

Carlos Gabriel

El Canal de Panama en el desarrollo Maritimo de las Americas

Review of International American Studies 8/2, 83-104

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

EL CANAL DE PANAMÁ EN EL DESARROLLO MARÍTIMO DE LAS AMÉRICAS

Centroamérica es un puente de montañas, que en tiempos geológicos no muy remotos, levantaron sobre el mar los movimientos de la corteza terrestre y las erupciones volcánicas, conformando esa angosta franja irregular, tapizada de piedra volcánica, desde el estrecho de Tehuantepec hasta el Darién. Un istmo que unió las más viejas masas continentales de Norte y Sudamérica, y comunicó sus floras y faunas, separando los océanos que-hoy-ha vuelto a comunicar el Canal de Panamá.

Rodolfo Pastor *Historia mínima de Centroamérica*

*Carlos Gabriel
Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

INTRODUCCIÓN

Cuando se habla de maravillas del mundo, hay que hablar del Canal de Panamá. En efecto, durante siglos se buscó abrir un paso acuático para la navegación del Océano Pacífico al Océano Atlántico y viceversa. El Canal de Panamá se inauguró en 1914 y desde entonces ha prestado servicios para la dinamización del comercio mundial. Aunque se terminó en su totalidad en 1921. El Canal ha conectado los puertos del mundo y de las Américas y éstos se han beneficiado de sus servicios marítimos, portuarios e intermodales. Con su construcción, se fortaleció la seguridad regional y se impulsó la cooperación económica internacional.

Durante casi un siglo, Estados Unidos tuvo el control y administración del Canal. Sin embargo, la economía de Panamá se ha fortalecido, en particular, desde que se realizó la devolución por parte de Estados Unidos en 1999. La idea de erigir un paso

acuático en el istmo centroamericano data de más de 500 años. Su construcción real tardó más de treinta años entre el proyecto francés y el proyecto estadounidense. Fue el tercer canal artificial que se concretó después del Canal de Suez en Egipto y el Canal de Kiel en Alemania. La geografía privilegiada de Panamá, no sin contratiempos, fue un factor determinante para el desarrollo y conclusión del Canal.

El objetivo de este ensayo es demostrar la importancia geoestratégica, política y comercial del Canal de Panamá, aludiendo a la historia de su construcción, con los proyectos de Francia y de Estados Unidos y los tratados firmados con Estados Unidos sobre la administración y la posterior devolución a Panamá para operar el Canal. También se analiza la ampliación actual de la vía interoceánica para responder a las demandas tecnológicas, de la economía y comercio internacional, así como observar esquemas de seguridad en la región relacionados con el paso acuático. Finalmente, se evalúa la conectividad de los puertos de España y de México con el Canal de Panamá.

BREVE HISTORIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

La geografía selló el destino de Panamá. ‘La forma de Panamá es como una S acostada que hubiera dibujado una mano insegura y temblorosa’ (Turner, 2007: 31). Desde los tiempos de las poblaciones indígenas en América Central, ya se sabía de la estrecha franja de tierra que separa América del Norte de América del Sur. Cuando los españoles llegaron a Centroamérica, hicieron exploraciones en la costa oriental del istmo. En 1513, Vasco Núñez de Balboa cruzó por la selva de lo que ahora es Panamá, del Mar Caribe al Pacífico, y a este último lo llamó ‘mar del sur’. Con esa incursión, la corona española, empezó a observar que esa región era propicia para una especie de canal que permitiera el comercio y el tráfico marítimo con y hacia Asia de las mercancías provenientes de las colonias españolas.

