 3,200 empresas operando dentro de sus 1,064.5 hectáreas, no sólo es la zona libre más grande del Hemisferio Occidental, sino que también posee la mejor posición geográfica y por ende las mejores y más eficientes instalaciones de distribución.

Según Arguedas (2013) y con base a entrevistas en práctica de campo a Panamá (2014), son características de la Zona Libre de Colón:

- ✓ El dólar norteamericano es la moneda de curso legal.
- ✓ La Zona Libre de Colón tiene acceso a cinco grandes puertos, todos en un área de unos cuantos kilómetros.
- ✓ En la Zona Libre se manejan más de 29 mil millones de dólares en importaciones y reexportaciones anualmente.
- ✓ Con el incremento de envíos debido a la expansión del Canal de Panamá, que se completará en el 2016, se espera que la Zona Libre de Colón se vuelva aún más transitada.
- ✓ Se emplean más de 33 mil personas, consideradas como el personal bilingüe mejor preparado de Centroamérica.
- ✓ La Zona Libre recibe a más de 15 mil compradores, negociantes y turistas cada año.
- ✓ Las principales importaciones provienen de Asia, Europa y América del Norte.
- ✓ Los principales mercados incluyen América del Sur, América Central y América del Norte.
- ✓ Se toman estrictas medidas para contrarrestar el lavado de dinero y la piratería.

- ✓ La frase “Libre de Impuestos” es la clave para casi todas las operaciones de la Zona Libre de Colón.
- ✓ Cero impuestos (0%) sobre las ventas y la producción (excelente lugar para emprender negocios para los mexicanos).
- ✓ Las mercancías compradas por mayoreo pueden ser enviadas en transporte consolidado (carga suelta de diferentes compradores en un contenedor) a cualquier parte del mundo.
- ✓ Los vendedores son expertos asesores y facilitan el envío de las mercancías de forma eficiente, barata, rápida y segura por aire, mar o tierra.
- ✓ Cualquier persona o empresa puede establecer su negocio en la Zona Libre de Colón haciendo una solicitud a la Administración y suministrando referencias comerciales y bancarias, además de una constancia de su Gobierno de que no debe impuestos y un certificado de registro público y la patente del establecimiento de la empresa, si ese fuera el caso.
- ✓ No exigen una licencia comercial y no se estipula un mínimo de capital de inversión. La única condición es que se emplee un mínimo de cinco panameños.

La Zona Libre de Colon se apresta ya a una expansión territorial de gran envergadura con áreas de almacenamiento, producción y exhibición, y en su entorno todos los medios de transporte que moverán eficazmente de un océano a otro y hacia cualquier parte del mundo un gran número de contenedores y carga suelta. Los panameños expresan que, la ampliación de la Zona Libre representa actualmente problemas sociales, por los posibles desalojos de gente de escasos recursos asentada en las márgenes de dicha área comercial que posiblemente serán reubicados (*Ibid.*).

El sistema bancario internacional asentado en Panamá, es también considerado uno de los enclaves de la economía por su intermediación financiera de alta tecnología e integración al mundo financiero globalizado (Pérez y Sierra, 1998).



Figura 4.6 Panamá, Zona de Libre de Colón: dinámica comercial, 2014.\*



Fuente: Gordillo Borrallles, Juan Carlos. Trabajo de campo realizado del 3 al 7 de septiembre de 2014.

\*Nota: Durante el trabajo de campo se empleó la técnica de “observación participante,” lo que permitió conocer de manera directa la forma en que se realizan las transacciones comerciales.

Es importante reiterar que la ampliación del Canal de Panamá fue diseñada, casi en su totalidad por empresas estadounidenses, lo anterior con base en la gran proporción de licitaciones de trabajos otorgadas a las grandes corporaciones de ese país; situación que refleja dos cuestiones esenciales asociadas con los procesos de acumulación por desposesión, analizados en el segundo capítulo:

1. El proyecto de ampliación se ajusta absolutamente al diseño norteamericano, integrando todas las necesidades (económicas, políticas y militares).



2. Son las corporaciones norteamericanas, las principales beneficiadas del multimillonario negocio de la ampliación del Canal, ahora financiado con los recursos financieros del Estado panameño, es decir, Panamá continúa constituyéndose y funcionando en forma articulada al sistema productivo norteamericano.

A pesar de la nacionalización, el Canal sigue bajo las dinámicas económicas y militares de su principal usuario, Estados Unidos; pero la gran diferencia consiste en que el gobierno norteamericano de la Zona del Canal se ha deshecho en parte de la carga económica, militar y política de mantener el enclave y, ha traspasado los costos al erario panameño, a la vez que ha abierto una importante área para las inversiones norteamericanas con la ampliación de esta vía interoceánica (Hernández, 2009).

#### **4.3.2 Rivalidades geoeconómicas y geopolíticas por la creación de vías alternas al Canal de Panamá.**

Cada día atraviesan la “autopista fluvial panameña”, unos cuarenta navíos que, dependiendo de su tamaño y de su capacidad de carga, pagan un peaje de entre 200,000 y 300,000 dólares por un trayecto de ocho horas. Este constante flujo de mercancías por los 78 kilómetros que separan ambos océanos permitió que la tercera economía de Centroamérica ingresara 1,030 millones de dólares en el año 2013 (Expansión, 2014 y; ACP, 2015).

Cada año reaparecen los proyectos de corredores entre el océano Pacífico y el Atlántico, para hacerle competencia al Canal de Panamá; Aunque algunos empresarios y funcionarios de otras naciones prefieren utilizar el término de complementariedad, en lugar de competencia abierta (Noticias 15TV, 2013).

A Panamá no le faltarán competidores pues, en plena carrera por hacerse con una ruta entre ambos océanos, otros países centroamericanos como: Guatemala, Honduras con Guatemala, Honduras con El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Colombia e inclusive México, estudian iniciar sus propios corredores interoceánicos, proyectos que incluyen canales de esclusas, líneas de ferrocarril y carreteras de alta velocidad, con apoyo de inversionistas procedentes de varias partes del mundo como China, Japón, Corea, Rusia, Canadá, Estados Unidos y la Unión Europea, entre otros (Theurel, 2012; Diario de Náutica, 2014; Noticias 15TV, 2013; Noticiero19TV, 2014; Prasa Honduras, 2014 y; Canal HCH Oficial, 2015).

En relación con el Corredor Interoceánico de Guatemala, el proyecto conjunto entre el sector privado y el gobierno de Guatemala está programado para que inicie su construcción en el 2016. Éste consiste en un corredor de propiedad privada para usos múltiples que conecta a los océanos Pacífico y Atlántico en Guatemala, país al norte del Istmo Centroamericano. El corredor contará con 372 kilómetros de longitud y 140 metros de ancho, con puertos en ambos océanos, cada uno con una extensión de aproximadamente 4,419 hectáreas.

El proyecto plantea un modelo único e integrado de infraestructuras y actuaciones sobre el territorio, como a continuación se detalla:

- Contará con dos nuevos puertos, uno en el Pacífico y uno en el Atlántico con una conexión ferroviaria de doble vía y una carretera de alta velocidad de 372 kilómetros.
- Tendrá hasta 5 sistemas independientes para el paso de hidrocarburos y gas. Con la posibilidad complementaria de implantación de una refinería y un complejo petroquímico.

- Cubrirá una extensión de 3,500 hectáreas para el desarrollo de parques industriales, agroindustriales, logísticos y tecnológicos.
- Desarrollará una política activa de responsabilidad social corporativa, con programas avanzados en el ámbito de medioambiental y social.
- Detonará un desarrollo económico regional con el lanzamiento de dos fondos. El primero dedicado a la promoción de actividades agrícolas y agroindustriales y, el segundo dedicado a la promoción de una red de Zonas Francas de alta competitividad en la región (CB-24, 2013 y; Corredor Interoceánico Guatemala, 2015).

En definitiva, se trata de una propuesta de cambio radical en el transporte , la logística, la energía, las telecomunicaciones y la tecnología que, definitivamente, producirá un gran avance en la competitividad en Centroamérica, lo que posibilitará la implantación acelerada de actividades en todos los sectores: primario, secundario y terciario.

En el caso de Canal Seco entre El Salvador y Honduras, se pretende que sea una autopista que conecte por vía terrestre el océano Pacífico (Puerto La Unión) con el océano Atlántico (Puerto Cortes). La construcción de una carretera entre estos dos puentes servirá de alternativa al Canal de Panamá para mover mercancías, bienes, materias primas, etc. Este megaproyecto es muy esperado por la mayoría de comerciantes que navegan de punta a punta los océanos. El tiempo que duraría cruzar el tramo es de 6 a 8.5 horas (Canal seco Honduras-Salvador, 2015).

El Canal Seco El Salvador con Honduras, es un proyecto que beneficiará directamente a cuatro países: Guatemala, El Salvador, Nicaragua y Honduras. La carretera interoceánica tendrá 14 puentes con capacidad para 40 toneladas cada uno; uno de estos es el Puente La Amistad, donado por Japón entre la frontera de ambos países. Ya se han realizado inversiones para la construcción del Canal, El Salvador destinó 125 millones de dólares

para la remodelación del Puerto de Cutuco en La Unión, posteriormente, el Gobierno japonés aportó 100 millones más y el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) 25 millones (*Ibid.*).

México ha sido otro país interesado en este megaproyecto y prestará 55 millones dólares para este corredor logístico, considerado como un proyecto regional (desde hace una década), para construir las carreteras y las facilidades portuarias y de carga y descarga. Se pedirá asesoría española para desarrollarlo (Canal seco Honduras-Salvador, 2015b).

En relación con el proyecto del Canal Interoceánico de Nicaragua (CNI), su presidente Daniel Ortega, en septiembre de 2014, anunció oficialmente la construcción del Canal nicaragüense, lo que generó cierto escepticismo entre los inversionistas. El proyecto parece insostenible, no solo por la competencia que existiría con el Canal de Panamá, localizado a tan solo 600 km. y que se encuentra en la última etapa de su proceso de ampliación; sino también por su triple tamaño en relación con el centenario canal, además del monto de inversión requerido y el tiempo que tomará la construcción. Ahora, en el 2015, la obra de origen chino tiene nombre y apellido *Hong Kong Nicaragua Canal Development Investment Co. Limited -HKND Group* por sus siglas en inglés - (Caracol Noticias, 2013y; Valdés, 2015).

La concesión de la obra será por 50 años y es renovable por otro período igual. Para ejecutar la construcción de la gigantesca vía comercial, se estima que se invertirán más de 40,000 millones de dólares. Se pronostica que los ingresos podrían duplicar el PIB de Nicaragua, que, en la actualidad, ascienden a 11,843 millones de dólares, casi la tercera parte del PIB de Panamá (Silva, 2013 y; Valdés, 2015).

Uno de los mayores retos del proyecto es el impacto ambiental, que aún se encuentra en análisis a cargo de la organización Manejo Ambiental de los Recursos (*Environmental*

*Resources Management*, ERM por sus siglas en inglés); esto además de los conflictos que se presentarán al expropiar las tierras de campesinos, pescadores y ganaderos de los predios por donde pasará dicho proyecto, debido a que la gente no está de acuerdo, porque aseguran que los pagos que proponen no son los justos, en virtud de que la tierra es su sustento, sin olvidar que las construcciones les costaron mucho dinero y porque han vivido en esos predios toda su vida.<sup>122</sup>

Lo que preocupa a la comunidad científica es cómo se están evaluando los posibles impactos medioambientales del canal, y particularmente cómo afectarán la construcción y el tráfico marítimo al Lago de Nicaragua, que es la reserva de agua dulce más grande de la región, así que el canal implica atravesar casi 300 km desde el Pacífico al Caribe, e irá por el lago aproximadamente 90 kilómetros" (Caracol Noticias, 2013).

Por lo pronto *HKND Group*, con sede en Hong Kong y con negocios en 35 países en los sectores de infraestructura, minería, aviación y telecomunicaciones, está en la mira de la construcción del canal interoceánico. De esta forma lo reconoció Wang Jing, fundador de la empresa, en entrevista con la cadena BBC:

*"La mayor presión viene de tener que ganar el reconocimiento del mundo. No puedo dejar que este proyecto se convierta en el hazmerreír internacional"* (Valdés, 2015).

Asentó el experto en logística. La megaobra promete, según el gobierno, ofrecer muchos beneficios económicos al país y acabar con la extrema pobreza y el desempleo. Pero desde su anuncio, en junio de 2013, el Gran Canal de Nicaragua ha generado dudas de diversa índole (Valdéz, 2015).

---

<sup>122</sup> Este hecho es una evidencia clara de los procesos de acumulación por desposesión que se extienden por toda la región centroamericana a favor de compañías trasnacionales con apoyo de los gobiernos en los que tienen injerencia.

Por ejemplo, Wang Jing, de 41 años, es el hombre de negocios que dirige HKND y ha sido cuestionado por su falta de experiencia en emprendimientos de este tipo, que suponen un enorme desafío para la ingeniería. Sin embargo, él resta importancia a esas dudas, según informa la agencia de noticias Reuters, que lo entrevistó en Pekín, y asegura que los planes marchan según lo previsto (Pianzola-BBCMundo, 2014).

El científico Pérez-Huete, presidente de la Academia de Ciencias de Nicaragua expresó a la BBC, en un artículo que publicó en febrero de 2013, en la Revista Científica *Nature* lo siguiente:

*“la construcción del canal supone una seria amenaza para los ecosistemas del lago y las selvas y humedales cercanos. Las propiedades químicas del agua se dañarán, se extinguirán y perderán muchas especies, se perderá el hábitat para todas esas especies, mucha de la fauna del lago y de tierra adentro será confinada a pequeños territorios, se arruinarán los patrones migratorios, la conectividad y las dinámicas ecológicas”.*

Asimismo el investigador Axel Meyer, de la Universidad de Konstanz, quien firma en *Nature* junto a Huete-Pérez en el artículo titulado *“El Canal de Nicaragua podría causar destrucción medioambiental”*, asevera que *“Es muy probable que canal altere dramáticamente todo el ecosistema a través de la sedimentación, por no mencionar otros peligros potenciales como vertidos de petróleo de los barcos en el agua potable, que sería un problema enorme para los animales y para los humanos que utilizan el agua del lago para irrigar y para beber”*, precisó en conversación con la BBC " (Pianzola-BBCMundo, 2014).

Con seguridad el Canal Interoceánico de Nicaragua (mapa 4.2), reescribirá la logística del comercio mundial en cuanto a tiempos y costos. De las seis rutas propuestas, al realizar los estudios de factibilidad de todo el proyecto, por parte del equipo que dirige la

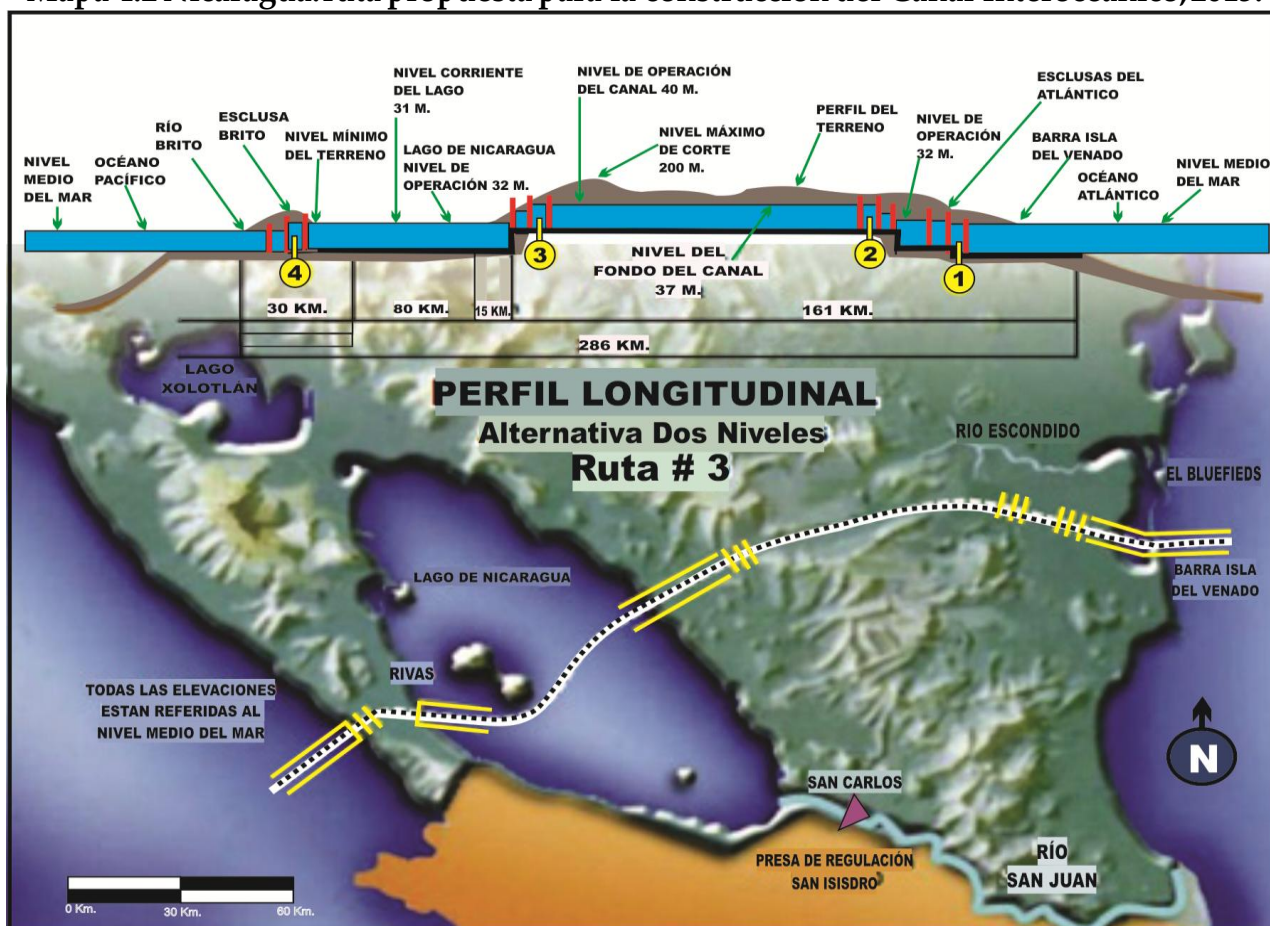
Corporación de Construcción de Ferrocarriles de China, con especialistas en todas las áreas de proyecto del Gran Canal de Nicaragua, se tomó la decisión de utilizar la ruta número 3, la cual tendrá una longitud de 278 kilómetros, con una profundidad de 27.6 metros; el ancho de la vía será de 230 a 520 metros; pasará por el Río Brito, en la región del Pacífico; cruzará el Lago de Nicaragua y recorrerá las cercanías del Río Tule, hasta la desembocadura en Punta Gorda, en el área del Caribe (Caracol Noticias, 2013; Noticias 15TV, 2013; Noticiero19TV, 2014 y; Valdés, 2015)

La construcción de este canal que permitirá el paso de barcos de casi el doble de tamaño de los que cruzarán el Canal de Panamá ampliado se estima que durará 10 años y su inicio estaba previsto para mayo de 2014 (a julio de 2015 el proyecto no ha comenzado). Los estudios de factibilidad no están listos, pero según versiones del gobierno del Frente Sandinista de Liberación Nacional (FSLN) ya han sido encargados a una compañía con sede en Londres. El primer paso legal se dio en julio de 2012, cuando a iniciativa de Ortega, el parlamento aprobó la Ley de Construcción del Canal Interoceánico, como una empresa de carácter público-privada. En ella, el Estado tendrá 51% y el resto estará en manos de inversionistas, que podrán ser países, organismos internacionales o personas físicas o morales (Silva, 2013).

Comentó Edgar Reyes González, Director General de la Administración Portuaria Integral (en adelante API) de México, que las autoridades nicaragüenses han señalado en diversos foros que el Canal Interoceánico asumirá 5% del comercio mundial y por tal motivo:

*“México no sólo podría asesorar al gobierno de Nicaragua sobre tráfico de mercancías, sino ofrecer mano de obra capacitada en administración de puertos y aportar nuestro know how en el manejo de grandes volúmenes” (Valdéz, 2015).*

Mapa 4.2 Nicaragua: ruta propuesta para la construcción del Canal Interoceánico, 2015.\*



Fuente: [www.lavozdelsandinismo.com/wp-estaticos/2013/10/30/Canal-Nicaragua.jpg](http://www.lavozdelsandinismo.com/wp-estaticos/2013/10/30/Canal-Nicaragua.jpg) (Modificado).

Fecha de consulta: 03 de junio de 2015.\*Nota: El canal de Nicaragua, tiene alrededor de 278 km de extensión, es tres veces más largo que el de Panamá, su construcción tendría un costo de 50.000 millones de dólares.

Fuente: <http://laestrella.com.pa/internacional/america/hknd-informara-poquito-poco-sobre-estudios-para-canal-nicaragua/23834921>. Fecha de consulta: 20 de septiembre de 2015.

Además del canal se prevé construir un aeropuerto, varias carreteras, una zona de libre comercio, complejos turísticos y dos puertos, uno del lado del Pacífico y otro del Atlántico. El Canal de Nicaragua generaría 200 mil empleos, una vez terminada la obra (*Ibid.*).

Costa Rica y Colombia También tienen proyectados la construcción de canales interoceánicos secos en sus territorios, que unirán los océanos por medio de carreteras y ferrocarriles; aunque no se consideran competencia del Canal de Panamá por su cercanía; pero serán un complemento en el movimiento de mercancías de Asia y Sudamérica.



En el caso del **Corredor Transístmico de México**, éste consiste en la creación de un canal seco en el istmo de Tehuantepec, que uniría el puerto de Salina Cruz, Oaxaca con el puerto de Coatzacoalcos, Veracruz. Relacionado a éste punto es importante enfatizar que, el análisis geográfico debe estar abierto a las realidades mundiales y a sus diferentes facetas de la temporalidad y cambio, lo que era y no podía ser, lo que es hoy y puede ser con grandes posibilidades (Theurel, 2012).

Las primeras discusiones en que se exaltaban las virtudes y beneficios del comercio interoceánico y el establecimiento de una conexión permanente entre los océanos Atlántico y Pacífico datan de finales de la época colonial. Había habido especulaciones periódicas sobre lo práctico que podría ser el proyecto y la primera inspección formal se llevó a cabo en 1771, pero el proyecto permaneció firmemente confinado al reino de la imaginación colonial (Garner, 2014).<sup>123</sup>

Después de la independencia, el proyecto empezó a adquirir las características de una obsesión nacional, lo cual quedó demostrado no sólo en la activa promoción de la variedad de planes de gobiernos sucesivos, sino también por la gran cantidad de recursos para subsidiar a un gran número de contratistas, sobre todo extranjeros, a los que se encomendó la tarea de completar la línea (*Ibid.*).