Pero, esas primeras ideas tardarían trescientos años en cristalizarse. Esta historia es que en sucesivas ocasiones, se plantearon las hipótesis de construir un canal interoceánico que uniera al Atlántico con el Pacífico. ‘Pedrarias Dávila, el gobernador que fundó la ciudad de Panamá en 1514 sobre la recién descubierta costa

pacífica, se encargó de buscar, por encargo de la Corona de España, un pasaje natural que pudiera unir ambos mares' (N.d., 2011: 4). Durante mucho tiempo se buscó un camino ideal para realizar el proyecto, pero no se encontraba alguno factible, por eso construyeron el *camino real* y *camino de las cruces* para poder transportar mercancías y riquezas del Imperio Inca del Perú, atravesarlas por Panamá y luego en embarcaciones habilitadas enviarlas a España.

Desde esas épocas se puede vislumbrar la utilidad que la potencial construcción del Canal representaba, así como su posterior uso al servicio de los puertos españoles y de Europa en general. La relación existente entre el imperio español con las recién descubiertas tierras americanas y sus colonias, se fortaleció a través de las rutas marítimas, la navegación y el transporte acuático de mercancías.

Más tarde, en 1527 Pedro de los Ríos navegó en Canoa por el Río Chagres para buscar una desembocadura en el mar del norte o Mar Caribe, haciendo con ello exploraciones e inspecciones para buscar una ruta acuática adecuada para la navegación (Araúz, 2006). Sin embargo, la idea de realizar un canal, no se circunscribió solo a Panamá, sino hubo propuestas de construir un canal en el Darién, también en Panamá, en Nicaragua, pasando por el lago Nicaragua y en el Istmo de Tehuantepec en México. El primero en proponer la construcción de un canal por Panamá fue Álvaro de Saavedra y Cerón en 1529, quién siguió instrucciones del emperador Carlos V (Araúz, 2006).

En los años posteriores las propuestas continuaron para buscar una vía interoceánica. Así, entre los españoles, los franceses y los portugueses había disputas sobre el hallazgo de una ruta en el istmo centroamericano, además, en esas épocas se carecía de la capacidad técnica para emprender un proyecto transoceánico como un canal. Más tarde, a principios del Siglo XIX, el científico y explorador alemán, Alexander Von Humboldt también sugirió la construcción de un canal por Panamá después de sus exploraciones por Hispanoamérica. Estas ideas fueron expuestas en sus obras donde plasmaba las observaciones e investigaciones que había realizado en la América española.

También, el Libertador Simón Bolívar, en el Congreso Anfictiónico de Panamá de 1826, se refirió a la necesidad de una posible

*Carlos Gabriel
Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

apertura de un canal en Panamá, cuyas vías acortaran las distancias del mundo, estrecharan los lazos comerciales de los continentes y promovieran el intercambio de los productos de las cuatro partes del globo. (Congreso Universal del Canal de Panamá, 2012).

Posteriormente, en las décadas de 1830 y 1840, Estados Unidos ya estaba en expansión, y tenía como proyecto que en el oeste, sus costas las bañara el Océano Pacífico. Por esa razón, la comunicación y movimiento de mercancías de una costa a otra, este país las llevaba a cabo por mar. Pero, dar la vuelta al continente sudamericano, aun con los *Clippers* de la época, demoraba tres meses. Claro, el comercio podía cruzar por tierra en el istmo centroamericano, pero era difícil por el terreno y las enfermedades tropicales.

Fue ahí donde se vislumbró la posibilidad real de que existiese un canal. (Asimov, 2010: 180). 'El inconveniente de esta idea, desde el punto de vista americano, era que Gran Bretaña era la mayor potencia de la Tierra, y también ella estaba interesada en ese canal; hasta había establecido un protectorado sobre algunas partes de la costa de América Central con tal objetivo en vista' (180). Estados Unidos firmó dos tratados para contrarrestar la influencia de Inglaterra, y para reservarse derechos para sí que en el futuro podría ejercer. Uno de los tratados fue con Colombia que en ese entonces era Nueva Granada, el Tratado Bidlack-Mallarino de 1846, que permitía a Estados Unidos el derecho de paso o de tránsito por el Istmo de Panamá por cualquier medio en construcción o por construirse en esa región (Zea, 1972: 26).