Dada la importancia geopolítica del control interoceánico en una época de grandes rivalidades imperiales en la región norte del Atlántico, el proyecto también fue, inevitablemente el centro de frecuentes y, en ocasiones, de intensas maniobras diplomáticas entre Washington, Londres, París y México. Por consiguiente, los gobiernos posteriores, de Antonio López de Santa Anna a Porfirio Díaz, se enredaron en la

---

<sup>123</sup> Paul Garner es catedrático en la Universidad de Leeds (Reino Unido). Se formó como historiador en las universidades de Birmingham y de Liverpool, en donde obtuvo su doctorado. Desde hace 30 años se ha dedicado al estudio de la época porfiriana y la Revolución mexicana (Autrey, 2014).

prolongada, pero frustrante búsqueda de una vía interoceánica viable, empeño que resultó inmensamente costoso (*Ibid*).

En 1847, el presidente Antonio López de Santa Anna había vendido los derechos para construir un ferrocarril a través del istmo a un banco británico. El acuerdo incluyó las concesiones de tierra de 480 km. de ancho a lo largo de la vía para colonización y desarrollos futuros (Theurel, 2012).

En 1853, México vendió la franquicia para la construcción de un canal en el Istmo de Tehuantepec, sin la concesión de tierras, a A. G. Sloo y Asociados en Nueva York por 600,000 dólares. Ese mismo año, México suscribió con los Estados Unidos, el tratado Guadalupe–Hidalgo, donde se incluía una disposición que permitiría transportar correo y bienes comerciales a través del istmo de Tehuantepec, vía carretera o ferrocarril (García, 1991 y; Theurel, 2012).

El 31 de diciembre de 1857, en la primera plana del New York Times, apareció un artículo anunciando el Plan del Gobierno de los Estados Unidos de comprar el istmo de Tehuantepec (New York Times, 1857).

En 1859, Benito Juárez firmó el Tratado McLane-Ocampo, el cual habría vendido a perpetuidad el derecho de tránsito por el istmo de Tehuantepec a los estadounidenses, por 4 millones de dólares, desde el puerto de Tehuantepec hasta Coatzacoalcos, facultando al vecino del norte a emplear fuerzas militares para garantizar la seguridad de las personas y mercancías que transitaran por el istmo. Como ya se mencionó en el capítulo III, por suerte el acuerdo nunca fue ratificado por parte de los norteamericanos (Sánchez y Uribe, 1989; García, 1991 y; Theurel, 2012).

Después de varias empresas arriesgadas que resultaron infructuosas, la primera versión del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se terminó en 1894, pero debido a los defectos de construcción generalizados y a la falta de instalaciones portuarias adecuadas en las terminales, tanto en el golfo de México como en el océano Pacífico, la línea fue de poca utilidad, pese a su enorme costo. Fue evidente para Porfirio Díaz, incluso antes de que se terminara la construcción de la línea, que esta carecía prácticamente de valor y que sería necesario invertir más recursos para hacerla operable y encontrar otro contratista más responsable que llevara a cabo las obras. En 1889, el gobierno mexicano firmó el primero de una serie de contratos con el inglés Weetman Pearson, para reconstruir la línea del ferrocarril de Tehuantepec que, hasta ese momento, era inoperable (Rojas, 2004).

Una estimación reciente del gasto gubernamental total en el proyecto del ferrocarril de Tehuantepec a lo largo del siglo XIX, incluida la suma gastada en la primera línea terminada en 1894 y anterior al contrato con Weetman Pearson, sugiere la cifra de 125 millones de pesos mexicanos. Aunque estimaciones de los contemporáneos de Díaz, como la hecha por uno de los críticos más severos del proyecto, Francisco Bulnes, sitúan la cifra en 182.5 millones de pesos. Podría afirmarse que la reconstrucción de la línea de Tehuantepec y las instalaciones portuarias de Salina Cruz y Coatzacoalcos, habrían de ser el más importante y costoso proyecto de ingeniería puesto en práctica en el México del Porfiriato (*Ibid.*).

La culminación e inauguración oficial del proyecto del Ferrocarril Nacional de Tehuantepec se realizó en enero de 1907. Fue un acontecimiento muy difundido, extensamente cubierto por la prensa mexicana e internacional. Durante menos de 7 años, la ruta fue muy rentable: Pearson había calculado que el manejo de una carga de 600 mil toneladas al año aportaría jugosas ganancias, pero las cifras indican que la carga real supero en mucho sus expectativas (Garner, 2014).

Al fin de cuentas, las grandes expectativas que generó el proyecto (un periódico contemporáneo comentó: “Tehuantepec será como el Canal de Suez”), se hicieron añicos debido a la combinación del estallido de la Revolución de 1910, la caída en la guerra civil a partir de 1914, el estallido de la Primera Guerra Mundial en agosto de 1914 y, principalmente, la inauguración y competencia del Canal de Panamá el 14 de agosto de 1914, controlado por Estados Unidos (Theurel, 2012 y; Garner, 2014).<sup>124</sup>

La viabilidad económica del Corredor Transístmico de México para transportar carga como puente terrestre entre los océanos Pacífico y el Golfo de México dependió en gran medida, de sus costos de operación y de los costos relativos con el Canal de Panamá, concatenados con la eficiencia del tiempo.

Desde hace más de una década, al igual que hoy en día (agosto de 2015), ninguna naviera del mundo oferta cotizar la ruta: *Asia/Salina Cruz/Coatzacoalcos*. El Corredor Transístmico de México se encuentra prácticamente cerrado al paso de contenedores, reactivándose sólo con proyectos locales muy esporádicos (Theurel, 2013).

Lo anterior fue comprobado al realizarse la investigación bibliográfica correspondiente y trabajo de campo por el Istmo de Tehuantepec para verificar la factibilidad del proyecto del Corredor Transístmico del 1 al 4 de mayo de 2015.<sup>125</sup>

Se recorrió parte del recinto portuario de Coatzacoalcos, Veracruz (figura 4.7), que abarca una superficie de 352.0 hectáreas, de las cuales 122.3 son de tierra y 229.7 son zonas de

---

<sup>124</sup> Historiadores americanos sostienen que el Corredor Transístmico fue una de las razones por la que Estados Unidos financió a grupos opositores a Porfirio Díaz para iniciar la revolución mexicana. Desde entonces el Corredor Transístmico ha recibido embates por intereses económicos y políticos (Theurel, 2012).

<sup>125</sup> En el recorrido se visitó el Puerto de Coatzacoalcos, el cual mantiene una ubicación geográfica privilegiada en la región del Istmo de Tehuantepec; se encuentra en el extremo de la vía terrestre más corta entre el océano Pacífico y el golfo de México, a tan solo 302 km de distancia. Se localiza en la margen izquierda del río que lleva su nombre, el cual desemboca en el golfo de México. El municipio de Coatzacoalcos se localiza en la zona sur del estado de Veracruz, en las coordenadas 18°09 latitud norte y 94°26 longitud oeste, a una altura de 10 metros sobre el nivel del mar. Tiene una superficie de 471.16 km<sup>2</sup>, lo que representa el 1% del total del estado (API, 2015).

agua; colinda al norte con zonas habitacionales de la ciudad de Coatzacoalcos, al sur con astilleros de la Secretaría de Marina, al oriente con la margen izquierda del río; teniendo enfrente el complejo petrolero de “Pajaritos” y al poniente con colonias urbanas (*Ibid*).

**Figura 4.7 Coatzacoalcos, Veracruz: instalaciones de la API, 2015.\***



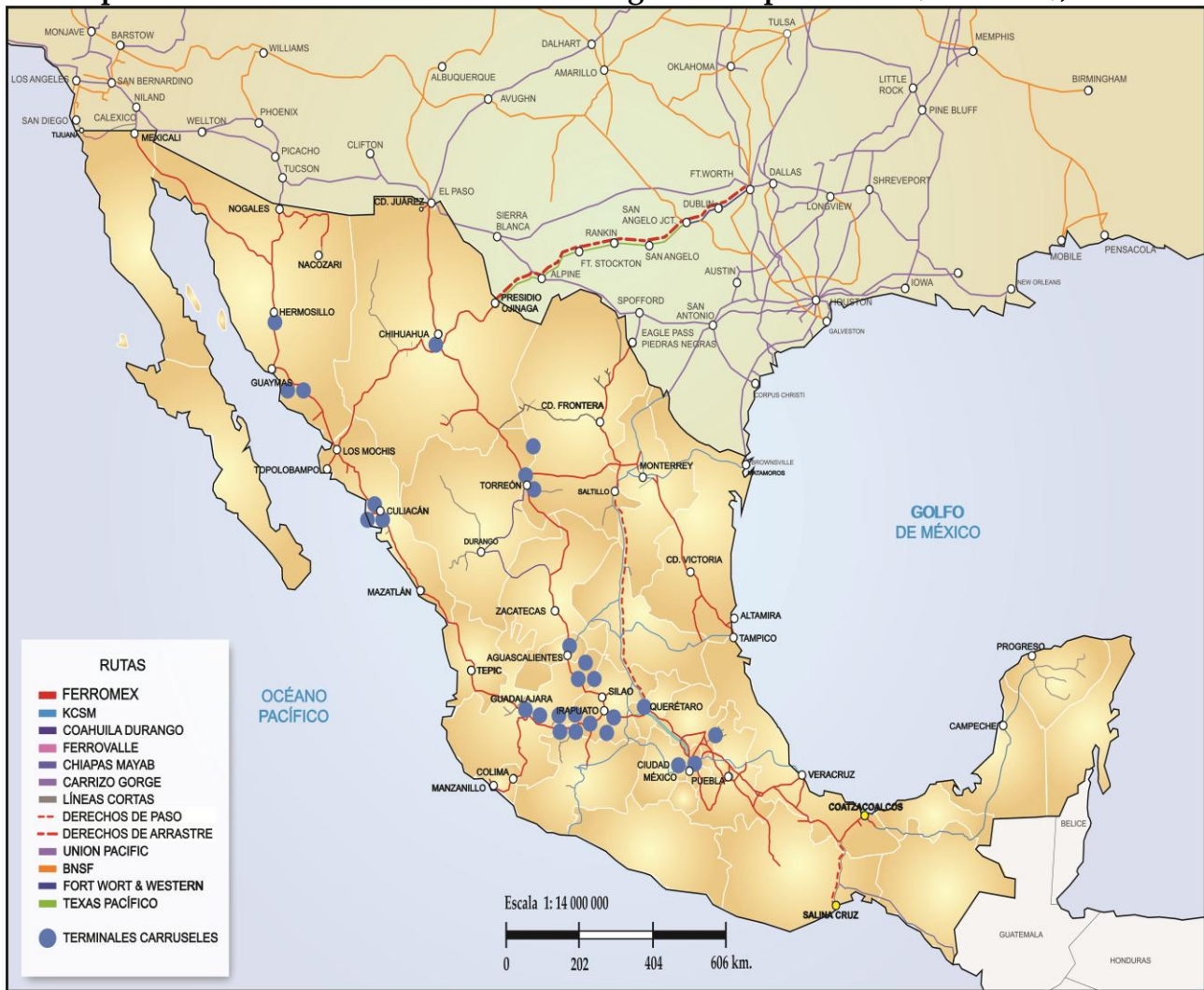
Fuente: Trabajo de campo al Corredor Transísmico de Tehuantepec, México, del 1 a 4 de mayo de 2015.

\*Nota: La foto fue tomada en el Museo de la API, Coatzacoalcos, Veracruz.

Los principales productos que constituyen el tráfico de carga del puerto son: azufre, melaza y químicos para el caso de las exportaciones; mientras que en relación a las importaciones son granos, fertilizantes y también productos minerales. Es conveniente mencionar que en el recinto portuario existen instalaciones a cargo de Petróleos Mexicanos (PEMEX) para el manejo del azufre líquido. Para facilitar la circulación de estas mercancías se utilizan en esta región tráilers y pipas de doble remolque (Museo API, 2015).

El puerto de Coatzacoalcos Veracruz, cuenta con conexión ferroviaria a las ciudades de Tuxtpec, Oaxaca, Veracruz, Puebla, Distrito Federal, a través del Ferrocarril del Sureste (Ferrosur). El Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec (el FIT) se conecta con el Ferrocarril Chiapas Mayab (FCM) en Coatzacoalcos Veracruz e Ixtepec en Oaxaca; y con Ferrosur en Medias Aguas en Veracruz. El FIT tiene una longitud total de 303.3 km, de los cuales 95.9 pertenecen a Ferrosur. La vía tiene comunicación hasta Tehuantepec, y de ahí hacia Chiapas (Mapa 4.3).

**Mapa 4.3 México: sistema ferroviario a cargo de Grupo México (Ferromex), 2015.\***



Fuente: <http://www.gmexico.com.mx/companias/ferrosur.php> (Modificado).

Fecha de consulta: 05de junio de 2015. \*Nota: La vía férrea que se dirige a Salina Cruz, Oaxaca, no ha sido concesionada aún, debido a que el gobierno la considera como una vía estratégica para el desarrollo de la región; en el cuadro descriptivo del mapa aparece en la señalización como derecho de paso o de arrastre.



No existe transporte ferroviario desde hace más de 10 años en el entronque entre Tehuantepec y Salina Cruz. Los trenes que se observaron en el área de Tehuantepec son muy antiguos. En el mapa del sistema ferroviario a cargo del Grupo México (Ferromex) se identifica la línea férrea a Salina Cruz como no concesionada y, únicamente, con derecho de paso, esto quiere decir que la vía no se concesionó por tener un carácter estratégico a futuro (Theurel, 2013).

Durante el trabajo de campo se constató que las condiciones de las vías, estaciones de ferrocarril y patios de carga de Salina Cruz, Oaxaca, están en total abandono o han sido ocupados como lotes de deshuesaderos de carros, construcciones de viviendas de gente de escasos recursos y basureros. Los pobladores, comentan que tiene más de 10 años que no se han utilizado las vías férreas (figura 4.8).

**Figura 4.8 Salina Cruz, Oaxaca: patios y estaciones del ferrocarril abandonados, 2015.\***



Fuente: Trabajo de campo al Corredor Transistmico de Tehuantepec, México, del 1 a 4 de mayo de 2015.

\*Nota: A través de los recorridos por los patios del ferrocarril, se pudo constatar que las instalaciones y vagones tienen un abandono de muchas décadas.

En cuanto al sistema carretero, en el istmo se dispone de la carretera federal transístmica número 185, que va de Coatzacoalcos Veracruz a Salina Cruz Oaxaca, es de doble vía de circulación (en malas condiciones y muchos topes a lo largo de la carretera), la cual enlaza a los puertos con las ciudades de Matías Romero y Tehuantepec. El recorrido a Salina Cruz en autobús dura cinco horas, debido a que no es un transporte directo.<sup>126</sup>

En el caso de la autopista Oaxaca–Istmo, el gobernador del Estado Gabino Cué y el subsecretario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Raúl Murrieta Cummings, han planteado el proyecto de la construcción de la *Autopista Oaxaca-Sur, Sureste*, el cual consta de tres nuevas carreteras que unirán a los puertos de Coatzacoalcos y Salina Cruz y forma parte de los compromisos del presidente Enrique Peña Nieto, que se prevé que estén terminadas a fines de 2015, destinándose para ello una inversión de 9 mil millones de pesos (Rodríguez, 2013).<sup>127</sup>

En el año 2006 se realizó un estudio de factibilidad del Corredor Transístmico de México, por parte de la Presidencia de la República, pero las cotizaciones eran elevadas. Nadie movía carga *conteneirizada* por esta vía y el argumento final del estudio fue que para el paso de la carga en contenedores, las maniobras de carga, descarga y transporte en tierra encarecían al Transístmico en relación con el Canal de Panamá, en donde no se tienen que hacer operaciones en tierra. En la actualidad esos precios del año 2006, ya no son vigentes

---

<sup>126</sup> En relación con el acceso al puerto de Salina Cruz, durante mandato del presidente Felipe Calderón Hinojosa, se inauguró el Túnel de Salina Cruz, debido a su adelantada apertura en marzo de 2012, el ex presidente, el gobernador del estado Gabino Cué, el ex presidente municipal Gerardo García Henestroza, presumieron del acceso al puerto de Salina Cruz como el primer túnel en Oaxaca de casi medio kilómetro, un viaducto y un boulevard, con una inversión de 620 millones de pesos. A más de tres años de su inauguración, la apatía de los funcionarios de la SCT, especialmente de Rafael Navarrete Quezada, director de la SCT, en Oaxaca, y de funcionarios de la Policía Federal, mantiene con mala iluminación el interior del túnel. El túnel daría fluidez vehicular del movimiento portuario, tanto de la API como de Petróleos Mexicanos (Pemex) (Acevedo, 2014). En un recorrido en taxi durante el trabajo de campo, al pasar por el túnel rumbo al mirador que da a la salina y al muelle, se pudo constatar que, hoy en día la iluminación es escasa por falta de muchas luminarias apagadas y hay grietas en la bóveda del túnel, existe inseguridad en el interior del subterráneo. La irresponsabilidad de algunos automovilistas y motociclistas quienes no encienden sus luces y la poca iluminación de la parte trasera de los tráileres aumentan el riesgo que pueden convertirse en percances.

<sup>127</sup> En trabajo de campo se realizaron breves entrevistas a los conductores de las líneas de autotransporte de pasajeros Autobuses de Oriente (ADO), relacionadas al nuevo proyecto carretero que estaría funcionando a finales del 2015, a lo cual ellos mencionan que no saben nada de este proyecto y que la única carretera que existe es la Federal.



y es más económico utilizar el Corredor Transístmico que el Canal de Panamá (Theurel, 2013).

Se sabe que el costo del flete de mercancías está directamente ligado a la cantidad de contenedores a mover. El costo de las maniobras portuarias, de los remolcadores, del pago de los derechos del puerto, de los derechos de atraque, del pago de cuotas a los amarradores en el atraque de un buque son los mismos cuando se descargan 2 mil contenedores que cuando se descarga uno solo. Así, el costo de las maniobras portuarias se divide entre el número de contenedores que se cargan o se descargan; en otras palabras, es más económico y factible enviar un contenedor al mismo puerto donde van todos los contenedores. Es también más económico transportar los contenedores en los buques más grandes de última generación, lo cual podría llevarse a cabo en el Corredor Transístmico. (Theurel, 2012).

Como posible escenario para México con relación al proceso de ampliación del Canal de Panamá, como se observó en el mapa 4.5, en la actualidad México está en la posibilidad de invertir para crear el Corredor Transístmico entre Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz, disminuyendo los costos, tiempos de traslado de las mercancías (10 días de diferencia en comparación con Panamá) y ahorro de combustible de los buques que circulan entre Asia y la costa este de EE.UU., porque el tiempo de circulación es prioritario para las cadenas globalizadas, y con ello aprovechar todas las posibilidades de crecimiento en el sector transporte y comercial, apoyándose principalmente la red férrea, modernizándola y adecuándola a las necesidades actuales<sup>128</sup>.

---

<sup>128</sup> Para conocer más a detalle sobre el proyecto Del Corredor Transístmico de México véase: Theurel, (2012) y; Theurel, (2013).  
Fecha de consulta: 03 de junio de 2015.

Actualmente el Gobierno de la República y Pemex están invirtiendo recursos en la creación del Corredor Interoceánico en relación a los recursos petroleros. Así se tiene que se invirtieron 6 mil millones de pesos para la creación de gasoductos y oleoductos que unirán las instalaciones de Coatzacoalcos, Veracruz con la Refinería Antonio Dovalí Jaime, en Salina Cruz, Oaxaca, que reducirán el traslado de productos petroquímicos de 16 días a tan solo 7 (Corredor Interoceánico, 2015).

Además se invierten 1000 millones de pesos en la modernización del Puerto de Salina Cruz, Oaxaca, por medio de un convenio general de Pemex con la Secretaria de Marina y Armada de México (figura 4.9). Esta modernización promoverá la explotación de petróleo crudo a países de Asia, Norte y Sudamérica (se pudo constatar en campo) (Corredor interoceánico, 2015.)

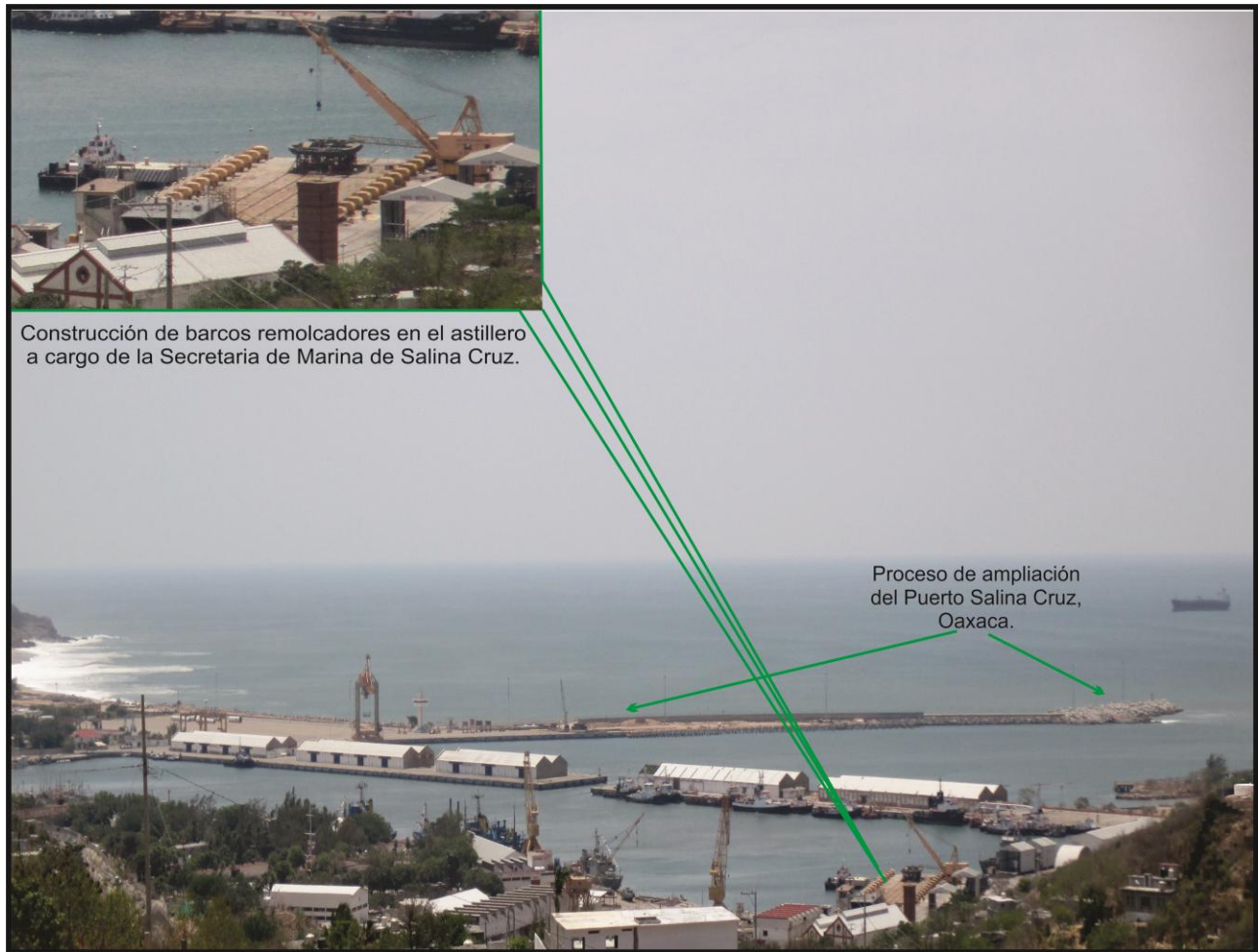
Aunado a lo anterior se invertirán 1,692 millones de pesos en la flota naval:

- Construcción de 16 remolcadores (en construcción).
- Construcción de 3 embarcaciones multipropósito.
- Construcción de 3 barcasas.

Las cuales serán armadas en los astilleros de Salina Cruz, astilleros de la SEMAR (Secretaria de Marina) y privados nacionales (se pudo constatar en campo) (*Ibid.*).

Pese a que se tiene el nuevo proyecto de Corredor Transístmico, en el Presupuesto de Egresos de la Federación (PEF) 2015, no se etiquetaron recursos públicos para emprender el proyecto terrestre mencionado (El Financiero, 2015).

**Figura 4.9 Salina Cruz, Oaxaca: ampliación del muelle y construcción de buques remolcadores en el astillero de la Secretaria de Marina, 2015.\***



Fuente: Trabajo de campo al Corredor Transístmico de Tehuantepec, México, del 1 a 4 de mayo de 2015.

\*Nota: No existe comparación entre Salina Cruz y Coatzacoalcos, la primera carece de infraestructura carretera, ferroviaria y urbana. No existen industrias o grandes empresas en la región, únicamente Pemex.

Son varias las ventajas que favorecen la creación de un canal seco en el istmo mexicano, entre ellas figuran (mapa 4.4):<sup>129</sup>

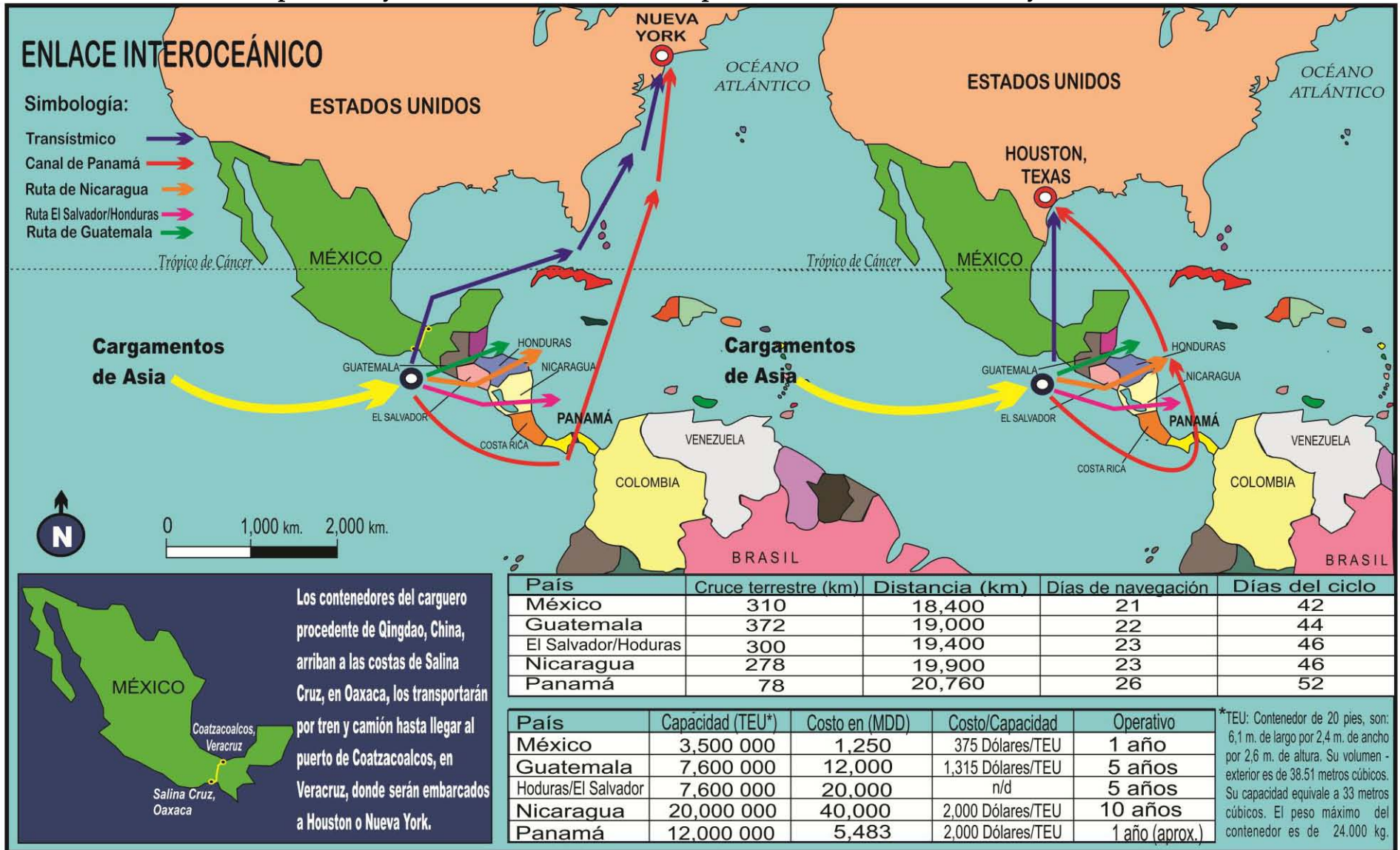
- ✓ El crecimiento sostenido y firme del comercio internacional de mercaderías da lugar a una nueva ruta que aporte ventajas competitivas y complemente a las ya existentes.

<sup>129</sup> Por lo anterior y para optimizar gastos, será necesario reorientar y hacer una combinación de transporte marítimo con transportes terrestres. Ferromex tiene en la actualidad locomotoras de pueden remolcar hasta 300 contenedores (Theurel, 2012 y; Ferromex, 2015).

- ✓ Por la posición geográfica de México, el ahorro de distancia, que representa reducir de tiempo y dinero, al cortar camino para llegar a ciudades estadounidenses, este es el caso de Houston en Texas y Nueva York en Estados Unidos.
- ✓ El tiempo de espera para poder cruzar el Canal de Panamá.
- ✓ El tiempo para la realización del proyecto de la creación del Corredor Transistmico es mucho menor en comparación con los demás países de Centroamérica (1 año).
- ✓ El costo para la realización del proyecto también inferior al de los demás países centroamericanos (1,200 millones de dólares).
- ✓ El Canal de Panamá ampliado, sólo permitirá el tránsito de buques Postpanamax de 12,000 TEU's, mientras que en México podría adaptar sus puertos para recibir barcos Súper Postpanamax, en instalaciones adecuadas y con todos los servicios y ganar ese mercado (se cuenta con experiencia en el manejo de mercancías por parte de la Autoridad Portuaria Integral).
- ✓ Debido a los constantes incrementos de peajes, que se han dado a partir de la nacionalización del Canal panameño y los posibles ajustes que se darán para subsanar la deuda de su ampliación.
- ✓ El aumento de precio de los combustibles (combustóleo) para el transporte marítimo que se da año con año.

- ✓ Debido a la implementación de normas reguladoras de contaminantes producidos por el uso de combustóleo en los buques y la entrada de la Norma Ambiental Marpol, Anexo VI, control de contaminantes TIER 3, se tendrán que usar por ley en los buques, combustibles refinados, lo cual incrementará los costos de producción en un 93% afirman los especialistas.
  
- ✓ El incremento de buques de nueva generación unido a una eficaz intermodalidad marítimo-terrestre (figura 4.10), asegura ventajas competitivas en costo y plazo frente al Canal de Panamá y en costo frente al “*Landbridge*” americano.
  
- ✓ El tránsito interoceánico de hidrocarburos presenta tendencias crecientes y sólidas (Theurel, 2012; Theurel, 2013; Diario de Náutica, 2014; Noticias 15TV, 2013; Noticiero19TV, 2014; Prasa Honduras, 2014; Canal HCH Oficial, 2015 y; Corredor Interoceánico Guatemala, 2015).

Mapa 4.4 Proyectos de canales en América para unir los océanos Pacífico y Atlántico.\*



Fuente: Elaboración propia con base en Theurel, 2012; Noticias 15TV, 2013; Diario de Náutica, 2014; Noticiero19TV, 2014; Prasa Honduras, 2014 y; Canal HCH Oficial, 2015. Fecha de consulta: 1 de mayo de 2015. \*Nota: Según Theurel (2013), Un día de navegación de un buque carguero representa un gasto de un millón de dólares.



Figura 4.10 Coatzacoalcos, Veracruz: máquina locomotora y carros de Ferrosur, 2015.\*



Fuente: Trabajo de campo al Corredor Transístmico de Tehuantepec, México, del 1 a 4 de mayo de 2015.

\*Nota: En Coatzacoalcos, Veracruz se observó el movimiento constante de carros de ferrocarril, la compañía Ferrosur, que actualmente tiene la concesión de trenes de la región cuenta con un parque vehicular moderno y con máquinas locomotoras con mucha potencia de arrastre.

La implementación del proyecto Logístico del Istmo de Tehuantepec consolidaría la integración de la administración de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, del ferrocarril del Istmo y los Recintos Fiscales Estratégicos en un solo ente coordinado, capaz de ofrecer todos los servicios logísticos y aduanales de manera eficiente y competitiva a potenciales clientes internacionales. Con directrices que permitan desarrollar, administrar, hacer rentable y competitivo el proyecto en ambas vertientes:

- A) Como un puente terrestre para el paso de contenedores.
- B) Como un Recinto Fiscal Estratégico (RFE) para la transformación de mercancías.

Un Recinto Fiscal Estratégico, permite la introducción físicas extranjeras a territorio mexicano por tiempo limitado para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación. En estos Recintos se pagan los impuestos y derechos hasta que la mercancía es retirada de los mismos. Los productos se pueden transformar sin hacer la importación previa, facilitando el cruce y la internación de las mercancías (Theurel, 2012).

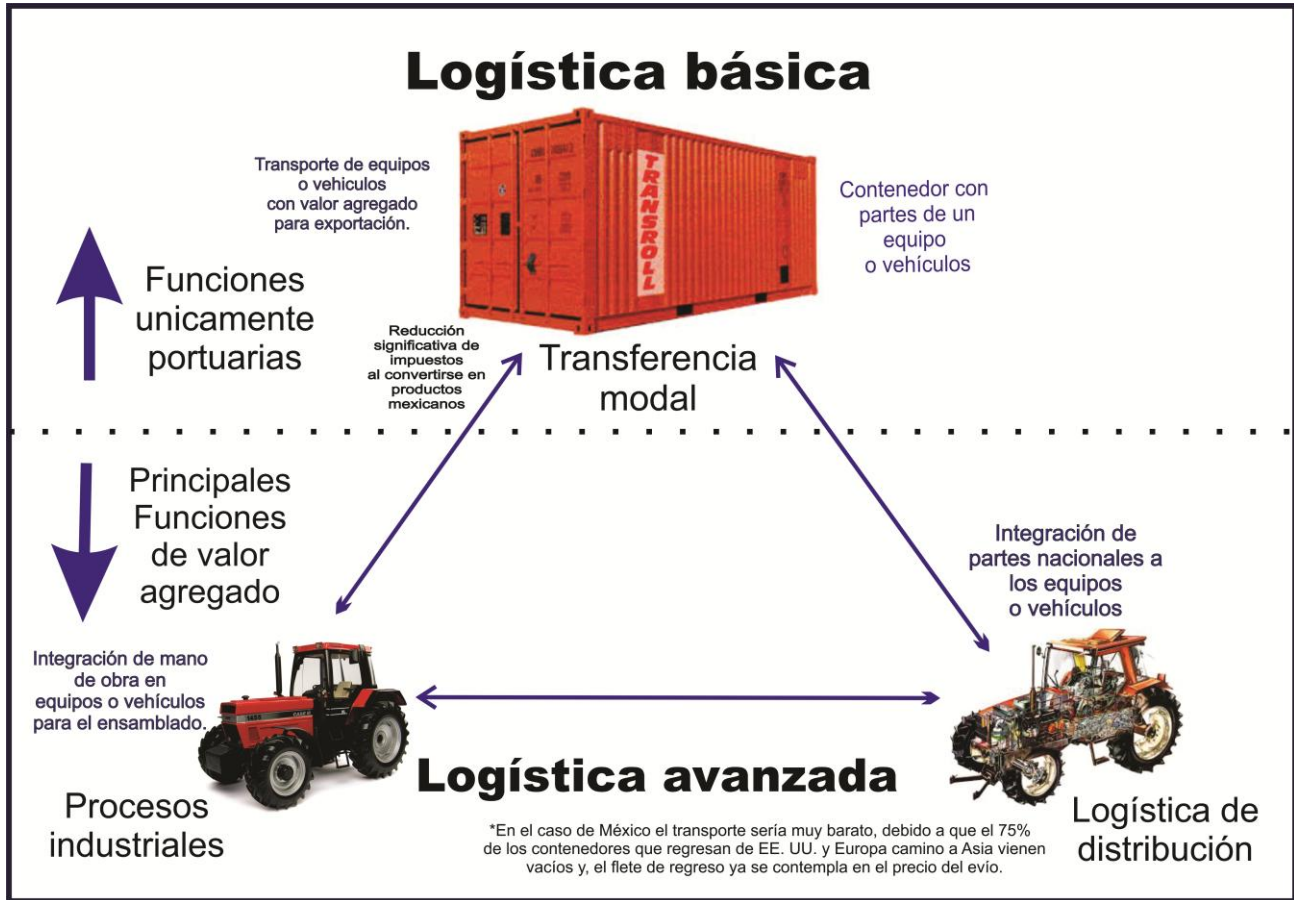
Todo el Corredor Transístmico podría operar como una unidad de Recinto Fiscal Estratégico. Los puertos, los ferrocarriles, los parques industriales, tendrían que ser integrados en una sola administración aduanera para dar un acceso ágil a la mercancía sin el pago de impuestos y aranceles. Con el fin de que la mercancía pudiera ser transformada agregándole insumos mexicanos para después poder internarla para el consumo del país o ser exportada con aranceles preferenciales establecidos en los Tratados de Libre Comercio (figura 4.11).

Los impuestos y aranceles de importación de la mercancía se pagarían hasta que esta fuera retirada. Después de que sea transformada en el interior del Recinto Transístmico y de haber pasado a ser un producto mexicano, reduciendo significativamente así los impuestos.

En el Corredor Transístmico, se requiere bajar a tierra los contenedores que regresan vacíos, esto nos daría la oportunidad de “rellenarlos” en el Istmo de Tehuantepec con productos mexicanos, con bienes de consumo. La totalidad de los contenedores que viajan de Asia a Estados Unidos o Europa van llenos, ocupados con carga. Sólo el 25% de esos contenedores regresan cargados. En el actual costo de flete marítimo de ida en el sentido hacia – Estados Unidos, ya se incluye el costo de regresar estos contenedores vacíos. Este fenómeno se refleja claramente en las balanzas comerciales de China, EE. UU. y los países europeos, donde China es un país exportador y Estados Unidos un país importador.



#### 4.11 Propuesta de Recinto Fiscal Estratégico (RFE) para la transformación de mercancías en México.\*



Fuente: elaboración propia con base a Theurel, (2012 y 2013). \*Nota: La creación de un Recinto Fiscal Estratégico daría empleo a la población y abatiría los índices de pobreza extrema que se presenta en esta región.

Con 1, 300 millones de habitantes, China también requiere importar gran parte de los insumos que requiere para abastecer sus crecientes necesidades internas de alimentos y servicios. Actualmente México, le vende a China sólo manufacturas de cobre y hierro, bienes de consumo como cerveza, pescados y mariscos, jugos y concentrados, papel, cartón, y residuos plásticos para reciclar, pero el potencial es mucho más grande. Aprovechando el flujo de regreso, México podría en los próximos años, exportar a China, y a los países asiáticos alimentos no perecederos, empacados en asépticos al alto vacío. Productos del sector pecuario, cualquier tipo de bienes de consumo contenerizados que pueden producirse o empacarse en el Istmo de Tehuantepec. Activando la económica local y aprovechando grandes extensiones de terreno que hoy son improductivos.

El regresar los contenedores cargados de Asia mejoraría aún más la competitividad del Corredor Transístmico, reduciendo los actuales precios de los fletes a través del Istmo.

La construcción del Corredor Transístmico, podría hacerse realidad como una empresa de carácter estatal-privada, así el país tendría ganancias a futuro en vez de vender la concesión y no formar parte del gran negocio que según los grandes analistas y las compañías navieras tendrá un gran auge en los años por venir.

#### **4.3.3 Los puertos “Hub” en Panamá y los procesos de acumulación por desposesión.**

Con la puesta en marcha de la ampliación del Canal, el Estado panameño aumentará su potencial como centro de trasbordo hacia el resto de la región latinoamericana y del Caribe. Hoy día, los puertos panameños son la sede de once “hubs”, o centros de transporte de las principales navieras del mundo, Maersk, CMA-CGM, MSC, APL/MOL, Hapag Lloyd, Evergreen y Hamburg Sud (Martner, 2010).

Como se mencionó en el capítulo II (página 88), los *hubs* tienen las características de centros logísticos de concentración, procesamiento, consolidación y distribución de flujos de mercancías e información, son los nodos principales de la red de puertos y transporte multimodal internacional.

Existen puertos *hubs* que debido a la envergadura de sus terminales y del tipo de embarcaciones operadas alcanzan una cobertura geográfica con vínculos trans y multicontinentales, conocidos como *hubs globales*. Estos se localizan generalmente, en el Hemisferio Norte, en las rutas Este–Oeste, donde se concentran los principales corredores y redes de transporte marítimo internacional que articulan los flujos de los tres polos económicos dominantes en la actualidad (Martner, 2010).

Tales *hubs* se alimentan de flujos que provienen tanto de las redes terrestres como de las marítimas; por lo tanto, estos puertos son expresiones del desarrollo del multimodalismo. Por ejemplo, el *hub global* constituido por el puerto de Rotterdam en Países Bajos obtiene 60% de su carga conteneirizada, como resultado de las conexiones terrestres con muchos países del norte de Europa y del Mediterráneo. En este sentido su *hinterland* (área de influencia) se ha expandido considerablemente debido a la formación de una sólida red multimodal, donde los operadores de transporte han integrado de manera eficaz los ferrocarriles y el autotransporte con el puerto. El restante 40% de la carga conteneirizada manejada en Rotterdam proviene de las rutas ribereñas alimentadoras, realizadas en barcos pequeños o barcazas. Ambas vertientes de los flujos, la terrestre y la ribereña, se concentran en este puerto holandés, desde donde son embarcadas en grandes buques hacia su destino final en América, África y Asia (Drewry, 2002)<sup>130</sup>.

En general, el continente americano aparece como una de las zonas geográficas con menor desarrollo del transbordo a nivel mundial (sólo 8.9%); sin embargo, hay grandes expectativas por parte de los gobiernos de la región y de “actores privados” (operadores portuarios, empresas exportadoras e importadoras, transportistas, etc.) de que la situación se modifique sustancialmente en los próximos años. La reestructuración y privatización portuaria en los países de Latinoamérica y el Caribe, aunadas a la tendencia global de consolidación de los servicios marítimos indirectos, ha propiciado una avalancha de proyectos para generar puertos *hubs* basados en el transbordo en el subcontinente.<sup>131</sup>

---

<sup>130</sup> Para los interesados en conocer más sobre el Puerto de Rotterdam, se sugiere visitar los distintos videos generados por él: <http://www.youtube.com/user/HavenbedrijfRdam>. Adicionalmente se recomienda un documental de National Geographic que se encuentran en: <http://youtu.be/Adf9LDWcEWE>. Fecha de consulta: 19 de julio de 2015.

<sup>131</sup> Algunos ejemplos destacados son los puertos de Balboa en Panamá, Cutuco en El Salvador, Corinto en Nicaragua, Manta en Ecuador, Matarani en Perú, Mejillones en Chile, Sepetiba en Brasil, entre otros (Drewry, 2002).

Desde México hasta el Cono Sur se multiplican las propuestas y proyectos para desarrollar puertos *hubs* articulados a corredores multimodales tierra adentro, en los cuales se concentrará la carga, tanto por vía terrestre como por transbordo marítimo. Se requiere de un análisis minucioso para establecer el potencial de cada lugar dentro del sistema. En ese sentido, parece inevitable contrastar las características geográficas económicas, tecnológicas y logísticas de los territorios donde se pretende constituir el *hub*, con las grandes tendencias del transporte internacional y de la red portuaria global (Martner, 2010).<sup>132</sup>

#### **4.3.4 Problemas financieros en el proceso de ampliación.**

Entre el 2004 y 2009 el gobierno presidido, por el entonces, presidente Martín Torrijos Espino, autorizó el 14 de octubre de 2008, la contratación del préstamo por 2,300 millones de dólares, con cinco agencias multilaterales y bilaterales de crédito para el financiamiento del programa de ampliación. La ACP suscribió el 9 de diciembre de 2008 el contrato del financiamiento parcial requerido, cuyo costo se estimó en 5,250 millones de dólares. Las agencias firmantes fueron el Banco Europeo de Inversiones; el Banco de Cooperación Internacional de Japón; el Banco Interamericano de Desarrollo; la Corporación Financiera Internacional y la Corporación Andina de Fomento (ACP, 2010).