En ese sentido, Estados Unidos garantizaría la neutralidad del Istmo y derechos de soberanía de Nueva Granada (Asimov, 2010: 185). El otro tratado que se firmó fue el Tratado Clayton-Bulwer el 19 de abril de 1850, en el cual Estados Unidos y Gran Bretaña convenían en no tratar de construir un canal exclusivo y mantener abierto cualquier canal que se construyese para ambos países y no fortificarlo ni dominar las regiones donde se construyese (Asimov, 2010: 180). En 1855, se inauguró la primera vía férrea trans-ístmica que unía al Atlántico con el Pacífico y tenía como finalidad, entre otras, transportar el oro recién descubierto en las costas de California. Los estudios continuaron toda la segunda mitad del Siglo XIX para ver donde era más viable construir un canal.

Tiempo más tarde, los franceses iniciaron el proyecto real de construir un canal. Cuando se habla del Canal de Panamá, el nombre de Ferdinand de Lesseps es incontornable. Lesseps fue el constructor del Canal de Suez en Egipto que se inauguró en 1869. En un Congreso de la *Sociedad Geográfica* de París, Lesseps fue el que decidió por donde se construiría el Canal de Panamá. (N.d., 2011: 7). Los franceses pensaban que construir un canal en el desierto de Egipto podría ser similar a construir un canal en Panamá. Las excavaciones iniciales empezaron el 1 de enero de 1880 y a los dos años más de 17,000 trabajadores, principalmente del Caribe, participaron en el ambicioso proyecto (N.d., 2011: 7). Con la fundación de la *Compagnie Universelle du Canal Interocéanique*, Lesseps organizaba la construcción del Canal, incluso con la intervención de Gustavo Eiffel, y muchos otros ingenieros.

Pero, en Panamá la geografía era muy diferente, pues se atravesaban varias montañas con piedras de hasta 60 millones de años de antigüedad, el clima era muy cálido y húmedo, había lluvias torrenciales, además de las enfermedades tropicales y las crisis financieras, esto fue lo que hizo que el proyecto francés se tambaleara. Sin embargo, la semilla de la construcción práctica del canal quedó plantada por los franceses, por Lesseps y sus hombres, pues ellos removieron gran cantidad de tierra, construyeron ferrocarriles y hospitales, canales de navegación, entre otras obras de infraestructura. Pero, la crisis financiera y humana llevó a la quiebra y los trabajos se detuvieron.

EL PROYECTO DE ESTADOS UNIDOS

Después del descalabro de los franceses, Estados Unidos compró acciones de las compañías que se habían fundado y continuó con el proyecto de abrir la vía interoceánica. Pero, los defensores de construir un canal por Nicaragua, justamente eran los estadounidenses e insistieron en ese proyecto. Sin embargo, los accionistas franceses presionaron y el canal fue continuado en Panamá. Luego de indemnizar a los franceses, el Presidente Theodore Roosevelt fue el que impulsó la obra y ordenó que se culminara.

‘El 18 de noviembre de 1901 se firmó el Tratado Hay-Pauncefote con el embajador británico Julian Pauncefote. Por este Tratado, Esta-

*Carlos Gabriel
Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

dos Unidos recibía campo libre para construir y fortificar un canal. El Tratado fue ratificado por el Senado el 16 de diciembre'. (Asimov, 2010a: 185). Con este tratado Gran Bretaña se comprometía a no intentar construir un canal en el istmo centroamericano. Después, en 1903, los acontecimientos políticos y económicos de la época propiciaron la independencia de Panamá de Colombia. Con el Tratado *Herrán-Hay*, a Estados Unidos se le daban los derechos para llevar a cabo la construcción (Turner, 2007: 43). Este tratado establecía la cesión de tierras para construir un canal por un término de cien años prorrogables en los que Estados Unidos tendría soberanía sobre esas áreas (47). Después, se celebraron los Tratados *Hay-Bunau Varilla* también conocidos como la *Convención del Canal Istmico* entre Estados Unidos y Panamá, que establecían, entre otras cuestiones, garantizar la independencia de Panamá, la concesión a perpetuidad y derechos a Estados Unidos por el territorio cedido y pago por los derechos sobre el Canal (48).