Todos los renglones del Plan Maestro que abordaban el tema de las finanzas, presupuestos, contratos y deudas parecerían poco claros para muchos académicos, ex ingenieros canaleros, periodistas o trabajadores del sindicato. Para algunos conocedores del tema los costos del proyecto presentados por la ACP (5 mil 250 millones de dólares) resultaron sumamente bajos y, por lo tanto, se consideraron como cifras falsas. Además,

---

<sup>132</sup> Una referencia obligada son los trabajos de Hoffmann (2000) sobre el Caribe y Sudamérica. Este autor destaca que en el Caribe, varios puertos han registrado un impresionante crecimiento de su movimiento de transbordo. Eso se deriva, sobre todo, de su ubicación, ya que en el Caribe se cruzan los principales ejes de transporte Este-Oeste con las rutas Norte-Sur. Además, al tratarse de una región constituida por un gran número de islas, la carga no puede concentrarse por vía terrestre.

parte del financiamiento de la obra se realizó por medio de préstamos internacionales, al poner como aval al Canal, que constitucionalmente se considera como patrimonio de la nación. También se denunció la poca claridad de las cifras presentadas sobre la estimación de empleo que generarían las obras de ampliación del Canal. Otro aspecto grave que despertó controversias fue la denuncia de los grupos ambientalistas sobre modificaciones a la legislación ambiental para eximir a la ACP a realizar y presentar estudios de impacto ambiental sobre las obras que proyectaba realizar (Hernández, 2007).

Generalmente en la bibliografía de la ACP no se menciona con claridad de la inversión hecha por parte de los estadounidenses en el proyecto de ampliación, sólo se habla de la contratación del préstamo por 2,300 millones de dólares, con cinco agencias multilaterales y bilaterales de crédito para el financiamiento del programa de ampliación; lo mismo sucedió en las entrevistas realizadas al personal de la ACP en Panamá, en las cuales negaron la participación directa de los estadounidenses en dicho proyecto de ampliación, al argumentar que todo el proyecto sería financiado por la contratación de préstamos con agencias financieras internacionales y parte del financiamiento estaría a cargo de la ACP.

En la búsqueda de información relacionada con el financiamiento del proyecto de ampliación en internet, se localizó una página de la ACP, (2015d), con información correspondiente a la participación directa de Estados Unidos en el proyecto, el texto que expresa lo siguiente:

*“Para obtener la financiación necesaria de EE.UU. 2,300 millones de dólares para completar la ampliación de la vía, la Autoridad del Canal de Panamá firmó contratos con un grupo de entidades de crédito bilaterales y multilaterales” (figura 4.12).*

**Figura 4.12 Canal de Panamá: financiamiento del programa de ampliación, 2008.**

**El financiamiento de los 5 mil 250 millones de dólares presupuestados para el Programa:**



Estados Unidos de América	\$ 2,300 MDD
Banco Japonés de Cooperación Internacional (JBIC)	\$ 800 MDD
Banco Europeo de Inversión (BEI)	\$ 500 MDD
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	\$ 400 MDD
Corporación Financiera Internacional (IFC)	\$ 300 MDD
Corporación Andina de Fomento (CAF)	\$ 300 MDD



Subtotal:	\$ 4,600 MDD
ACP:	\$ 650 MDD
<b>Total:</b>	<b>\$ 5,250 MDD</b>

**Período de amortización: 20 años y uno de gracia de 10 años.**

Fuente: elaboración propia con base en ACP, (2010) y; ACP, (2015d).

Esta coyuntura histórica, abrió una nueva etapa de definición del Estado nacional panameño, al emerger otras problemáticas que traen al centro del debate, las arraigadas estructuras de poder que sustentan a la sociedad panameña y que están fuertemente determinadas por un pasado colonial que no logra fracturarse de raíz y que está estrechamente vinculado a los procesos de acumulación por desposesión (Yao, 2006a y; Hernández, 2007).

Es fundamental precisar que para efectos de esta investigación se considera que el actual proyecto de la ampliación constituye una “clonación” de la estructura colonial de explotación que caracterizó a la administración del Canal por parte de Estados Unidos. Así de acuerdo con Yao (2006a), en lo externo, significa la fiscalización del *pro-mundi* y *pro-*

*Estados Unidos* beneficio. En lo interno, significa la continuación del enclave de “la torre de marfil”, desligada del desarrollo nacional, pero vinculado a esa minoría que siempre ha canalizado la economía hacia sus intereses. El proyecto, tal como está, no puede ser un instrumento de desarrollo nacional, sino un arma en potencia, para agravar la situación de la pobreza de todo Panamá, por parte de esa minoría.

Aunque las obras de ampliación del Canal de Panamá están previstas para su entrega a mediados del año 2016, las mismas han enfrentado varios conflictos con las firmas constructoras debido a los sobrecostos, lo que ha repercutido en su retraso.

Una instancia de resolución de dichas diferencias determinó en enero de 2015, que la Autoridad del Canal de Panamá debía de pagar 233 millones por los sobrecostos al grupo de empresas europeas a cargo de la construcción de las nuevas esclusas para la ampliación de la vía interoceánica (figura 4.13). La decisión hizo referencia al reclamo de los contratistas sobre el tipo de mezcla de concreto y el agregado de basalto, un aspecto de la construcción, en el cual el grupo constructor argumentó tuvo costos superiores a los estipulados en el contrato original. El contratista Grupo Unido por el Canal (en adelante GUPC), liderado por la empresa española Sacyr, reclamó en ese caso, 463 millones de dólares, de los cuales, la junta le reconoció sólo 233 millones de dólares (El País, 2015).

La empresa Sacyr hizo un balance de las reclamaciones presentadas por el consorcio GUPS y la cifra ascendió a 2,698 millones de dólares. Para julio de 2015, las reclamaciones se encuentran en un proceso de resolución acorde con lo estipulado en el contrato entre la Compañía y la ACP (Dinero.com, 2015). A lo anterior la ACP argumenta que, “*una cosa es lo que diga el contratista, y otra lo que resulte del proceso de reclamo*”. Hasta julio de 2015, GUPC no ha podido sustentar ni validar los sobre costos que alega (ACP, 2015f).



**Figura 4.13 Canal de Panamá: transporte de esclusas para la ampliación, 2015.**



Fuente: [http://www.prensa.com/sociedad/Reconocen-GUPC-sobrecostes-ampliacion-Panama\\_0\\_4108839231](http://www.prensa.com/sociedad/Reconocen-GUPC-sobrecostes-ampliacion-Panama_0_4108839231).

Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.

La ACP señaló, en su momento, que la junta de resolución de conflictos emitió su decisión en la que reconoció el pago de una fracción de los montos reclamados por el contratista GUPC. Tal decisión ha mantenido molesto al consorcio, el cual ha enfrentado también, varias huelgas de trabajadores, quienes alegan exageradas jornadas laborales (ACP, 2015f).

Al cierre de esta investigación (agosto de 2015), los reclamos interpuestos del consorcio constructor sumaron unos 2,348 millones de dólares, lo que duplica el precio por el cual se adjudicó la construcción de las nuevas esclusas, el segmento más importante de la ampliación, que tiene un costo global de 5,250 millones de dólares. Los dos últimos reclamos fueron hechos por el contratista a fines de 2014, por 748 millones de dólares, por supuestos incrementos en el costo de la construcción de las nuevas esclusas y hasta por daños de imagen. Esos se sumaron a los que planteó hace un año también por presuntos sobrecostos que totalizaban 1.600 millones, y que incluían entre otros el recién resuelto por la instancia de resolución de conflictos. Esos reclamos llevaron a una parálisis temporal de los trabajos en la ampliación del canal a comienzos de 2014 (Dinero.com, 2015).



La obra se reactivó tras un acuerdo posterior en que el canal y el grupo accedieron a inyectar entre ambos 200 millones, utilizar 400 millones de una fianza y extender los plazos para el pago de adelantos multimillonarios concedidos por el canal para el arranque de los trabajos. El grupo cumplió luego de resuelto el conflicto con el traslado de 12 de 16 compuertas que faltaban por movilizar desde Italia a Panamá. En 2014, la Junta de Resolución de Conflictos decidió a favor del Canal en dos reclamos del contratista que alcanzaban casi 130 millones de dólares (*Ibid.*).

#### **4.4 Impactos marítimos-portuarios de la ampliación**

Respecto a la globalización económica asociada con el proceso de ampliación del Canal de Panamá, los puertos *hubs* se presentan como el nuevo paradigma de desarrollo del transporte y el comercio marítimo internacional. Prácticamente, todos los países centroamericanos anuncian megaproyectos para el desarrollo de puertos *hubs* en sus litorales, los cuales representan una amplia gama de impactos territoriales de naturaleza geopolítica y geoeconómica, en virtud de las grandes inversiones de las corporaciones transnacionales, en términos de infraestructura para el transporte y el comercio, lo que ha generado grandes expectativas de desarrollo regional (Martner, 2010).

El planteamiento conceptual de los puertos *hubs* fue creado y puesto en práctica en los países centrales de la Economía–Mundo Capitalista; no obstante, desde la década de 1990, fue asumido como uno de los nuevos paradigmas del desarrollo portuario latinoamericano, sin previa reflexión, ni análisis sobre las características y peculiaridades históricas, económicas y espaciales de tales países. Así, se crearon falsas expectativas de desarrollo económico litoral y regional, carentes de una interpretación propia que diera cuenta, desde disciplinas como la geografía, la planeación regional y la economía del transporte, de las condiciones de inserción y operación de los *hubs* en los países del subcontinente (CINM, 2013).

Generalmente, la ortodoxia dominante tiende a ser asumida por gobiernos y actores de países periféricos, y, en esa medida, los modelos propuestos son aplicados de forma mecánica, al obviar realidades nacionales y la existencia de un sistema jerárquico en las relaciones internacionales. Un ejemplo evidente de tal situación es la multiplicación de proyectos para construir puertos *hubs* en cada nación latinoamericana, sin reparar en el hecho de que dichas instalaciones requieren, por definición, concentrar y distribuir enormes flujos de carga conteneirizada, mismos que no todos los países de la región producen por sí solos. Tampoco se suele analizar los efectos que tiene la presencia o ausencia de corredores internacionales de carga multimodal en la localización y desarrollo de dichos *hubs* (España, 2014).

La existencia de grandes puertos *hubs*, concentradores y redistribuidores de carga se evidenció a medida que el tamaño de los buques creció y se consolidaron las grandes fusiones y alianzas estratégicas entre los principales actores del transporte marítimo e intermodal internacional (Hoffmann, 2000).

En efecto, desde esta perspectiva sistémica, la acelerada expansión de las relaciones capitalistas, que en la actualidad abarcaban prácticamente la totalidad del planeta, ha detonado un nuevo proceso de disputa por la centralidad del sistema mundial, al generar una etapa conocida como Capitalismo Global (Méndez, 1997), que hasta el momento se ha caracterizado, en lo económico, comercial y territorial, por la presencia de tres polos dominantes, a los cuales Ohmae (1991) llamó la triada del poder, constituida por Europa Occidental (básicamente la Unión Europea), Norteamérica (Estados Unidos y Canadá) y Asia Oriental (China y Japón).

Las alianzas estratégicas entre navieras y/o agentes de transporte multimodal refuerzan la configuración de la red global de puertos y de transportes.<sup>133</sup> En efecto, estas asociaciones permiten compartir espacios en buques, terminales en puertos y, en un momento dado, los sistemas de transporte, comunicación y distribución terrestre. Con ello las redes de producción–distribución se fortalecen al optimizar la infraestructura disponible y ampliar enormemente las frecuencias de viaje, la cobertura de rutas y territorios (Hoffmann, 1999).

Los flujos de carga movilizada en contenedores reproducen, aunque no de manera idéntica, los patrones de concentración en torno a estas tres regiones continentales; por lo tanto, los movimientos Este–Oeste en el Hemisferio Norte adquieren gran densidad y concentran a los puertos y sistemas de transporte más dinámicos del mundo. Durante el año 2006, 69% de los contenedores se movieron en dirección Este–Oeste, en torno a los paralelos 30 y 60 del hemisferio norte, con orígenes y destinos entre los tres bloques económicos principales, mientras que el 31% restante correspondió a flujos Norte–Sur, entre países periféricos y países de los bloques principales. En este contexto, los puertos *hubs* aparecen como los nodos articuladores de la creciente movilidad de insumos y bienes demandados por la producción fragmentada entre regiones ubicadas tanto en el eje Este–Oeste del hemisferio norte, como en los ejes Norte–Sur vinculados con las cadenas industriales globalizadas (Martner, 2010).

Entonces, esa necesidad de integrar fases dispersas del proceso productivo deviene en la creación de corredores y rutas de transporte que vinculen eficazmente tramos marítimos y terrestres para movilizar insumos *justo a tiempo* desde la puerta de planta del país emisor hasta la puerta de la planta del país receptor del flujo de bienes o materiales en cuestión.

---

<sup>133</sup> Entre estas alianzas destacan las encabezadas por la Compañía Sudamericana de Vapores, Hamburg Sud y la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica para cubrir rutas entre Latinoamérica y el Lejano Oriente y entre Latinoamérica y Europa. Por su parte, Hapag Lloyd formó alianza con APL para vincular México y Latinoamérica con Estados Unidos y Asia, a su vez China Shipping y CMA–CGM se aliaron para cubrir flujos entre el Lejano Oriente, México, Centroamérica y el Caribe (Hoffmann, 1999).

En ese sentido, la integración física de la producción fragmentada sólo puede ser posible mediante el desarrollo de extensas redes interregionales e intercontinentales de transporte multimodal. La próxima ampliación del Canal de Panamá, podrá movilizar la cargas para llevarlas a sus destinos, haciendo del Canal un excelente negocio, mientras no haya alguna(s) otra(s) competencia(s) (Martner, 2010).

El impacto de la ampliación se extenderá al segmento de gráneles secos. Cada año, cerca del 50% de las exportaciones de granos de los Estados Unidos se envían a mercados en Asia utilizando la ruta por el Canal de Panamá. Con la ampliación, los exportadores americanos podrán enviar la carga en buques de hasta 95,000 toneladas de peso muerto, aprovechando las economías de escala. De igual manera, los exportadores brasileños podrán enviar sus embarques de frijol de soya saliendo de puertos ubicados en el noreste de Brasil hacia Asia (2014a).

Los embarcadores de carbón también se beneficiarán con la ampliación. Se espera ver buques de 180,000 toneladas de peso muerto zarpando de las terminales de Newport News/Hampton Roads, Virginia, que ya cuentan con un calado de 16 metros, hacia China, y que ahorrarán hasta 13 días de tránsito en comparación con la alternativa que ofrece el Cabo de Buena Esperanza. Colombia también podrá mejorar su comercio exterior exportando carbón en naves de mayor tamaño a través del Canal ampliado. Se espera que para el año 2025, las exportaciones de carbón colombiano se tripliquen hasta llegar a 240 millones de toneladas. La ruta por Panamá permitirá ahorros hasta de 15 días de tránsito para buques con origen en Puerto Bolívar y con destino en China. Existe también la posibilidad de exportaciones de mineral de hierro con origen en Brasil y destinos en Asia (CEPAL, 2014).

En el segmento de gráneles líquidos se abrirá por primera vez la posibilidad de envíos de gas esquistado natural (GNL) procedentes del área del Golfo de México en los Estados Unidos hacia Asia. Actualmente, los buques que transportan GNL no pueden utilizar la ruta del Canal por las limitaciones establecidas por las dimensiones de las esclusas actuales. Como única recomendación, se debe hacer referencia a dos temas que van de la mano, cadena de valor y competitividad. El comercio internacional es el resultado de cadenas de valor que incluyen cada vez más una compleja red de cadenas de suministro que logran su eficiencia sobre la base de servicios logísticos y de distribución física internacional en los que juegan un papel importantísimo los diferentes modos de transporte (Mundo Marino, 2015.).

Pero no basta con ampliar el Canal. En el caso de Panamá, su competitividad va a depender de que además de ampliar el Canal, desarrolle y mejore el “clúster”<sup>134</sup> (*Hubs*) de servicios a los buques y a la carga que harán de Panamá la plataforma logística de transporte y distribución más importante de la región (*Ibid.*).

---

<sup>134</sup> Un *clúster* consistente en agrupar en una única organización a todas las industrias, los servicios y las actividades económicas de un país relacionadas con la mar. Una institución que está sustentada en la colaboración y la cooperación entre todas aquellas actividades ligadas con la mar. Los clúster no son más que un grupo de empresas de una misma industria o varias industrias relacionadas entre si que se unen para proveer bienes o servicios a grandes clientes. Fuente: Mundo Marino, (2007) y; <http://www.clustermarítimo.es/quienes-somos/que-es-el-cluster-marítimo-español/> Fecha de consulta: 07 de junio de 2015.

## CONSIDERACIONES FINALES.

### Conclusiones.

La construcción del Canal de Panamá, a principios del siglo pasado, cambió los patrones del comercio internacional al abrir nuevas rutas entre países que tradicionalmente, por su lejanía, no realizaban intercambios comerciales. El Canal fue construido con propósitos militares, pero con el paso del tiempo, se convirtió en un facilitador del comercio al acortar tiempos y distancias entre mercados de producción y de consumo. Desde su inauguración, hasta la fecha, más de un millón de buques han transitado por esta vía interoceánica y millones de toneladas de carga se han movilizado a través de esta extraordinaria obra de ingeniería. Lo que deja ver que el Canal de Panamá ha sido un catalizador del comercio internacional que ha reducido el tiempo y distancia de transporte, que se traduce en una mayor competitividad para muchos países y regiones.

Con la ampliación del Canal de Panamá se aprovecharán las economías de escala que se generan al emplazar buques cada vez de mayor capacidad en una ruta más corta, reduciendo los costos de combustible asociados a la travesía en los nuevos y más eficientes barcos Postpanamax, así como otros costos operacionales. Las compañías navieras mejorarán la conectividad ofrecida por el istmo donde confluyen 30 servicios de línea que mueven carga entre mercados de mayor densidad, rutas Asia-costa Este de Estados Unidos, costa oeste de Suramérica-costa este de Estados Unidos) y servicios alimentadores que contribuyen al comercio regional de Latinoamérica y el Caribe que se caracteriza por una menor densidad de carga.

Las nuevas esclusas permitirán el paso de buques que cargan más del doble de TEUs, de los que actualmente se transporta en los buques Panamax. Por el Canal transitarán un menor número de naves con mayor capacidad de carga. Cada día se reportan pedidos de buques que exceden los 13,200 TEUs, como los Triple E de Maersk de 18,000 TEUs, la ACP tomó las previsiones necesarias para que en el caso que de necesitarse y justificarse una ampliación adicional, pueda asumir el reto por lo que ya tiene trazada la ruta para un cuarto juego de esclusas. En este sentido la ACP cuenta ya con un proyecto que costaría 17 mil millones de dólares, un cuarto juego de esclusa (cuarto carril de tránsito), en el cual se podrían llegar a mover buques con una capacidad de 20,000 TEU's, lo cual le podría permitir competir con el Canal de Suez.

En relación con la hipótesis planteada se demostró al lo largo de la investigación que la ampliación del Canal de Panamá forma parte de los procesos de acumulación del capital al establecer un modelo que responde a la lógica territorial del capitalismo global, expresada en las estrategias y mecanismos del financiamiento, construcción y operación dicho proyecto de ampliación.

De igual manera se evidenció que prácticamente todos los países centroamericanos anuncian megaproyectos para el desarrollo de puertos *hubs* en sus litorales, y la creación de canales interoceánicos, los cuales representan una gran gama de impactos geopolíticos y geoeconómicos para América Latina.

Este rasgo de privatización, que cobra fuerza con el neoliberalismo, el cual se “desenmascara” a lo largo de toda la investigación y, se ve reflejado con las continuas privatizaciones de espacios comunales, activos públicos, bosques, ríos, lagos y montes a lo largo y ancho del continente y deben leerse como parte de una amplia estrategia de acumulación capitalista, basada en mecanismos predatorios que buscan convertir estas

instancias vitales y bienes comunes en productos con alto nivel de rentabilidad. Las transnacionales, se afianzan con el apoyo del Estado que, es la entidad responsable de crear el espacio para la acumulación, se convierte en “incondicional” y cede frente a los intereses transnacionales.

El despojo capitalista de la naturaleza se ha convertido en uno de los signos distintivos y trágicos del siglo en marcha y cobra fuerza a partir del modelo neoliberal. Como quedó de manifiesto en el Capítulo II, América Latina es una de las regiones del planeta más ricas en biodiversidad y recursos minerales y, se constituye como uno de los principales destinos de la privatización y mercantilización de los bienes naturales a manos de transnacionales y recientes Estados-nación. Es en estos países donde se instaura el proceso de “ofensiva extractivista”, que se define como un perenne ciclo de profundo y acelerado avance de la expropiación, mercantilización y depredación de los bienes comunes naturales de la región. En el sentido de la construcción de megaproyectos de infraestructura (carreteras, gasoductos, termoeléctricas, represas, entre otras), que son actividades únicas de esta nueva ola de saqueo, dependencia y recolonización característica de las últimas décadas.

### **Aportaciones.**

Entre las contribuciones del presente trabajo destaca el análisis comparativo que se hizo con relación con otros lugares donde se están generando proyectos para la construcción de canales marítimos y “secos” en la región.

Este es el caso de los canales secos: Corredor Transistmico de México; El Corredor Interoceánico de Guatemala y; el Canal Seco de El Salvador y Honduras, el elevado número de embarcaciones queriendo usar el afamado Canal de Panamá, la distancia hasta



ese punto, implica gastos de combustible, asimismo la entrada de las nuevas políticas ambientales y el cambio a combustibles más limpios que aumentarán casi al 100% sus costos en esta rubro y, las tarifas pagadas por el derecho a usarlo, además de los posibles incrementos para subsanar el costo de su ampliación, puede motivar a navieras a usar un canal seco (transporte multimodal) como una excelente alternativa.

El tiempo que se tomaría cruzar el tramo de Puerto Cortés, de El Salvador a Puerto La Unión, en Honduras, es aproximadamente al igual que el de Salina Cruz, Oaxaca - Coatzacoalcos, en Veracruz, serían de aproximadamente de 6 a 8.5 horas, pero la ventaja de nuestro país, es que está más cerca de la región asiática comparada con El Salvador y la diferencia de trayecto serían 4 días, que implican costo en combustible, gasto en sueldos de tripulación, y retraso en entregas “el tiempo es dinero en el transporte comercial”.

México cuenta con más de 40 tratados de de libre comercio con diversos países del mundo; su cercanía con los puertos asiáticos es menor comparada con el Canal de Panamá; el incrementos de los precios de los combustibles; el sobre costo en las tarifas del Canal de Panamá y, la saturación de los corredores logísticos de EE.UU.; las condiciones políticas y macroeconómicas actuales y, el crecimiento del comercio global ofrecen hoy en día al istmo de Tehuantepec una oportunidad histórica que debería de aprovecharse para la construcción de Corredor Transístmico.

Se corroboró una vez más la trascendencia del trabajo de campo en toda investigación geográfica, con el cual, en este caso se enriqueció y se fortaleció este análisis, ya que de lo contrario el desarrollo del estudio se hubiera acotado únicamente al trabajo de gabinete.

## **Limitaciones de la investigación.**

Entre algunos de los problemas que se enfrentaron durante el proceso del presente trabajo destacan:

El retraso de término de la ampliación del Canal de Panamá, que estaba programado para el 14 de agosto de 2014, para la celebración del centenario de la puesta en marcha del Canal por parte de los Estados Unidos, a raíz del apoyo brindado para la independencia de Panamá de Colombia.

En términos del trabajo de campo se reconoce que hubiese sido conveniente realizar una segunda visita para enriquecer el análisis y aplicar técnicas (Cuestionarios o encuestas).

Otra limitación de la investigación fue la imposibilidad de entrevistar a personal de la Dirección o la Gerencia, con el propósito tener mayor precisión en la información; esta circunstancia se explica por la secreción o blindaje que se originó por el problema de la inversión, los sobrecostos y los intereses de ciertos actores.

## **Prospectiva.**

A lo largo de la investigación se identificaron las interacciones económicas, políticas y sociales de los diversos agentes involucrados que intervienen en el proceso de ampliación y de sus efectos a distintas escala geográficas. Los posibles escenarios del proceso de ampliación del Canal de Panamá en el mundo, son las ventajas para el comercio mundial, su ampliación añade valor al reducir tiempo y distancia y permitir que buques más grandes aprovechen sus economías de escala para abaratar los costos de transporte.

Otros posibles escenarios son las competencias que el Canal de Panamá podría tener a futuro. Entre estos, el proyecto más ambicioso y al parecer con grandes esperanzas de que se lleve a cabo, es el Canal Interoceánico de Nicaragua, en el cual se plantea un canal de esclusas, en el que podrán transitar barcos Súper Postpanamax (18,000 contenedores) y, representaría una enorme competencia en el traslado de mercancías por ruta marítima para Panamá.

Como se mencionó a lo largo de la investigación, las tendencias del comercio marítimo mundial sugieren un aumento sostenido de los volúmenes de carga, y un crecimiento en la capacidad de los buques portacontenedores. Los puertos mexicanos necesitan adelantar sus procesos de modernización, que garanticen la adecuación de su infraestructura y sistemas para atender la demanda. Urge la necesidad de aprobar un Plan Nacional de Desarrollo Portuario Mexicano, a fin de determinar la vocación de cada uno de los puertos que conforman dicho sistema y, asegurar la puesta en marcha de los desarrollos portuarios requeridos.

Si se logrará concretar la realización del proyecto del Corredor Transistmico y se creará un Recinto Fiscal Estratégico, México podría en los próximos años, tener el plus de exportar a China, y a los países asiáticos alimentos no perecederos, empacados en asépticos al alto vacío. Productos del sector pecuario, cualquier tipo de bienes de consumo contenerizados que pueden producirse o empacarse en el Istmo de Tehuantepec. Activando la económica local y aprovechando grandes extensiones de terreno que hoy son improductivos, con ello se podrían reducirían los índices de extrema pobreza de la región.

## FUENTES DE CONSULTA

### Bibliografía.

- ACP. (2010). *La Ampliación del Canal de Panamá. Retratos de la Obra Histórica 2007-2009*. Impresora Colombiana S. A. Bogotá, Colombia.
- ACP. (2011). *Canal de Panamá Canal*. Ediciones Balboa. Salamanca, España.
- Agnew, John. (2005) *Geopolítica. Una re-visión de la política mundial*. Trama Editorial. Traducción: María D. Lois Barrios. Madrid, España.
- Altvater Elmar y Birgit Mahnkopf. (2002). *Las limitaciones de la globalización*. Editorial Siglo XXI. México, D. F.
- Alldanegra, Luis. (1996). *Hacia el Nuevo Orden Mundial del Siglo XXI*. Buenos Aires, Argentina.
- Ang, Gonzalo. (1991). *Grandes acontecimientos del Siglo XX*. Editorial Reader's Digest México, S.A. de C.V. México, D. F.
- Arguedas, Israel. (2013). *FOB [Free on Board], Zona Libre de Colón. Directorio-Catálogo, 2013-2014*. Núm. 31. Publicado por FOB ZONA LIBRE, S. A. Panamá, República de Panamá.
- Arosemena, Diógenes. (1962). *Historia Documental del Canal de Panamá*. Imprenta Nacional. Panamá, Panamá.
- Arosemena, Justo. (1981). *Panamá y nuestra América*. Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria. Biblioteca del Estudiante Universitario. México, D.F.
- Banco Nacional de Panamá. (1980). *Tratados del Canal de Panamá*. Dirección Ejecutiva para los Asuntos del Canal de Panamá y del Centro de Impresión Educativa del Ministerio de Educación. Panamá, Panamá.
- Baudrand, Vincent. (2002). *Los elementos de la mundialización*. Ed. Studyrama. París, Francia.

- Benítez, Daniela. (1999). *Estados Unidos-Panamá: La polémica en torno del Canal y su futuro inmediato*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. UNAM. México D. F.
- Bergman, Edward y William Renwick. (2011). *Introduction to Geography*. Prentice Hall Inc. New Jersey, USA.
- Bonilla, Roberto. (2006). *El lugar geográfico como propuesta paradigmática de Interpretación de los procesos socioespaciales actuales*. Tesis de Maestría en Geografía. UNAM. México, D. F.
- Bósquez, Everardo. "Capítulo I. El tratado Hay-BunauVarilla". En Castellero, Alfredo [Director]. (2004c). *Historia General de Panamá*. Primera Edición. Editorial Comité Nacional del Centenario de Panamá. Bogotá, Colombia.
- Brunner, José. (1999). *Globalización cultural y posmodernidad*. Fondo de Cultura Económica. Santiago de Chile, Chile.
- Bunge, Mario. (1997). *La ciencia, su método y su filosofía*. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, Argentina.
- Caffaratto, Alberto. (2010). *Guía del Canal de Panamá*. Ediciones Balboa. Salamanca, España.
- Cairncross, Frances. (1998). *La muerte de la distancia*. Ediciones Paidós Ibérica, S. A. Cataluña, España.
- Cairo, Heriberto. (2005). "Re-pensando la Geopolítica: La renovación de la disciplina y las aportaciones de John A. Agnew". En: Agnew, John. *Geopolítica. Una re-visión de la política mundial*. Trama Editorial. Traducción: María D. Lois Barrios. Madrid, España.
- Cantú, Gastón. (1991). *Idea de México I, Estados Unidos*. Fondo de Cultura Económica, México, D. F.
- Cardoso, Ivonne. (1993). "Capítulo III, ANSEA: De la globalización a la política económica". Tesis de Licenciatura de Relaciones Internacionales. UNAM. México, D. F.
- Castells, Manuel. (1998). *La era de la información*. Alianza Universidad. Madrid, España. Citado en Romero, Juan. (2007).

- Castilla, Ivonne. (1997). *La política exterior de Estados Unidos sobre el Canal de Panamá, en la conformación del nuevo orden mundial*. Tesis de Licenciatura de Relaciones Internacionales. UNAM. México, D. F.
- Castillero, Alfredo [Director]. (2004a). *Historia General de Panamá. Volumen I. Tomo I. Las Sociedades originarias y el orden colonial*. Comité Nacional del Centenario. Ediciones Digital Designs Group, Inc. Panamá, Panamá.
- Castillero, Alfredo [Director]. (2004b). *Historia General de Panamá. Volumen I. Tomo II. El Origen Colonial*. Comité Nacional del Centenario. Ediciones Digital Designs Group, Inc. Panamá, Panamá.
- Castillero, Alfredo [Director]. (2004c). *Historia General de Panamá. Volumen II. El Siglo XX*. Comité Nacional del Centenario. Ediciones Digital Designs Group, Inc. Panamá, Panamá.
- Castillero, Alfredo [Director]. (2004d). *Historia General de Panamá. Volumen III. Tomo I y II. El Siglo XX*. Comité Nacional del Centenario. Ediciones Digital Designs Group, Inc. Panamá, Panamá.
- Castillero, Alfredo y Michael I. Conniff. (2004c). "Capítulo XVI. Proyectos para la construcción de un Canal por Panamá". En Castillero, Alfredo. *Historia General de Panamá. Volumen II. El Siglo XX*. Comité Nacional del Centenario. Ediciones Digital Designs Group, Inc. Panamá, Panamá.
- Castillero, Ernesto. (1931). *El Ferrocarril de Panamá*. Presidencia de la República. Serie Primera. Panamá, Panamá.
- Castro, Pedro. (2006). "Geografía y Geopolítica". En Hiernaux, Daniel y Alicia Lindón [Directores]. *Tratados de Geografía Humana*. Antrophos Editorial. Barcelona, España.
- Cebrián, Juan. (2007). *Núñez de Balboa, Colón, Cortés, Orellana y otros descubridores valientes. Las aventuras de los conquistadores*. Editorial La Esfera de los Libros. Madrid, España.
- Chávez, Martha; Octavio González y Ma. del Carmen Ventura, [Editores]. (2009). *Geografía Humana y Ciencias Sociales*. El Colegio de Michoacán, A. C. Zamora, Michoacán. México.

- Chacón, Orlando. (1998). *Antología de Geografía Política*. Editorial UAEM. Toluca, Estado de México.
- Daniels, John *et al.* (2013). *International Business. Environment and operations*. Pearson-Prentice Hall. Boston, USA.
- De Banville, Marc. (2012). *Canal Francés 1880-190. La Aventura de los franceses en Panamá*. Ediciones Canal Valley, S. A. Panamá, República de Panamá.
- Dieterich, Heinz. (2003). *Nueva guía para la investigación científica. Estudios sobre las Culturas contemporáneas*. Vol. IX, Núm. 17. Junio. Universidad de Colima, México.
- Dinges, John. (1990). *Nuestro Hombre en Panamá. Cómo el General Noriega utilizó a Estados Unidos, e hizo millones en drogas y armamentos*. Editorial Lasser Press Mexicana, S. A. México, D. F.
- Dollfus, Oliver. (1982). *El espacio geográfico*. Editorial Oikos-Tau. Barcelona, España.
- Duval, Miles. (1973). *De Cádiz a Catay*. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Drewry, Maritime Research. (2002). *Global Container Terminals: Profit, Performance and Prospects*. Drewry Shipping Consultants Publishing. London, U. K.
- Enciclopedia Británica. (1997). *Enciclopedia Británica Universal en Español*. Chicago, Illinois. Estados Unidos.
- Enríquez, Francisco. (2008). "El reposicionamiento de la Geopolítica en el contexto de la Enseñanza de las Ciencias Sociales". En Puga, Cristina. [Coord.]. *Formación en Ciencias Sociales en México. Una mirada desde las universidades del país*. Editado por la Asociación para la Acreditación y Certificación de las Ciencias Sociales, A. C. (ACCECISO). México, D. F.
- Enríquez, Francisco. (2011). *Diccionario de Geografía*. Editorial Larousse. México, D. F.
- Fernández, Alberto. (1979). *El Canal de Panamá. ¿Canal Zone?*. Editorial de Ciencias Sociales. Equipo de Ediciones Especiales. La Habana, Cuba.
- Fernández, Sara. (1998). "El Canal de Panamá en la globalización de la economía mundial". En *Canal de Panamá en el siglo XXI*. Centro de Estudios Latinoamericanos. Panamá, Panamá.

- Fernández, Federico. (2009). "*Apartado 3, ¿Quién estudia ese Espacio? Una reflexión sobre la Geografía y los intereses de la Ciencias Sociales*". En Chávez, Martha, Octavio González y Ma. Del Carmen Ventura, [Editores]. (2009). *Geografía Humana y Ciencias Sociales*. El Colegio de Michoacán, A. C. Zamora, Michoacán. México.
- Friedman, Thomas. (1999). *Tradición versus innovación*. Editorial Atlántida. Buenos Aires, Argentina.
- García, Gastón. (1991). *Idea de México I. Los Estados Unidos*. Fondo de Cultura Económica. México, D. F.
- Gaspar, Luis y Toty Suárez. (1990). *Panamá, la lucha gigantesca de un pequeño gran país*. Verum et Militia. Buenos Aires, Argentina.
- Gayner, Harry. (1979). *Lo que ignoramos del Canal de Panamá*. Editores Costa Amic, S. A. México.
- Gerstle, Mack. (1992). *La tierra dividida, Historia del Canal de Panamá y otros proyectos de canal istmico*. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Giménez, Gilberto. (2009). "*Apartado 2, La Geografía Humana como ciencia social y las Ciencias Sociales como ciencias geografiabiles*" En Chávez, Martha, Octavio González y María del Carmen Ventura. [Editores]. *Geografía Humana y Ciencias Sociales*. El Colegio de Michoacán, A. C. Zamora, Michoacán. México.
- González, Pablo. (1993). *México: crisis, reestructuración económica y política, 1982-1996*. Siglo XXI editores, S. A. de C.V. México, D. F.
- González, Vicente. (1990). *Panamá y la construcción de un canal interoceánico en las Relaciones exteriores de España en el siglo XX*. Tesis de Doctorado de la Facultad de Geografía e Historia. Universidad Complutense. Madrid, España.
- Grimberg, Carl. (1991). *Historia Universal, Descubrimiento y conquista de América*. Editorial Santiago. México, D. F.
- Gutiérrez, Alejandra. (2012). "*El empoderamiento político de las mujeres. Presidencias de femeninas en América Latina 1970-2011*". Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. UNAM. México, D. F.
- Harvey, David. (2004). *El nuevo imperialismo*. Editorial Akal. Madrid, España.



- Harvey, David. (2006). "*La acumulación por desposesión*". En Bueno, Carmen y Margarita Pérez. [Coord.] *Espacios Globales*. Universidad Iberoamericana y Plaza Valdés. México, D. F.
- Harvey, David. (2007a). *Espacios del capital, hacia una geografía crítica*. Editorial Akal. Traducción de Piña, Christina. Madrid, España.
- Harvey, David. (2007b). *Breve historia del Neoliberalismo*. Editorial Akal. Madrid, España.
- Hernández, Carol. (2009). *Globalización y Nacionalización: la disputa por el Canal de Panamá*. Tesis de Maestría de Estudios Políticos y Sociales. UNAM. México, D.F.
- Hirst, Paul y Grahame Thompson. (1999). *Globalization in Question: The International Economy and the Possibilities of Governance*. 2nd edition, Polity Press. Cambridge, U.K.
- Huges, William. (1999). *Pobreza y distribución. Desarrollando el subdesarrollo. Panamá*. CEPAL. Panamá, Panamá.
- Ianni, Octavio. (1996). *Teorías de la globalización*. Editorial Siglo XXI. México, D. F.
- Instituto Geográfico Nacional. Tommy Guardia. (2007). *Atlas Nacional de la República de Panamá*. Editora Novo Art, S. A. Panamá, Panamá.
- Instituto Geográfico Nacional. Tommy Guardia. (2011). *Atlas Nacional de la República de Panamá*. Editora Novo Art, S. A. Panamá, Panamá.
- Jaramillo, Enrique. [Compilador]. (1976). *El Canal de Panamá: origen, trauma nacional y destino*. Editorial Grijalbo, S. A. México, D. F.
- Jaramillo, Enrique. (1976b). *Una Explosión en América: El Canal de Panamá*. Fondo de Cultura Económica. México, D. F.
- Johnston, Robert. (1988). "*Capítulo 2. La Geografía para el siglo XXI*". En Romero, Juan [Coord.]. (2007).
- Romero, Juan. [Coordinador]. (2007). *Geografía humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*. Editorial Ariel, S. A. Barcelona, España.

- Jones, Martin *et al.* (2004). *"The state's changing forms and functions" An introduction to Political Geography*. Routledge. London, England.
- Keohane, Robert y; Joseph Nye. (1997). *Interdependence in World Politics. The Theoretical evolution of international political economy*. Oxford, New York, USA. University Press.
- Krieger, Joel. (1993). *The Oxford Companion to Politics of the World*. Oxford, New York, USA. University Press. New York, USA.
- Krugman, Paul R. (1992). *Geografía y comercio*. Antoni Bosch Editor. Barcelona, España.
- Lacoste, Yves. (1977). *La geografía: un arma para la guerra*. Editorial Anagrama. Barcelona, España.
- Lacoste, Yves. (2008). *Geopolítica. La larga historia del presente*. Editorial Síntesis, S. A. Madrid, España.
- Lemaitre, Eduardo. (1971). *Panamá y su separación de Colombia*. Banco Popular de Panamá. Panamá, Panamá.
- Lenin, Vladimir, (2011). *El imperialismo, fase Superior del capitalismo*. Ediciones Quinto Sol, S. A. de C. V. México D. F.
- López, Liliana y Blanca Ramírez.(2012). *"Pensar el espacio: Región, paisaje, territorio y lugar en las Ciencias Sociales"* Departamento de Política y Cultura. División de Ciencias Sociales. UAM-Xochimilco. México, D. F.
- López, Lorenzo y María de la Paz Benito. (1999). *Geografía Política*. Ediciones Cátedra, S. A. Madrid, España.
- Mack, Gerstle. (1992). *La tierra dividid. Historia del Canal de Panamá y otros proyectos de Canal ístmico*. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Magallón, Marío. *"La democracia en América Latina a fin de siglo"*. En Zea Leopoldo y Mario Magallón. [Compiladores]. (1999). *Latinoamérica Fin del Milenio. Geopolítica de América Latina y el Caribe*. Fondo de Cultura Económica. México, D. F.

- Marx, Karl y Federico Engels. (1974). *La ideología alemana. Crítica de la novísimas filosofía alemana en las personas de sus representantes Feuerbach, B Beuer y Strirner y el socialismo alemán en las de sus diferentes profetas*. Ediciones Grijalbo. 5ta. Edición. Barcelona, España.
- Marx, Karl. (2004). *El Capital*. Editorial Siglo XXI. México, D. F.
- Materno, Juan. (1982). *Tratados del Canal de Panamá*. Tomo Primero. Política Internacional de Panamá. Ediciones Olga Elena. Panamá, Panamá.
- McCullough, David. (2004). *Un camino entre dos mares. La creación del Canal de Panamá*. Editorial Espasa Calpe. Madrid, España.
- Méndez, Ricardo. (1997). *Geografía económica: la lógica espacial del capitalismo global*. Editorial Ariel. Barcelona, España.
- Mingst, Karen. (2009). *Fundamentos de las Relaciones Internacionales*. Colegio de Estudios Internacionales. Centro de Investigación y Docencia Económica A.C. (CIDE). México, D. F.
- Monroe, Strickberger. (1993). *Evolución*. Ediciones Omega, S. A. Barcelona, España.
- Morison, Samuel *et al.* (1980). *Breve Historia de los Estados Unidos*. Fondo de Cultura Económica. México, D. F.
- Naranjo, Vladimiro. (2010). *Teoría constitucional e instituciones políticas*. 5ª. Edición, Editorial Temis. Bogotá, Colombia.
- Navarrete, Ela. (1990). *Panamá ¿Invasión o revolución?* Editorial Planeta. México, D. F.
- Nogué, Joan y Joan Vicente. (2001). *Geopolítica, identidad y globalización*. Editorial Ariel. Barcelona, España.
- Novel, Federico. (2000). *La política exterior de México en la era de la globalización*. Editorial Plaza y Valdés, S.A. de C.V. UAM. México, D. F.
- Ohmae, Kenichi. (1991). *El poder de la triada: las nuevas reglas de la competencia mundial*. Editorial MacGraw-Hill, Interamericana. Madrid, España.

- Ó Tuathail, Gearóid y John Agnew. (2002). "Cultural Geopolitics." En Anderson, Kay *et al.* [Editores]. *The Handbook of Cultural Geography*. Eds. Kay Anderson. England, U.K.
- Ó Tuathail, Gearóid y Simon Dalby. (1996). *Re-Thinking Geopolitics: Towards a Critical Geopolitics*. Carleton University, Canada.
- Ó Tuathail, Gearóid *et al.* (2006). *The geopolitics reader*. G. Ó Tuathail, S. Dalby y P. Routledge. 2a. Ed. England, U.K.
- Ortega, José. "Capítulo 2. La Geografía para el siglo XXI". En Romero, Juan [Coord.]. (2007). *Geografía humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*. Editorial Ariel, S. A. Barcelona, España.
- Ortega, Juan. (1989). *Destino Manifiesto. Sus razones históricas y su raíz teológica*. CNCA/Alianza Editorial Mexicana. Serie Los Noventa. México, D. F.
- Palacios, Roberto. (2009). *El proceso de descentralización del Estado panameño*. Tesis de Maestría en Administración Pública. UNAM. México, D. F.
- Pazos, Luis. (1998). *Globalización. Riesgos y ventajas*. Editorial Diana. México, D. F.
- Pereira, Juan Carlos. [Coord.]. (2001). *Historia de las Relaciones Internacionales Contemporáneas*. Editorial Ariel. México, D. F.
- Quintero, Carmen. (1996). *El Canal de Panamá: 101 preguntas*. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Ramírez, Blanca. (2003). "Modernidad, posmodernidad, globalización y territorio: un recorrido por los campos de las teorías". UNAM-Xochimilco. Miguel Ángel Porrúa. México, D. F. citado en Reyes, María Eugenia y Álvaro F. López. [Coords.]. (2012). *Explorando Territorios. Una visión desde las Ciencias Sociales*. UAM-Xochimilco. México, D. F.
- Renouvin, Pierre. (1998). *Historia de las relaciones internacionales*, Ediciones Akal. Madrid, España.
- Rebolledo, Álvaro. (1957). *Canal de Panamá. Reseña Histórico-Política de la comunicación interoceánica, con especial referencia a la separación de Panamá y a los arreglos entre los Estados Unidos y Colombia*. Biblioteca de la Universidad del Valle. Cali, Colombia.