Es decir, se acordaban la construcción, funcionamiento, mantenimiento, saneamiento y protección del Canal de Panamá (Kaiser Bazán, 2000). En 1906 ya se tenían listos los planos del Canal, los cuales incluían varios juegos de esclusas, la creación artificial del Lago Gatún, que llegó a ser el más grande del mundo en su tipo, el corte *culebra*, hoy corte *Gaillard*, se cerró el río Chagres, y también se insertaban los proyectos de construcción de poblados y bases militares (N.d., 2011: 10).

Los trabajos fueron dirigidos por George Washington Goethals, jefe de Ingenieros de 1907 hasta que se inauguró en 1914, quien también fue nombrado Primer Gobernador de la Zona del Canal de Panamá hasta 1917 (*Diario de Yucatán*, 2009).

El nombre de Goethals pasará a la historia como el hombre que logró una de las más grandes hazañas de la ingeniería y la construcción desde que los egipcios terminaron las pirámides—la construcción del Canal de Panamá (ACP, 2012).

Estados Unidos construyó el canal en diez años a un costo de 387 millones de dólares (ACP, 2006).

Por otra parte, un amigo de Theodore Roosevelt, Alfred Mahan, profesor del *Naval War College*, publicó un libro llamado *The Influence of Sea Power upon History*. En esta obra, se relataba el viejo sueño

de un paso hacia el Pacífico con un canal interoceánico, al mismo tiempo le daba a Estados Unidos la visión geopolítica del poder marino (McCullough, 2004: 224). Mahan, en su libro, siguió el rastro y declive de las potencias marítimas del pasado, había deducido que la grandeza de una nación y la supremacía comercial estaban directamente ligadas con el dominio del mar (225).

Desde el fin del Siglo XIX, Estados Unidos tuvo un cambio en su política exterior, pues su nuevo papel de potencia naval, la adquisición de Puerto Rico y la ocupación de Cuba, le dieron un dinamismo para tratar de controlar el Istmo de Panamá, reducir la influencia de Inglaterra en el mismo y tener su control. Entonces, por razones de seguridad, Estados Unidos se veía en la necesidad de adquirir el paso interoceánico y al mismo tiempo derogar el Tratado Clayton-Bulwer mencionado anteriormente (Zea, 1972: 27).

Por esa razón geopolítica, Estados Unidos se aventuró a la construcción y conclusión del Canal de Panamá. Esta obra de infraestructura, le daría poderío en las rutas marítimas y en el transporte de mercancías a todo el mundo. El Canal fue uno de los puntos clave de la frontera dinámica de Estados Unidos y también para la defensa de su territorio, su construcción representó un ahorro enorme en el recorrido de los barcos que conectan el dominio de un océano con el otro (Escalona Ramos, 1959: 153). Cuando se inauguró el Canal de Panamá, Estados Unidos dejó los proyectos de otros canales en Nicaragua o en Tehuantepec, reduciendo en este último su actividad comercial tanto con el ferrocarril que lo cruza como en el Puerto de Salina Cruz (155).

Los trabajos de construcción iniciaron en 1904 y se prolongaron por diez años hasta 1914, justo antes del inicio de la Primera Guerra Mundial. Aunque como se mencionó, el Canal quedó concluido totalmente hasta 1921. En el mismo orden de ideas, fue hasta el siglo XX que Estados Unidos se interesó realmente en el Pacífico, como lo había hecho por el Atlántico en el pasado. 'La apertura del Canal de Panamá, que en 1914 ya permitía el paso aunque las obras no se habían terminado, le ofreció a los Estados Unidos una ruta marítima directa entre los dos principales teatros de sus intereses nacionales comparable al vínculo que, una generación antes, había conseguido la Comunidad Británica con la apertura del Canal de Suez' (Thomson, 1990: 32-33).