- Reyes, María Eugenia y Álvaro F. López. [Coords.]. (2012). *Explorando Territorios. Una visión desde las Ciencias Sociales*. UAM-Xochimilco. México, D. F.
- Ricord, Humberto. (1991). *Noriega y Panamá. Orgía y Aplastamiento de la Narcodictadura*. Fondo de Cultura Económica. México, D. F.
- Rodríguez, Felipe. (1968). *El canal por Nicaragua. Estudios en la negociación canalera y su proyección en la historia de Nicaragua*. Editorial Alemana. Managua, Nicaragua.
- Rodríguez, Francisco. (2010). *Las políticas de financiamiento de la ampliación del Canal de Panamá y sus implicaciones económicas (2006-2008)*. Tesis de Licenciatura en Relaciones Internacionales. UNAM. México, D. F.
- Rojas, Alberto. (2004). *El ferrocarril Nacional de Tehuantepec, ¿jeje comercial del mundo?, 1893-1913*. Tesis de doctorado. UNAN. México, D. F.
- Romero, Alberto. (2002b). *Globalización y pobreza*. Ediciones Unariño. Universidad de Nariño Pasto. Bogotá, Colombia.
- Romero, Juan. [Coord.]. (2007). *Geografía humana. Procesos, riesgos e incertidumbres en un mundo globalizado*. Editorial Ariel, S. A. Barcelona, España.
- Rosas, María Cristina. "Capítulo 4" *El Caribe en la agenda hemisférica de Estados Unidos*". Saxe- Fernández, John. [Compilador]. (1997). *Geoeconomía y Geopolítica del Caribe. Cuba, Estados Unidos y México*. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. México, D. F.
- Rowntree, Les; Martin Lewis; Marie Price y William Wyckoff. (2012). *Diversity Amid Globalización*. Pearson Prentice Hall. New York, USA.
- Rúa, Carles. (2006). "Los puertos en el transporte marítimo". En *Ingeniería de Organización Logística Industrial*. Universidad Politécnica de Cataluña. Cataluña, España.
- Rubio, Rocío. (2004). *Imperialismo y colonialismo en el mundo*. Editorial Voluntad, S. A. Bogotá, Colombia.
- Rueda, Juan. (1982). *Panamá cintura del continente americano*. Ediciones del Instituto Cívico Cultural Guillermo Prieto. México, D. F.

- Sabonge, Rodolfo y Ricardo J. Sánchez, [Coords.]. (2009). *El Canal de Panamá en la economía de América Latina y El Caribe*. ACP-CEPAL/Naciones Unidas. Santiago de Chile, Chile.
- Sabonge, Rodolfo. (2014). *La Ampliación del Canal de Panamá. Impulsor de cambios en el comercio internacional*. CEPAL/Naciones Unidas. Santiago de Chile, Chile.
- Sánchez Calderón, Fabio Vladimir. (2008). *Viajeros Sociales*. Editorial Bogotá D. C. Norma. Santafé de Bogotá, Colombia.
- Saxe-Fernández, John [Compilador] (1997). *Geoeconomía y Geopolítica del Caribe. Cuba, Estados Unidos y México*. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM. México, D. F.
- Soler, Ricaurte. (1989). *Panamá: historia de una crisis*. Editorial Siglo XXI, S. A. de C. V. México, D. F.
- Soros, George. (1999). *La crisis del capitalismo global. La sociedad abierta en peligro*. Editorial Plaza y Janés, S. A. Barcelona, España.
- Suárez, Omar. (2011). *El Canal de Panamá 1880-1914*. Ediciones Balboa. Ciudad de Panamá, Panamá.
- Suárez, Omar. (2011a). *Diez años de administración panameña del Canal 2000-2010. ACP*. Impreso en Colombia por Cargraphics, S. A. para Editorial Novo Art. S. A. Panamá, Panamá.
- Taylor, Peter J. y Colin Flint. (2002). *Geografía Política: Economía-mundo, Estado nación y localidad*. 2ª Edición. Trama Editorial. Madrid, España.
- Torrijos, Omar. (1984). "Ideas en Borrador". En *Papeles del General*. 2ª Edición. Centro de Estudios Torrijistas. Madrid, España.
- Track, Antonio. (1999). *El Canal de Panamá*. Biblioteca de la Cultura Panameña, Tomo 16. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Turner, Anayansi; Adolfo Aguilar y Rodrigo Jauberth [Coordinadores]. (1986). "El Tratado Torrijos-Carter y los intereses vitales de los E.U." En *Relaciones Centroamérica-México, Panamá*. Editorial Unidad de Publicaciones del Centro de Investigación y Docencia Económica (CIDE). México, D. F.

- Thurow, Lester C. (1996). *El futuro del capitalismo. Cómo la economía de hoy determina el mundo de mañana*. Javier Vergara Editor, S.A. Buenos Aires, Argentina.
- Uribe, Graciela. (1998). *Geografía y Sociedad. Exploraciones en compromisos y propuestas actuales*. Centro de Investigación Científica "Jorge L. Tamayo" A. C. México, D. F.
- Wallerstein, Immanuel [Coord.]. (1996). *Abrir las Ciencias Sociales. "Informe de la Comisión Gulbenkian para la reestructuración de las Ciencias Sociales"*. Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Humanidades. Ediciones UNAM/Siglo XXI. México, D. F.
- Weber, Max. (1964). *Economía y sociedad*. Fondo de Cultura Económica. México, D. F.
- Zea, Leopoldo y Mario Magallón. [Compiladores]. (1999). *Latinoamérica fin del Milenio. Geopolítica de América Latina y el Caribe*. Fondo de Cultura Económica. México, D. F.

## Hemerografía.

- Acevedo, Alfredo. (2014). "Túnel Salina Cruz". *El Sol del Istmo*. Martes, 05 de agosto de 2014. Salina Cruz, Oaxaca.
- ACP (2013b). "El Canal de Panamá. ¿Cómo funciona? y el proceso de ampliación del Canal". *Folleto*. Esclusas de Miraflores. Panamá, Panamá
- Autrey, Sergio [Director]. (2014). *Relatos e historias en México*. Año VI, número 66, febrero. Editorial Raíces, S. A. de C. V. México, D. F.
- Bellamy Foster, John. (2002). "El redescubrimiento del imperialismo". En: *Monthly Review*, Vol. 54, N° 6, noviembre. Nueva York, EUA.
- Bueno, Gustavo. (2002). "Mundialización y globalización". En *Revista crítica del presente, El Catobles*. Número 3, mayo. Oviedo, España.
- Camargo, Pedro. (1972). "La Federación de Colombia". *Los sistemas federales del Continente Americano*. UNAM-FCE. México, D. F.

- Castells, Manuel y Jordi Borja. (1998). *“Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información”*. En *Revista Redalyc*. Eure, vol. XXIV, núm. 73, diciembre. Pontificia Universidad Católica de Chile, Chile.
- Castillero, Alfredo. (1971). La independencia de Panamá de España. En *Revista Cultural Lotería*. No. 172. Panamá, Panamá.
- Davidson, Paul. (2003). *¿Qué es erróneo en el consenso de Washington y qué debemos hacer?* En *Cuadernos de Economía* 39(2). Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, Colombia.
- Diario Basta. (2014). *“A 18 años de su privatización... Ferronales, el gran fracaso”*. *Diario del 06 de enero de 2014*. México, D. F.
- Garner, Paul. (2014). *“La unión de los océanos. El ferrocarril Nacional de Tehuantepec”* en Autrey, Sergio. [Director]. (2014). En *Revista Relatos e historias en México*. Año VI, número 66, febrero. Editorial Raíces, S. A. de C. V. México, D. F.
- González, Gustavo et al. (1994). *“Invasión a Panamá”*. En *Revista Cultural Lotería*. No. 399. Octubre y noviembre. Panamá, Panamá.
- González, Sergio. (1964). *“El Héroe, el pueblo. Narración de los sucesos ocurridos los días 9, 10 y 11 de enero de 1964”*. En *Revista Cultural Lotería*. Nº 101-102, de abril-mayo de 1964. Panamá, Panamá.
- Hoffmann, Jan. (1999). *“Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo”*. En *Revista CEPAL*. Enero. Naciones Unidas. Santiago de Chile.
- Hoffmann, Jan. (2000). *“El potencial de los puertos pivotes en la costa del Pacífico sudamericano”*. En *Revista de la CEPAL*. Agosto. Naciones Unidas. Santiago de Chile.
- Holloway, John. (2012). *“El despojo es una estrategia del capital para superar la crisis de la explotación”*. Entrevista en *Revista Theomai* 26. Buenos Aires, Argentina.
- Harmon, Russell. (2005). *El Río Chagres, Panamá. Un perfil multidisciplinario de una cuenca tropical*. En *Revista Trayectoria del Centro de Investigaciones Hidráulicas e Hidrotécnicas de la Universidad Tecnológica de Panamá*. Carolina del Norte, E.U.



- Lacoste, Yves. (2011). *“Del razonamiento geográfico, táctico y estratégico al razonamiento geopolítico: los comienzos de Hérodote”*. En *Revista Geopolítica(s). Revista de estudios sobre el espacio y poder*. Vol. 2, número 2. Universidad Complutense, Madrid, España.
- Martner, Carlos. (2010). *“Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de Hubs en México”*. En *Revista Convergencia*. Vol. 17, no. 52. Enero-abril. Toluca, México.
- New York Daily Times. (1857). *“Propuesta de compra de territorio de México, El Istmo de Tehuantepec”*. En *Diario del 31 de marzo de 1857*. New York, EE.UU.
- New York Daily Times. (1999). *“Adiós al Tío Sam de Panamá”*. En *Diario del miércoles 15 de diciembre de 1999*. New York, EE.UU.
- Paz, Jorge. (2005). *“La globalización: Más que una amenaza es una oportunidad”*. En *Revista EIA*. N° 3. Junio. Escuela de Ingeniería de Antioquía. Envigado, Colombia.
- Porcel, Néstor y Octavio Tapia. (1994). *“Capítulo 3. Genocidio en Panamá”*. *El genocidio de nuevo tipo, nuevo envase en la mentira televisada*. En *Revista Cultural Lotería* Núm. 399 Oct. y nov. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Ramírez, Blanca. (2006). *“Espacio-tiempo en la comprensión del territorio”*. *Ciudades, núm. 70. Red Nacional de Investigación Urbana*. México, D. F.
- Ratzel, Friedrich. (1986). *“Las leyes del crecimiento espacial de los Estados: una contribución a la Geografía científico-política”* En *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder* 2. (2011). Traducción al castellano de María Díaz. (2011). Universidad Complutense Madrid. Madrid, España.
- Sabatino, José. (2007). *“Tendencias del Comercio Marítimo Mundial y los Desarrollos Portuarios. III Congreso Portuario Nacional. Puertos, Logística y Transporte Isla de Margarita –Venezuela 2007”*. En *Revista Consultores Marítimos Asociados*. Sabatino Pizzolante Abogados Marítimos y Comerciales. Puerto Cabello, Venezuela.
- Salazar, Robinson; Eduardo Sandoval y Dorangélica de la Rocha. (1981). *“Torrijos. Figura, tiempo, faena”*. En *Revista Cultural Lotería*. Núm. 305-309, agosto –diciembre. Vol. I. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Sánchez, Joan-Eugeni. (1992). *Espacios y Sociedades. Geografía Política*. Serie General Número 23. Editorial Síntesis, S.A. Madrid, España.

- Slater, David. (2008). *Geopolítica y posmodernismo*. En *Revista Nueva Sociedad*. Núm. 2, 144, julio y agosto. Caracas, Venezuela.
- Soler, Giancarlo. (1994). "Capítulo 5. La invasión de Panamá, estrategias y tácticas para el nuevo orden mundial". En *Revista Cultural Lotería*. Número 399, octubre y nov. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Soler, Ricaurte. (1994). "Capítulo 1. La invasión de los Estados Unidos a Panamá". En *Revista Cultural Lotería*. Número 399. Oct. y nov. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Susto, Juan. [Coord.]. (1971). "Tratados Herrán Hay y Hay Bunau-Varilla". En *Revista Cultural Lotería*. No. 191. Octubre. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Sterling, Rolando. (1994). "Capítulo 4. La batalla de San Miguelito". En *Revista Cultural Lotería*. No. 399 oct. y nov. Editorial Universitaria. Panamá, Panamá.
- Theurel, Marcos. (2012). *El Corredor Transístmico Hoy*. Editorial Robles. Coatzacoalcos, Veracruz México.
- Tgsten, Freel Be. (2013). *Relaciones económicas entre Estados Unidos y Latinoamérica: La estructura internacional y algunos enfoques posibles. El derrumbamiento del orden anterior*. Volumen II. No. 1. Enero-junio. Universidad de Manizales, Colombia.

### **Sitios de dependencias gubernamentales y organizaciones internacionales.**

- Araúz, Celestino y Patricia Pizzurno. (2000). "El desgaste del modelo oligárquico y los Proyectos de Tratados Robles-Johnson". Portal Crítica  
<http://portal.critica.com.pa/archivo/historia/f11-42.html>  
Fecha de consulta: 25 de abril de 2014.
- Asociación Lesseps. (2007). "Historia de la construcción del Canal de Panamá"  
<http://www.associationlesseps.org/sp/panamahistorique.html>  
Fecha de consulta: 22 de marzo de 2014.
- ACP. (2001). "Cómo funciona. Detalles del funcionamiento de las esclusas".  
<http://www.pancanal.com/esp/general/howitworks/como-funcion.html>  
Fecha de consulta: 29 de agosto de 2013.

- ACP. (2006). *“El mercado del Canal, El tráfico por el Canal”*.  
<https://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2011/12/acp-plan-03-el-mercado-del-canal.pdf>  
Fecha de consulta: 24 de abril de 2014.
- ACP. (2012). *“Canal de Panamá. Así es el Canal”*.  
<http://www.pancanal.com/esp/general/asi-es-el-canal.html>  
Fecha de consulta: 29 de agosto 2013.
- ACP. (2013). *Página oficial del Canal de Panamá*.  
<http://micanaldepanama.com/> y <http://www.pancanal.com/>  
Fecha de consulta: 22 de agosto de 2013.
- ACP. (2013a). *“La Tierra de Panamá”*.  
<https://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-tierra-en-panama/>  
Fecha de consulta: 22 de agosto de 2013.
- ACP. (2014). *“Proyecto del tercer juego de esclusas para ampliar la capacidad del canal de Panamá”*.  
<http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf>  
Fecha de consulta: 29 de agosto de 2013.
- ACP. (2014a). *“Canal de Panamá. Servicios Marítimos. Rutas comerciales”*.  
<http://micanaldepanama.com/servicios/canalservicio-maritimos/rutas-comerciales>  
Fecha de consulta: 16 de enero de 2014.
- ACP. (2014b). *“Corte Culebra”*.  
<http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/corte-culebra/>  
Fecha de consulta: 21 de abril de 2014.
- ACP. (2014c). *“Hazaña de la construcción del Canal de Panamá por parte del equipo estadounidense”*.  
<http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/la-construccion-del-canal-por-los-estadounidenses/>  
Fecha de consulta: 21 de abril de 2014.

- ACP. (2014d). *“La tonelada neta, hoy llamada tonelada del Canal/Sistema Universal de Arqueo de Buques” (CPSUAB).*  
<http://micanaldepanama.com/servicios/canal-servicios-maritimos/evaluacion-de-peajes/>  
Fecha de consulta: 24 de abril de 2014.
- ACP. (2014e). *“Terminación de la construcción del Canal de Panamá por parte del equipo estadounidense”.*  
<http://micanaldepanama.com/nosotros/historia-del-canal/culminacion-de-la-construccion>  
Fecha de consulta: 21 de abril de 2014.
- ACP. (2015). *“Tráfico de naves a través del Canal de Panamá por segmento de mercado”*  
<http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2014/10/2014-Tabla09.pdf>  
Fecha de consulta: 08 de abril de 2015.
- ACP. (2015b). *“Jerarquización de Países por Flujo de Carga a través del Canal de Panamá. Año fiscal 2014”*  
<http://micanaldepanama.com/wp-content/uploads/2014/10/2014-Tabla09.pdf>  
Fecha de consulta: 08 de abril de 2015.
- ACP. (2015c). *“Autoridad del Canal de Panamá”*  
<http://www.panamatramita.gob.pa/institucion/autoridad-del-canal-de-panam%C3%A1>  
Fecha de consulta: 29 de abril de 2015.
- ACP. (2015d). *“Ampliación del Canal de Panamá. Preguntas frecuentes”*  
<http://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/#prettyphoto>  
Fecha de consulta: 12 de mayo de 2015.
- ACP. (2015e). *“Ampliación del Canal de Panamá.*  
<http://micanaldepanama.com/ampliacion/>  
Fecha de consulta: 17 de mayo de 2015.
- ACP. (2015f). *“10 mitos sobre la ampliación del Canal”.*  
<https://micanaldepanama.com/ampliacion/mitos/>  
Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.
- ACP. (2015g). *“Avance del Programa de Ampliación del Canal de Panamá”.*  
<http://micanaldepanama.com/ampliacion/>  
Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.

API. (2015). *“Características de la zona portuaria de Coatzacoalcos, Veracruz”* Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. **Administración Portuaria Integral de Coatzacoalcos**. Veracruz, México.

<http://www.puertocoatzacoalcos.com.mx/acerca-ubicacion>.

Fecha de consulta: 28 de abril de 2015.

Arqhys.com (2015). *“El puente de las Américas”*.

<http://www.arqhys.com/contenidos/puente-americas-panama.html>

Fecha de consulta: 15 de mayo de 2015.

Banrepcultural. (2014). *“Navíos de guerra frente a Cartagena, Capítulo III”*. *Los últimos derechos de Colombia en el Canal de Panamá: el tratado Uribe Vargas-Ozores*. Biblioteca Luis Ángel Arango/Museos y colecciones del Banco de la República. Bogotá, Colombia.

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/canal/can2.htm>

Fecha de consulta: 19 de marzo de 2014

Bolívar, Alberto. (2012). *“La importancia de la Geopolítica y Geoestrategia en los Planes de Desarrollo”*. *Documentos CEPLAN*. Lima, Perú.

<http://www.ceplan.gob.pe/documentos/importancia-geopolitica-geoestrategia-planos>

Fecha de consulta: 3 de julio de 2014.

Caracol Noticias. (2013). *“Nicaragua presenta expertos que realizan estudios de factibilidad del Canal Interoceánico”*.

<http://www.caracol.com.co/noticias/internacionales/nicaragua-presenta-expertos-que-realizan-estudios-de-factibilidad-del-canal-interoceanico/20130901/nota/1961639.aspx>

Fecha de consulta: 3 de julio de 2014.

Casanueva de Diego, Rocío. (1996). *“Diálogo Iberoamericano. La doctrina Monroe. Su significado y aplicación durante el siglo XIX”*. UIA, Ciudad de México.

[http://www.uia.mx/departamentos/dpt\\_estudinterna/dialogo/anticuario/doctrina%20monroe.html](http://www.uia.mx/departamentos/dpt_estudinterna/dialogo/anticuario/doctrina%20monroe.html)

Fecha de consulta: 29 de agosto de 2013.

Cámara Internacional de Navegación Marítima [CINM]. (2013). *Representing the Global Shipping Industry*.

<http://www.shippingandco2.org/EITransporteMaritimo.htm>

Fecha de consulta: 12 de octubre de 2013.

Canal seco Honduras-Salvador. (2015). *“El Canal Seco o el Corredor Logístico entre Honduras y El Salvador será el proyecto más esperado del nuevo siglo, con un precio de \$ 125 millones de dólares”*.

<http://www.skyscrapercity.com/archive/index.php/t-589633.html>

Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.

Canal seco Honduras-Salvador. (2015b). *“Honduras construirá Megapuertos y Canal Seco”*

[http://www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota\\_completa.asp?idCat=47654&idArt=8681781](http://www.elsalvador.com/mwedh/nota/nota_completa.asp?idCat=47654&idArt=8681781)

Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.

Castillero, Alfredo. (1978). *“Panamá. La historia del enclave panameño frente al tratado Torrijos-Carter”*. En *Anuario de estudios centroamericanos*. No. 4. San José, Costa Rica.

<http://www.jstor.org/discover/10.2307/25661663?uid=3738664&uid=2&uid=4&sid=21104231076091>

Fecha de consulta: 30 de agosto de 2013.

Castillero, Alfredo. (2015). *Portal Historia - FUNDACIÓN MAPFRE*.

<http://historia.fundacionmapfre.org/historia/es/coleccion/autores/alfredo-castillero-calvo.jsp>

Fecha de consulta: 11 de abril de 2015.

CEPAL. (2014). *“La ampliación del Canal de Panamá: Impulsor de cambios en el comercio internacional”*

[http://www.cepal.org/comercio/noticias/documentosdetrabajo/7/52627/Panama\\_Canal\\_spanish.pdf](http://www.cepal.org/comercio/noticias/documentosdetrabajo/7/52627/Panama_Canal_spanish.pdf)

Fecha de consulta: 19 de julio de 2015.

Composto, Claudia y Hernán Ouviaña. (2014). *“Acumulación por despojo y nuevos cercamientos: mercantilización de los bienes comunes y antagonismos renovados en América Latina”*.

[http://webiigg sociales.uba.ar/iigg/jovenes\\_investigadores/5jornadasjovenes/EJE3/Conflicto%20ambiental/COMPOSTO\\_OUVINA.pdf](http://webiigg sociales.uba.ar/iigg/jovenes_investigadores/5jornadasjovenes/EJE3/Conflicto%20ambiental/COMPOSTO_OUVINA.pdf)

Fecha de consulta: 5 de julio de 2014.

Corredor Interoceánico Guatemala, (2015). *“Proyecto de Corredor Interoceánico de Guatemala”*.

<http://www.corredorinteroceánico.com/main.asp?clc=467>

Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.

- Ecolink. (2014). *Foro Economía de Escala*.  
<http://www.econlink.com.ar/foros/economia-escala>  
Fecha de consulta: 28 de octubre de 2013.
- FAO. (2000). *Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación*.  
<http://www.fao.org/docrep/005/ac633s/AC633S02.htm#TopOfPage>  
Fecha de consulta: 04 de julio de 2015.
- Ferromex. (2015). “La mejor cobertura para llegar su carga a su destino”. Grupo México.  
<http://www.ferromex.com.mx/>  
Fecha de consulta: 06 de junio de 2015.
- Frutos, María Luisa. (1986). “Geografía, espacio y poder”. En *Dialnet: Portal de difusión de la producción científica hispana especializado en ciencias humanas y sociales*.  
<http://dialnet.unirioja.es/download/articulo/109814.pdf>  
Fecha de consulta: 22 de julio de 2014.
- Hernández, Carol. (2007). “El movimiento campesino y la oposición al megaproyecto de ampliación del Canal de Panamá”. *El movimiento de la Coordinadora Campesina Contra los Embalses en Panamá. Instituto de investigación y debate sobre la gobernanza*.  
<http://www.institut-gouvernance.org/docs/flagespiralmxcuaderno-1-ficha001vd.pdf>  
Fecha de consulta: 10 de septiembre de 2014.
- Instituto de Chile. (2014). *Academia chilena de Ciencias Sociales, Políticas y Morales*.  
<http://institutodechile.cl/cienciassociales/nomina.htm>  
Fecha de consulta: 20 de agosto de 2014.
- Jiménez, Félix. (2012). “Empleo y mercado interno en el modelo neoliberal: Una nueva hipótesis sobre el subdesarrollo”. *Departamento de Economía de Perú*.  
<http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/LDE-2012-01-03.pdf>  
Fecha de consulta: 03 de julio de 2014.
- Kern, Soeren. (2005). *¿Cuáles son los intereses de Estados Unidos en Latinoamérica? Real Instituto Elcano*.  
[http://www.realinstitutoelcano.org/analisis/866/866\\_Kern.pdf](http://www.realinstitutoelcano.org/analisis/866/866_Kern.pdf)  
Fecha de consulta: 21 de septiembre de 2014.

- Lara, Federico y Joaquín Córdoba. (2014). *“Francia: la Segunda República”*  
<http://www.artehistoria.jcyl.es/v2/contextos/2526.htm>  
Fecha de consulta: 14 de marzo de 2014.
- LexJuris. (2015) *Agencias Federales de Estados Unidos*  
<http://www.lexjuris.com/lex%20Agencias%20Federales.htm>  
Fecha de consulta 11 de abril de 2015.
- Mundo Marino. (2007). *“Clúster marítimo en Panamá benefician el desarrollo”*.  
<http://mundomaritimo.cl/noticias/cluster-maritimo-en-panama-benefician-el-desarrollo>  
Fecha de consulta: 07 de junio de 2015.
- Nayyar, Deepak. (2000). *“Mundialización y Estrategias de Desarrollo”*. En **X UNCTAD. Mesa Redonda de Alto Nivel sobre Comercio y Desarrollo: Orientaciones para el Siglo XXI. Bangkok, 12 de febrero. ONU/UNCTAC.**  
[http://unctad.org/es/docs/ux\\_tdxrt1d4.sp.pdf](http://unctad.org/es/docs/ux_tdxrt1d4.sp.pdf)  
Fecha de consulta: 26 de julio de 2014.
- Ó Tuathail, Gearóid y Simon Dalby. (1999). *Re-Thinking Geopolitics: Towards a Critical Geopolitics*. University of Minnesota Press in the US and by Routledge worldwide. *Geopolítica: Diversos conceptos a través de la historia.*  
<http://www.mflor.mx/materias/temas/geopolitica/geopolitica.htm>  
Fecha de consulta: 25 de julio de 2014.
- Pasino, Alejandro (2015). *“Crisis de la monarquía española y las revoluciones hispánicas”*. *Educación. Presidencia de la Nación. Ministerio de Educación*. Buenos Aires, Argentina.  
<http://www.educ.ar/sitios/educar/recursos/?seccion=efemerides&referente=docentes>  
Fecha de consulta: 05 de julio de 2015.
- Pianzola, Natalia y; BBCMundo, (2014). *“Dudas ambientales sobre el proyecto chino del Gran Canal de Nicaragua tendrá un curso de agua de más de 200 kilómetros, dos puertos, una vía ferro- viaria, un oleoducto y un aeropuerto, y será casi tres veces más largo que el canal de Panamá”*.  
<http://www.estrategiaynegocios.net/lasclavesdelodia/707579-330/dudas-ambientales-sobre-el-proyecto-chino-del-gran-canal-de-nicaragua>  
Fecha de consulta: 15 de mayo de 2015.



Railway, (1999). *National Railway Bulletin*. Volumen 64, número 5.

<http://www.panarail.com/sp/historia/>

Fecha de consulta: 14 de marzo de 2014.

Rodríguez, Iliana. (2010). "Protectorados". Portal Informativo Tecnológico de Monterrey.

[http://www.itesm.mx/wps/wcm/connect/snc/portal+informativo/opinion+y+analisis/firmas/dra.+iliana+rodriguez+santibanez/op\(7dic10\)jileanarodriguez#sthash.NH2RUrda.dpuf](http://www.itesm.mx/wps/wcm/connect/snc/portal+informativo/opinion+y+analisis/firmas/dra.+iliana+rodriguez+santibanez/op(7dic10)jileanarodriguez#sthash.NH2RUrda.dpuf)

Fecha de consulta: 29 de junio de 2015.

Sánchez, Ricardo y Diego Uribe. (1989). "Capítulo I al III, Navíos de guerra frente a Cartagena". En *Biblioteca Virtual de Colombia Luis Ángel Arango*. Bogotá, Colombia.

<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/historia/canal/can2.htm>

Fecha de consulta: 19 de marzo de 2014.

SEDNA, Portal Planeta. (2014). *El Canal de Panamá, historia, construcción y ampliación*.

<http://www.portalplanetasedna.com.ar/panama.htm#panama>

Fecha de consulta: 21 de marzo de 2014.

SELA. (2000). *Globalización, inserción e integración: Tres grandes desafíos para la región*. (SP/Di N° 8-2000). Secretaría Permanente. Junio.

<http://lanic.utexas.edu/~sela/docs/spdi8-2000.htm>

Fecha de consulta: 26 de julio de 2014.

Sites.google.com (1996). "Independencia de Panamá de España. Antecedentes, causas y consecuencias". <https://sites.google.com/site/independenciadepanamadeespa/>

Fecha de consulta: 16 de marzo de 2014.

SOA. (2012). *Apuntes de The School of Americas. SOA Watch: Oficina de América Latina. Venezuela*.

<http://www.soawlatina.org/prensa.html>

Fecha de consulta: 24 de abril de 2014.

SOA. (2014). *Apuntes de The School of Americas. SOA Watch: Oficina de América Latina. Venezuela*.

"Nunca Mas: Ni Asesinos, Ni Torturadores, Ni Dictadores"

[http://www.soaw.org/soaw/index.php?option=com\\_content&view=category&layout=blog&id=71&Itemid=108](http://www.soaw.org/soaw/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=71&Itemid=108)

Fecha de consulta: 24 de noviembre de 2014.

- Spencer, Herbert. (1896). *“Darwinismo social, Spencer aplica las leyes de naturaleza a la sociología”*.  
<http://www.portalplanetasedna.com.ar/darwinismo.htm>  
Fecha de consulta: 28 de julio de 2014.
- STRI. (2003). *Instituto Smitsonian de Investigaciones Tropicales. “Transitando el Canal de Panamá”*.  
[https://www.stri.si.edu/english/PDFs/culebra\\_education\\_eng/pasaje\\_al\\_paraiso.pdf](https://www.stri.si.edu/english/PDFs/culebra_education_eng/pasaje_al_paraiso.pdf)  
Fecha de consulta: 04 de julio de 2015.
- STRI. (2015). *Instituto Smitsonian de Investigaciones Tropicales. “Acerca del STRI Panamá”*.  
[http://stri.si.edu/espanol/acerca\\_stri/index.php](http://stri.si.edu/espanol/acerca_stri/index.php).  
Fecha de consulta: 04 julio de 2015.
- STRI. (2015b). *Instituto Smitsonian de Investigaciones Tropicales*.  
[http://www.stri.si.edu/sites/cooke/PDF/Tesis\\_Julia\\_Mayo/doc5\\_CAPITULO-I.pdf](http://www.stri.si.edu/sites/cooke/PDF/Tesis_Julia_Mayo/doc5_CAPITULO-I.pdf)  
Fecha de consulta: 04 julio de 2015.
- Suárez, Omar y Ricardo Ríos. (2011). *“La odisea del Canal de Panamá”*. **Espacio el Latino.com**  
[http://letrasuruguay.espaciolatino.com/aaa/rios\\_torres\\_ricardo\\_arturo/omar\\_jaen\\_suarez\\_y\\_la\\_odisea\\_del\\_canal.htm](http://letrasuruguay.espaciolatino.com/aaa/rios_torres_ricardo_arturo/omar_jaen_suarez_y_la_odisea_del_canal.htm)  
Fecha de consulta: 25 de abril de 2014.
- Suez Canal. (2008). *“Suez Canal Authority. About Suez Canal”*. **Página oficial del Canal de Suez**. <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=17>  
Fecha de consulta: 28 de agosto de 2013.
- Theurel, Marcos. (2013). *“Presentación del Proyecto Tren Transístmico”*. Video del 04 de julio de 2013. *Comisión especial Sur-Sureste. Sesión informativa “EL Corredor Transístmico”*.  
<https://www.youtube.com/watch?v=uwZqXOI-fyI>  
Fecha de consulta: 03 de junio de 2015.
- Turismo de Panamá. (2013). *Página de Turismo de Panamá*.  
<http://www.hpturismo.net/panama/panama.htm>  
Fecha de consulta: 18 de octubre de 2013.

UNCTAD. (2015). *“Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo”*. **Oficina de las Naciones Unidas y los organismos internacionales con sede en Ginebra, Suiza.**

<http://www.exteriores.gob.es/RepresentacionesPermanentes/OficinadelasNacionesUnidas/es/quees2/Paginas/Otros%20Organismos%20y%20Fondos/UNCTAD.aspx>

Fecha de consulta: 20 de agosto de 2015.

Vega, Renán. (2011a). *“Protectorado de Estados Unidos y capitalismo gangsteril. Colombia dos siglos después”*. **Rebelión noticias**. Bogotá, Colombia.

<http://rebellion.org/noticia.php?id=123292>

Fecha de consulta: 31 de julio de 2014.

Vega, Renán. (2011b). *“Las bases militares de Estados Unidos son puntas de lanza para dominar América Latina y El Caribe”*. **ADITAL noticias de América Latina y el Caribe, y CISPAL Comité Independencia y Soberanía para América Latina.**

<http://site.adital.com.br/site/noticia.php?lang=ES&cod=79274>

Fecha de consulta: 31 de julio de 2014.

Yao, Julio. (2006a). *¿Es el canal patrimonio inalienable de la nación o propiedad de la ACP?, ¿Cómo y por qué eliminaron a Omar Torrijos y quiénes son los únicos y verdaderos dueños del Canal, de sus actividades y servicios conexos?* **Conferencia dictada el 18 de julio del 2006.**

<http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/tar124/03yao.html>

Fecha de consulta: 5 de octubre de 2013.

Yao, Julio. (2006b). *“Historia, Diplomacia y Derecho en el Proyecto de Ampliación del Canal, Primer Foro Nacional sobre la ampliación del Canal. Conferencia dictada el 18 de julio de 2006.*

<http://noalaampliacion.tripod.com/posiciones/id25.html>

Fecha de consulta: 5 de octubre de 2013.

Rúa Costa, Carles. (2006). *“Los puertos en el transporte marítimo”*. EOLI: Ingeniería de Organización Logística Industrial. **Universidad politécnica de Cataluña**. Cataluña, España.

<https://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>

Fecha de consulta: 9 de marzo de 2014.

Zúñiga, Mauro. (2013). *“De la invasión de los Estados Unidos a la venta del Cana”*. **Rebelión Noticia.**

<http://www.rebellion.org/noticia.php?id=172615>

Fecha de consulta: 30 de abril de 2014.

## Revistas electrónicas.

- Acosta, José Isaac. (2000). "El Canal de Panamá después del año 2000". En *Revista digital de la Secretaría de Relaciones Exteriores*. México, D. F.  
<http://www.sre.gob.mx/revistadigital/images/stories/numeros/n59/perez.pdf>  
Fecha de consulta: 21 de marzo de 2014.
- Aguilar, Eva. (2012). "Los secretos geológicos de Panamá". En *Revista Banco General, S. A.*  
<https://www.bgeneral.com/Revista/articulos/2012/2012-03/secretosgeologicos.asp>  
Fecha de consulta: 4 de noviembre de 2013.
- Alvear, José (2003). "Rechazo de aceptación del Tratado Herrán-Hay por parte del Congreso de Colombia". En *Revista electrónica El Tiempo*.  
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-1009767>  
Fecha de consulta: 10 de abril de 2014.
- Aranda, José Luis. (2008). "Acuerdos Bretton Woods". En *Revista electrónica de economía. El país*.  
<http://economia.elpais.com/economia/2008/11/15/actualidad/1226737974850215.html>  
Fecha de consulta: 24 de abril de 2014.
- Aznaran, Guillermo. (2002). "Globalización 2002: Balance y perspectivas". En *Revista Gestión en el Tercer Milenio*. Año 5. Núm. 9. Octubre. UNMSM. Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima, Perú.  
[http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/administracion/v05\\_n9/globalizacion\\_2002.htm](http://sisbib.unmsm.edu.pe/bibvirtual/publicaciones/administracion/v05_n9/globalizacion_2002.htm)  
Fecha de consulta: 25 de julio de 2014.
- Berguido, Fernando. (2011). "El Canal de Panamá. Una revisión". En *Revista Harvard review of Latin American*.  
<http://www.drclas.harvard.edu/publications/revistaonline/fall-2011/panama-canal>  
Fecha de consulta: 25 de agosto de 2014.
- Bergsten, Fred. (1973). *Relaciones económicas entre Estados Unidos y Latinoamérica: la estructura internacional y algunos enfoques posibles* "El derrumbamiento del orden anterior". En *Revista electrónica de la Universidad de Chile*. Vol. 6, No. 24.  
<http://www.revistaei.uchile.cl/index.php/REI/article/viewFile/17325/19756>  
Fecha de consulta: 20 de agosto de 2015.

- Bonefeld, Werner. (2012). *“La permanencia de la acumulación primitiva: fetichismo de la mercancía y constitución social”*. En *Revista Theomai* 26. Estudios sobre Sociedad y Desarrollo. Buenos Aires, Argentina.  
[http://revista-theomai.unq.edu.ar/NUMERO%2026/contenido\\_26.htm](http://revista-theomai.unq.edu.ar/NUMERO%2026/contenido_26.htm)  
Fecha de consulta: 4 de julio de 2014.
- Bouzas, Roberto y Ffrench-Davis, Ricardo. (1998). *“La globalización y la gobernabilidad de los países en desarrollo”*. En *Revista de la CEPAL*. N°. Extraordinario, Octubre.  
<http://www.cepal.org/publicaciones/xml/9/19379/ferer.htm>  
Fecha de consulta: 26 de julio de 2014.
- Cairo, Heriberto. (2011). *“La Geopolítica como «ciencia del Estado»: el mundo del general Haushofer, Geopolítica”*. En *Revista de estudios sobre espacio y poder*. Vol. 3. México, D. F.  
<http://revistas.ucm.es/index.php/GEOP/article/viewFile/42333/40293>  
Fecha de consulta: 21 de julio de 2014.
- Calloni, Stella. (2013). *“El patio trasero en rebelión, Maduro le ganó al golpismo”*. En *Revista electrónica: CUBADEBATE contra el terrorismo mediático*.  
[http://www.cubadebate.cu/opinion/2013/04/24/el-patio-trasero-en-rebelion-maduro-le-gano-al-golpismo/#.VCZDd\\_lDXkM](http://www.cubadebate.cu/opinion/2013/04/24/el-patio-trasero-en-rebelion-maduro-le-gano-al-golpismo/#.VCZDd_lDXkM)  
Fecha de consulta: 26 de septiembre de 2014.
- CISPAL/Adital. (2014). *“América Latina y el Caribe. Las 36 bases de EE.UU. amenazan la paz en América Latina”*. En *Revista Tercera Información. Para democratizar la sociedad de la información*.  
<http://www.tercerainformacion.es/spip.php?article62375>  
Fecha de consulta: 3 de julio de 2014.
- Collado, Adriana. (2014). *El Destino Manifiesto y la colonización del oeste*.  
<http://historiausa.about.com/od/oeste/a/Que-Fue-La-Doctrina-Del-Destino-Mani-fiesto.htm>  
Fecha de consulta: 04 de abril de 2014.
- Composto, Claudia. (2012). *“Acumulación por despojo y neoextractivismo en América Latina. Una reflexión crítica acerca del Estado y los movimientos socio-ambientales en el nuevo siglo”*. En *Revista Astrolabio*. Núm. 8.  
<http://revistas.unc.edu.ar/index.php/astrolabio>.  
Consultada el 3 de julio de 2014.

- Composto, Claudia y Mina Lorena. (2012). *“El despojo es una estrategia del capital para superar la crisis de la explotación”*. En *Revista Theomai* 26. Segundo semestre. Buenos Aires, Argentina.  
<http://revista-theomai.unq.edu.ar/NUMERO%2026/Holloway%20-%20Entrevista.pdf>  
Fecha de consulta: 4 de julio de 2014.
- Cruz, Antonio. (1995). *“Estados Unidos y Centroamérica: La era del Comercio”*. En *Revista INCAE. Vol. VIII, Núm. 2*.  
<http://web.mit.edu/course/21/21f.707/EstadosUnidosyCentro.html>  
Fecha de consulta: 14 de julio de 2014.
- De Angelis, Massimo. (2012). *“Marx y la acumulación primitiva. El carácter continuo de los cercamientos capitalistas”*. En *Revista en Theomai* 26. Segundo semestre. Buenos Aires, Argentina.  
<http://revistatheomai.unq.edu.ar/NUMERO%2026/Holloway%20-%20Entrevista.pdf>  
Fecha de consulta: 4 de julio de 2014.
- Dinero.com. (2015). *“Ampliación del Canal de Panamá: sobrecostos casi alcanzan la inversión”*. En *Revista electrónica Dinero*. Mayo de 2105.  
<http://www.dinero.com/empresas/articulo/recursos-para-ampliacion-del-canal-panama/208714>  
Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.
- Diners.com. (2012). *“Las islas de Panamá son tesoros en medio del agua”*. En *Revista electrónica Diners*. Enero 10 de 2012.  
[http://revistadiners.com.co/articulo/25\\_244\\_las-islas-de-panama-son-tesoros-en-medio-del-agua](http://revistadiners.com.co/articulo/25_244_las-islas-de-panama-son-tesoros-en-medio-del-agua)  
Fecha de consulta: 13 de febrero de 2014.
- El Comercio Portafolio. Economía y negocios. (2013). *“Crisis en el Canal de Panamá golpearía a la economía del país”*. En *Revista de comercio. El país*. Lima, Perú.  
<http://elcomercio.pe/economia/mundo/%20crisis%20-canal-panama-golpearia-economia-pais-noticia-1707935>  
Fecha de consulta: 1 de septiembre de 2013.
- España, Omar. (2014). *“El Canal de Panamá, su importancia en el comercio marítimo mundial actual”*. En *Magazine Protocolo Foreign Affairs & Lifestyle*.  
<http://www.protocolo.com.mx/comercio-y-negocios/el-canal-de-panama-su-importancia-en-el-comercio-maritimo-mundial-actual/>  
Fecha de consulta: 15 de diciembre de 2013.

- Evenett, Simon. (1999). "El sistema de comercio mundial. El camino por recorrer". En *Revista electrónica Finanzas y Desarrollo*. Diciembre.  
<https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/spa/1999/12/pdf/evenett.pdf>  
Fecha de consulta: 25 de Julio de 2014.
- Expansión (2014). "La ampliación del Canal de Panamá, una obra de ingeniería faraónica". En *Revista electrónica Expansión*.  
<http://www.expansion.com/2014/08/10/empresas/inmobiliario/1407694805.html>  
Fecha de consulta: 22 de mayo de 2015.
- Ferrer, Aldo. (1998). "América Latina y la globalización". En *Revista de la CEPAL*. Número extraordinario. Octubre.  
<http://www.cepal.org/publicaciones/xml/9/19379/ferer.htm>  
Fecha de consulta: 26 de julio de 2014.
- Flórez, Camilo Andrés. (2004). "Imperialismo: el salto de la opresión a la auto-opresión". En *Magacín Carta Blanca*. Bogotá, Colombia.  
<http://magacincartablanca.com/2014/05/31/imperialismo-el-salto-de-la-opresion-a-la-auto-opresion/>  
Fecha de consulta: 21 de septiembre de 2014.
- Galeón. (2013). "Panamá y sus provincias". En: *Revista electrónica de turismo*.  
<http://panamaysusprovincias.galeon.com/>  
Fecha de consulta: 18 de octubre de 2013.
- García, Federico. (2001). "Anthony Giddens y la globalización en la tercera vía". Globalización. En *Revista Web Mensual de Economía, Sociedad y Cultura*.  
<http://www.rcci.net/globalizacion/2000/fg148.htm>  
Fecha de consulta: 26 de julio de 2014.
- González, Ricardo. (2013). "Postpanamax: Los colosos que cruzarán el Canal". En *Revista Informativo Marítimo Portuario*.  
<http://www.camae.org/files/Informar/A%C3%B1o%202013/Enero/Aprendiendo%20mas/Aprendiendo%20mas.pdf>  
Fecha de consulta: 30 de octubre de 2013.
- Grautoff, Manfred, Chavarro Fernando. (2009). "Geopolítica, poder y capacidad nacional: Una aproximación econométrica". En *Revista Geopolítica, poder y capacidad nacional*. Enero-junio.  
<http://www.unilibre.edu.co/CriterioLibre/images/revistas/10/CriterioLibre10art01.pdf>  
Fecha de consulta: 10 de mayo de 2014.



Guía Turística de Panamá. (2013). *“Panamá y sus provincias”*. En *Revista electrónica Guía Turística de Panamá*.

<http://panama.ysusprovincias.galeon.com/>

Fecha de consulta: 23 de octubre de 2013.

Harvard Business Review. (2013). *Magazine, Articles, Blogs*.

<http://hbr.org/>.

Fecha de consulta: 5 de octubre de 2013.

Hernández, Pascual. (2000). *“Viaje al fin del mundo”*. En *Revista electrónica de turismo: Destinos Internacionales*.

<http://www.viajeroshoy.com/destinosinternacionales/cabo-de-hornos.html?showall=1>

Fecha de consulta: 27 de agosto 2013.

Historia Cultural.com. (2012). *“Los Caribes”*. *Historia Universal*.

<http://www.historiacultural.com/2012/08/cultura-de-los-caribes.html>

Fecha de consulta: 5 de julio de 2015.

Holloway, John. (2012). *“El despojo es una estrategia del capital para superar la crisis de la explotación”*. Entrevista con John Holloway. En *Revista Theomai 26*.

<http://revista-theomai.unq.edu.ar/NUMERO%2026/Holloway%20-%20Entrevista.pdf>

Fecha de consulta: 4 de julio de 2014.

Ingenieros industriales. (2013). *“Transporte multimodal”*. Transporte Marítimo. En *Revista Catalogo digital Ingenieros Industriales*.

<http://ingenierosindustriales.jimdo.com/herramientas-para-el-ingeniero-industrial/me-dios-y-gesti%C3%B3n-del-transporte/transporte-multimodal/>

Fecha de consulta: 28 de octubre de 2013.

Keohane Robert O y; Joseph S Nye Jr. (1989). *“Power and Interdependence: World Politics in Transition. Power and interdependence in the information age*. En *Magazine Foreign Affairs. Sep/oct*.

<http://www.rochelleterman.com/ir/sites/default/files/Keohane%20Nye%202000.pdf>

Fecha de consulta: 10 de octubre de 2014.

La Guía 2000. (2000). *“Panamá, relieve e hidrografía/La guía de Geografía”*. En *Revista electrónica: La Guía 2000*.

<http://geografia.laguia2000.com/relieve/panama-relieve-e-hidrografia>

Fecha de consulta: 17 de agosto de 2013.



- Lecturalia. (2014). *George Soros, Trayectoria*.  
<http://www.lecturalia.com/autor/1055/george-soros>  
Fecha de consulta: 21 de septiembre de 2014.
- Mackinder, Halford J. (1904). "The Geographical Pivot of History". En *The Geographical Journal*. Vol. 23. Núm. 4. Abril.  
<http://intersci.ss.uci.edu/wiki/eBooks/Articles/1904%20HEARTLAND%20THEORY%20HALFORD%20MACKINDER.pdf>  
Fecha de consulta: 22 de febrero de 2015.
- Merchand, Marco. (2013). "El estado en el proceso de acumulación por desposesión favorece a transnacionales de minería de oro y plata en México. La economía norteamericana y canadiense necesita los minerales de América Latina como los pulmones necesitan el aire". En *Revista electrónica: Paradigma económico*. Año 5, Núm. 1. Enero-junio, 2013. México.  
[http://www.uaemex.mx/feconomia/Publicaciones/p501/El\\_estado.pdf](http://www.uaemex.mx/feconomia/Publicaciones/p501/El_estado.pdf)  
Fecha de consulta: 4 de de julio de 2014.
- Millán, Julio A. (1993). "La Cuenca del Pacífico: mito o realidad". En *Revista electrónica Comercio Exterior*. Vol. 43, núm. 4. Abril, 1993. México.  
<http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/253/4/RCE4.pdf>  
Fecha de consulta: 4 de de julio de 2014.
- Monthly Review. (2001). *Problema 05*. Volumen 53. (Octubre).  
<http://monthlyreview.org/2001/10/01/questioning-globalization/>  
Fecha de consulta: 26 de julio de 2014.
- Mundo Marítimo. (2011). "Buques Super Postpanamax ponen a prueba la capacidad de Valparaíso". En *Revista electrónica: Información Marítima Latinoamérica*.  
<http://mundomaritimo.cl/noticias/buques-super-post-panamax-ponen-a-prueba-na-la-capacidad-de-valparaiso>  
Fecha de consulta: 30 de octubre de 2013.
- Ó Tuathail, Gearóid. (2002). "Las aplicaciones modernas y situación actual Geopolítica: ¿Entre la modernidad y la posmodernidad? "  
<http://archivo.abc.com.py/2002-11-22/articulos/20237/geopolitica-aplicaciones-modernas-y-situacion-actualentre-la-modernidad-y-la-posmodernidad>  
Fecha de consulta: 11 de octubre de 2013.

- Ochoa, Mónica. (2103). “Canal del Suez”. *Artículo de historia del Canal de Suez*.  
<http://fluidos.eia.edu.co/hidraulica/articulos/historia/suez/suez.html>  
Fecha de consulta: 28 de agosto de 2013.
- Ohmae, Kenichi (2000). *The Godzill Companies of the New Economy. First Quarter*.  
<http://www.strategy-business.com/article/18-00112?gko=2dc0d>  
Fecha de consulta: 25 de julio de 2014.
- Otálora, Rosalvina y Julio Enrique Cortés. (2009). “Análisis de las relaciones entre la economía y el conflicto, a partir de la georeferenciación cómo herramienta de investigación”. En *Revista diálogo de saberes. Julio-diciembre*. Universidad Libre de Bogotá, Colombia.  
[dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3224933.pdf](http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3224933.pdf)  
Fecha de consulta: 22 de julio de 2014.
- Panamá Tours. (2013). “Las características generales y el clima de Panamá”. En *Revista electrónica De turismo*.  
[http://www.panamatours.com/Facts/Useful%20Facts\\_esp.htm](http://www.panamatours.com/Facts/Useful%20Facts_esp.htm)  
Fecha de consulta: 28 de agosto de 2013.
- Pérez, Alfredo e Iván Roberto Sierra. (1998). “La reversión del Canal de Panamá”. En *Revista mexicana de política exterior*.  
<http://www.sre.gob.mx/revistadigital/images/bstories/numeros/n59/perez.pdf>  
Fecha de consulta: 22 de marzo de 2014.
- Provincias de Panamá. (2013). En *Revista electrónica de turismo*.  
<http://dondeenpanama.comoj.com/deinteres/provinciaspma.htm>  
Fecha de consulta: 18 de octubre de 2013.
- Quijano, Jorge. (2014). *Canal de Panamá duplicará sus ingresos en 10 años*. En *Revista electrónica de economía*.  
<http://www.dinero.com/internacional/articulo/impacto-economico-ampliacion-del-canal-panama/200238>  
Fecha de consulta: 18 de septiembre de 2014.
- Reich, Robert B. (1993). “El trabajo de las naciones. Hacia el capitalismo del siglo XXI”. En *Revista de Relaciones Internacionales*. Número 5. Buenos Aires, Argentina.  
[http://www.iri.edu.ar/revistas/revista\\_dvd/revistas/revista%205/R5LEC.html](http://www.iri.edu.ar/revistas/revista_dvd/revistas/revista%205/R5LEC.html)  
Fecha de consulta: 26 de julio de 2014.

- Romero, Alberto. (2002a). "Globalización". En *Revista Pensamiento económico*. Año 1, Número 1.  
[revistapensamiento.galeon.com/ultimaedicion/romero.htm](http://revistapensamiento.galeon.com/ultimaedicion/romero.htm)  
Fecha de consulta: 24 de julio de 2014.
- Revista Cultural Lotería. (1940-2014). Panamá, Panamá.  
<http://bdigital.binal.ac.pa/loteria/>  
Fecha de consulta: 4 de octubre de 2014.
- Sánchez, Juan Eugenio. (1979). "Poder y espacio". *Geocrítica*. En *Cuadernos críticos de Geografía Humana*. Año IV. Número 23. Septiembre de 1979.  
<http://www.ub.edu/geocrit/geo23.htm>  
Fecha de consulta: 7 de julio de 2014.
- Seoane, José. (2012). "Neoliberalismo y ofensiva extractiva. Actualidad de la acumulación por despojo, desafíos de Nuestra América". En *Revista Theomai* 26. Segundo semestre. Buenos Aires, Argentina.
- Silva, Adán. (2013). "Nicaragua da paso decisivo hacia canal interoceánico chino".  
<http://www.ipsnoticias.net/2013/06/nicaragua-da-paso-decisivo-hacia-canal-interoceanico-chino/>  
Fecha de consulta: 10 de mayo de 2015.
- Vallejo, Claudia. (2001). "El dilema de la globalización". *El Espectador*. Santafé de Bogotá.  
<http://www.elespectador.com/economico/nota1.htm>  
Fecha de consulta: 09 de mayo de 2015.
- Vargas Llosa, Mario. (2000). "Culturas y globalización". *El Tiempo*. Santafé de Bogotá.  
[http://www.eltiempo.com.co/hoy/led\\_a000tn0.html](http://www.eltiempo.com.co/hoy/led_a000tn0.html)  
Fecha de consulta: 26 de julio de 2014.
- Vine, David. (2012). "Nenúfares: Las nuevas bases de Estados Unidos repartidas por el globo". En *Revista Tercera Información. Para democratizar la sociedad de la información*.  
<http://www.tercerainformacion.es/spip.php?article40133>  
Fecha de consulta: 22 de septiembre de 2014.
- Vázquez, Tamara. (2014). "La ampliación del Canal de Panamá, una obra de ingeniería Faraónica". En *Revista electrónica Expansión*. Agosto.  
<http://www.expansion.com/2014/08/10/empresas/inmobiliario/1407694805.html>  
Fecha de consulta: 17 de mayo de 2015.

Winters, Jeffrey A. (2012). *Oligarchy*. En *Reseña en Revista SAAP*. Vol. 6, no. 2, diciembre. Buenos Aires, Argentina.  
[http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1853-19702012000200012&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?pid=S1853-19702012000200012&script=sci_arttext)  
Fecha de consulta: 05 de octubre de 2013.

## Diarios en línea.

Bernal, Iratxe. (2014). “Las Negociaciones para la construcción de Canal de Panamá”. *Diario La Voz de Galicia*. Lunes 03 de febrero de 2014. Galicia, España.  
<http://www.lavozdeg Galicia.es/SSEE/print.jsp?iContenido=0003201401G13P22991&idSeccion=B2B2DE4C0A80B198012D4608EEBF7B44>  
Fecha de consulta: 08 de febrero de 2014.

Canal HCH oficial. (2015). “250 millones de dólares disponibles para el canal seco”. *Canal de TV de Honduras*. Publicado el 04 de mayo de 2015.  
<https://www.youtube.com/watch?v=LLieUqcmRJM>  
Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.

Diario de Náutica. (2014). “El Canal de Nicaragua”. *Canal Televisivo de Nicaragua*.  
<http://www.diariodenautica.com/wp-ntent/uploads/2014/12/canalnicaragua.jpg>.  
Fecha de consulta: 22 de mayo de 2015.

Diario Opinión. (2012). “Hay 47 bases militares extranjeras en América Latina”. *Diario electrónico*. Lunes 21 de mayo de 2012. Cochabamba, Bolivia.  
<http://www.opinion.com.bo/opinion/articulos/2012/0521/noticias.php?id=569>  
Fecha de consulta: 11 de abril de 2015.

El Herald. (2012). “El Canal de Panamá a los 109 años del Tratado Herrán Hay”. *Diario electrónico El Herald de Honduras*. Domingo 22 de enero de 2012. Honduras, Tegucigalpa.  
<http://www.elheraldo.hn/Publicaciones/Revistas/Siempre/crimenes10/El-Canal-de-Panama-a-109-anos-del-tratado-Herran-Hay>  
Fecha de consulta: 08 de febrero de 2014.

El Economista. (2015). “El Canal estudia nuevo proyecto de 17,000 MDD”. *Diario electrónico El Economista*. Jueves 26 de marzo de 2015. México, D. F.  
<http://eleconomista.com.mx/industrias/2015/03/26/canal-panama-estudia-nuevo-proyecto-17000-mdd>  
Fecha de consulta: 07 de junio de 2015.

- El Financiero. (2015). "El Corredor Transístmico será un clúster regional petrolero". *Diario electrónico El Financiero*. Lunes 26 de enero de 2015. México, D. F.  
<http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/corredor-transistmico-sera-un-cluster-regional-petrolero.html>  
Fecha de consulta: 07 de junio de 2015.
- El País. (1990). "El general Noriega se entrega a Estados Unidos". *Diario electrónico El país*. Jueves 4 de Enero de 1990. Madrid, España.  
<http://elpais.com/diario/1990/01/04/portada/631407603850215.html>  
Fecha de consulta: 30 de abril de 2014.
- 
- El País. (2015). "Sobrecostos, principal obstáculo para la ampliación del Canal de Panamá". *Diario electrónico El País*. Miércoles 7 de enero 2015. Madrid, España.  
<http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/sobrecostos-principal-obstaculo-para-ampliacion-canal-panama>  
Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.
- Gallegos, Héctor. (1968). "Breve análisis de las causas del golpe militar en Panamá". *ADITAL Noticias de América y el Caribe*.  
[http://www.adital.com.br/site/noticia\\_2.asp?lang=ES&cod=23432](http://www.adital.com.br/site/noticia_2.asp?lang=ES&cod=23432)  
Fecha de consulta: 25 de marzo de 2014.
- Garza, Laura Alicia. (2003). "El Destino Manifiesto". *La Jornada*. Sábado 31 de mayo de 2003. México, D. F.  
<http://www.servicioskoinonia.org/logos/articulo.php?num=098>  
Consultada el 25 de septiembre de 2013.
- La Estrella. (2011). Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales. *Diario electrónico: La Estrella. (Panamá)*.  
<http://laestrella.com.pa/online/impreso/2011/05/09/Instituto-Smithsonian-de-Investigaciones-Tropicales.asp>  
Fecha de consulta: 21 de marzo de 2014.
- La Estrella. (2011a). "El transporte marítimo en el Canal de Panamá desde su inauguración a la fecha se ha incrementado el movimiento de mercancías". *Diario electrónico: La Estrella*. Lunes 04 de julio de 2011.  
<http://www.laestrella.com.pa/online/impreso/2011/07/04/el-futuro-de-la-industria-maritima-panamena.asp>  
Fecha de consulta: 12 de octubre de 2013.

- La Estrella. (2014). "*Tratados Torrijos-Carter*". *Diario electrónico: La Estrella*. Viernes 1 de agosto de 2014  
<http://laestrella.com.pa/panama/nacional/tratados-torrijos-carter/23792029>  
Fecha de consulta: 09 de mayo de 2015.
- La Prensa. (2012). "*EE.UU. lidera los 10 clientes del canal en el 2012*". *Diario La Prensa*.  
<http://www.prensa.com/impreso/economia/eu-lidera-los-primeros-10-clientes-del-canal/5t9255>  
Fecha de consulta: 1 de septiembre 2013.
- La Prensa Gráfica. (2015). "*El reencuentro entre Estados Unidos y Cuba*": *Diario La Prensa de El Salvador*. De fecha 18 de agosto de 2015.  
<http://www.laprensagrafica.com/2015/08/18/el-reencuentro-de-estados-unidos-y-cuba-1#sthash.SbuYWIQB.dpuf>.  
Fecha de consulta 2º de agosto de 2015.
- La Verdad. (2014). "*Negociaciones para la construcción de Canal de Panamá*". *Noticias de Economía*.  
<http://www.laverdad.es/murcia/v/20140112/economia/quel-panama-vaya-20140112.html>  
Fecha de consulta: 08 de febrero de 2014.
- La Voz del Sandinismo. (2015). *Diario electrónico La Voz del Sandinismo*.  
[www.lavozdelsandinismo.com/wp-estaticos/2013/10/30/Canal-Nicaragua.jpg](http://www.lavozdelsandinismo.com/wp-estaticos/2013/10/30/Canal-Nicaragua.jpg)  
Fecha de consulta: 26 de julio de 2015.
- Noticias 15TV. (2013). "*Honduras consulta a Nicaragua para construcción de canal seco*". *Canal televisivo de Nicaragua*. Publicado el 27 de mayo de 2013.  
<https://www.youtube.com/watch?v=GGliN8DxP3g>  
Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.
- Noticiero 19TV. (2014). "*Inician obras del Canal de Nicaragua*" *Canal televisivo de Nicaragua*. Publicado el 22 de diciembre de 2014.  
<https://www.youtube.com/watch?v=5cgEG5aLQH0>  
Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.
- OEM EN LÍNEA. (2013). "*Puerto de Róterdam... un gigante en un pequeño gran país*". *Organización Editorial Mexicana*. Publicado el 16 de junio de 2013.  
<http://www.oem.com.mx/oem/notas/n3020361.htm>  
Fecha de consulta: 19 de julio de 2015.

Prasa Honduras. (2014). "*Firma memorandum de entendimiento de alianza estratégica para mejoramiento canal seco*". **Video de youtube**. Publicado el 05 de marzo de 2014.  
<https://www.youtube.com/watch?v=sj2klqdn1>  
Fecha de consulta: 30 de mayo de 2015.

Rodríguez, Oscar. (2013). "*Construirán tres nuevas carreteras en Oaxaca*". **Diario electrónico Milenio**. Lunes 19 de agosto de 2013.  
<http://www.milenio.com/estado/Construiran-nuevas-carreterasOaxaca0137986470.html>  
Fecha de consulta: 20 de abril de 2015

TeleSUR-Andes-EFE-Notimex/MARL. (2013). "*John Kerry considera a Latinoamérica el patio trasero de Estados Unidos*". Jueves 18 de abril de 2013.  
<http://www.telesurtv.net/articulos/2013/04/18/john-kerry-considera-a-latinoamerica-el-patio-trasero-de-estados-unidos-1243.html>  
Fecha de consulta: 13 de julio de 2014.

## **Blogs.**

Berrío-Lemm, Vladimir. (2011). "*Historia y poblamiento de América*". **Visión amplia de la Historia de Panamá I**.  
<http://panahistoria.wordpress.com/tag/microplaca-de-panama/>  
Fecha de consulta: 18 de octubre de 2013.

Blog de WordPress. (2010). **Historia del Canal de Suez. Características del Canal de Suez**.  
<http://olinalzin18.wordpress.com/2010/03/16/caracteristicas/>  
Fecha de consulta: 30 de agosto de 2013.

Ospina, Diego F. (2013). "*Texto original del Tratado Hay-Bunau Varilla*".  
<http://diegozpy.wordpress.com/2013/05/13/tratado-hay-bunau-varilla-texto-original-y-analisis/>  
Fecha de consulta: 16 de marzo 2014.

García, Fatima *et.al.* (2014). "*Causas del imperialismo*"  
<http://www.slideshare.net/rjurias/las-causas-del-imperialismo>  
Consultada el 20 de julio de 2014.



García, Mary José. (2014). *“Imperialismo norteamericano y la expansión del territorio estadounidense”*.

<http://imperialismonorteamerica.blogspot.mx/p/doctrina-monroe.html>

Fecha de consulta: 20 de julio de 2014.

Olinaltzin's Blog. (2010). *“Historia del Canal de Suez. Construcción y características del Canal de Suez”*.

<http://olinalzin18.wordpress.com/2010/03/16/construccion-y-caracteristicas-del-canal-de-suez/>

Fecha de consulta: 26 de agosto de 2013.

Narbona, Rafael. (2014). *“El patio trasero del imperio norteamericano”*. *Escuela de las Américas*.

<http://rafaelnarbona.es/?p=7392>

Fecha de consulta: 26 de septiembre de 2014.

Olier, Eduardo. (2013). Blog Word Press, [www.geoeconomia.es](http://www.geoeconomia.es)

<http://www.geoeconomia.es/>

Fecha de consulta: 20 de julio de 2014.

Venegas, Hilda. (2013). *“John Kerry considera a Latinoamérica el patio trasero de EE.UU.”* En *Alternativa Latinoamericana*.

<http://alternativalatinoamericana.blogspot.mx/2013/04/john-kerry-considera-latinoamerica-el.html> .

Fecha de consulta: 26 de agosto de 2014.

## **Biografías, diccionarios y enciclopedias.**

Biografías. (2014). *Vida de Ferdinand de Lesseps*.

<http://www.biografiasyvidas.com/biografia/l/lesseps.htm>

Fecha de consulta: 19 de marzo de 2014.

Borja, Rodrigo. (2015). *Enciclopedia de la política*.

<http://www.encyclopediaelapolitica.org/Default.aspx?i=&por=e&idind=578&temino=>

Fecha de consulta: 29 de junio de 2015.



Buscabiografías. (2013). *Vida de Bunau Varilla*.

<http://www.buscabiografias.com/bios/biografia/verDetalle/3973/Philippe%20Jean%20Bunau-Varilla>

Fecha de consulta: 22 de marzo de 2014.

Ciclopaedia.net. (2013). "TEU (unidad de medida)".

Wikipedia. [http://es.cyclopaedia.net/wiki/TEU-\(unidad-de-medida\)](http://es.cyclopaedia.net/wiki/TEU-(unidad-de-medida))

Fecha de consulta: 15 de octubre 2013.

*Diccionario de la Lengua Española*. (2007). Larousse Editorial, S. L.

<http://es.thefreedictionary.com/usufructo>

Fecha de consulta: 05 de octubre de 2013.

*Dictionary reference*. (2015). Diccionario de referencias en inglés.

<http://dictionary.reference.com/browse/hinterland>.

Fecha de consulta: 19 de julio de 2015.

Ecured. (2014). "Golpe de estado de 1968 en Panamá". *Enciclopedia cubana*.

[http://www.ecured.cu/index.php/OmarTorrijos#Golpe\\_de\\_estado](http://www.ecured.cu/index.php/OmarTorrijos#Golpe_de_estado)

Fecha de consulta: 25 de abril de 2014.

Ecured. (2014a). "Tratados Torrijos Carter". *Enciclopedia cubana*.

[http://www.ecured.cu/index.php/Tratados\\_Torrijos-Carter](http://www.ecured.cu/index.php/Tratados_Torrijos-Carter)

Fecha de consulta: 25 de abril de 2014.

Ecured. (2015). "Guerra de Secesión". *Enciclopedia cubana*.

[http://www.ecured.cu/index.php/Guerra\\_de\\_Secesi%C3%B3n](http://www.ecured.cu/index.php/Guerra_de_Secesi%C3%B3n)

Fecha de consulta: 28 de junio de 2015.

Eumed.net. (2014). "La globalización, nueva forma del colonialismo". *El Tercer mundo Económico. Enciclopedia Virtual*.

<http://www.eumed.net/cursecon/libreria/arglobal/112.htm>

Fecha de consulta: 26 de julio de 2014.

Forum Translations. (2015). "Feeder". *Traductores Técnicos Español-Inglés Traductores Jurados del Inglés, Intérpretes Español-Inglés*. Madrid, España.

<http://forumtranslations.com/comercio.htm>

Fecha de consulta: 9 de Julio de 2015.

QUÉ LIBROS.COM. (2015). *“Biografía y libros de David Harvey”*.  
<http://www.quedelibros.com/autor/28095/Harvey-David.html>.  
Fecha de consulta: 19 de abril de 2015.

Thefreedictionary. (2013). *The free dictionary*. By farlex.  
<http://es.thefreedictionary.com/interregno>  
Fecha de consulta: 27 de agosto de 2013.

Thefreedictionary. (2013a). *The free dictionary*. By farlex.  
<http://es.thefreedictionary.com/escamotear>  
Fecha de consulta: 27 de agosto de 2013.

WordReference. (2014). *“Calado”*. *Diccionario*.  
<http://www.wordreference.com/definicion/calado>  
Fecha de consulta: 24 de febrero de 2014.

Zonaeconomica.com. (2014). *“Economía de enclave”*  
<http://www.zonaeconomica.com/economia-enclave>  
Fecha de consulta: 29 de junio de 2015.