*Carlos Gabriel
Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

Así, Estados Unidos fue conquistando intereses geopolíticos en el Pacífico, como lo demuestra, la adquisición de Guam y Filipinas después de la guerra con España. También, se expandieron a Hawai y parte de Samoa (Thomson, 1990: 33). Con la construcción e inauguración del Canal de Panamá, Estados Unidos fue consolidando su expansión marítima al Pacífico, como lo fue en su momento la expansión africana de los países europeos. Empero, la Unión Americana se fortalecía y buscaba extender su presencia en Asia, que incluía a China, país que ya ocupaba un lugar entre las grandes naciones mercantiles del mundo (33-34).

LA INAUGURACIÓN DEL CANAL

Con el paso del Vapor *Ancón* el Canal se inauguró formalmente el 15 de agosto de 1914. Aunque los trabajos de construcción continuaron tiempo después con presas y obras de mantenimiento. Con la apertura del Canal, el mundo cambió geopolíticamente. Se rediseñaron las rutas marítimas y se favoreció el tráfico internacional de mercancías. El comercio interoceánico se transformó y Europa se unió a través de la vía marítima con Asia. La costa este de Estados Unidos se ligó con su costa oeste y con el resto del mundo, renovando así su estrategia regional y global. América Latina se transformaba y América del Norte se separaba de América del Sur y se dibujaban nuevos escenarios geopolíticos en las Américas.

Con el surgimiento del Canal de Panamá, el ahorro en tiempo y en dinero se redujo considerablemente y el sueño de siglos se cumplía. Por ejemplo, un buque que sale de la costa este de Estados Unidos a Japón ahorra 3000 millas y un barco de Ecuador a Europa ahorra 5000 millas (N.d., 2012). En el Canal de Panamá un buque tiene un tránsito promedio de 16 horas (incluyendo tiempos de espera), y 8 horas de trayecto. Si el mismo buque navegara y utilizara el Estrecho de Magallanes en la Patagonia, su recorrido sería de más de tres semanas en una distancia de 8 mil millas de navegación, de ahí viene la importancia estratégica del Canal (Méndez, 1976).

LOS TRATADOS TORRIJOS-BARTER

El nombre oficial de los Tratados Torrijos-Carter fue: *Tratado del Canal de Panamá y Tratado concerniente a la neutralidad permanente del canal y al funcionamiento del Canal de Panamá*, entre

la República de Panamá y los Estados Unidos, firmados en la Sede de la Organización de los Estados Americanos (OEA), en Washington, D.C. el 7 de septiembre de 1977. Con estos tratados se abrogaban los Tratados *Hay-Bunau Varilla* y otros tratados ligados al Canal (Tratados Torrijos-Carter, 2012).

El contenido de los Tratados Torrijos-Carter, entre otras cuestiones, como se acaba de mencionar, establecía la abrogación de tratados anteriores y el establecimiento de una nueva relación, ratificación, entrada en vigor y duración, funcionamiento y dirección del Canal (Tratados Torrijos-Carter, 2012). Asimismo, los Tratados incluían, protección y defensa, principio de no intervención, protección al medio ambiente, banderas, privilegios e inmunidades, leyes aplicables y ejecución de leyes, régimen laboral, normas para el periodo de transición, canal a nivel del mar y un tercer juego de esclusas, transferencia de bienes y participación económica de la República de Panamá, así como el arreglo de controversias (Tratados Torrijos-Carter, 2012).

Como se puede observar, el contenido de los Tratados Torrijos-Carter, firmados por el entonces Presidente de Panamá Omar Torrijos y el Presidente de Estados Unidos James Carter, tenía un periodo de transición del Canal a Panamá en un periodo de veinte años. Los tratados entraron en vigor el 1 de octubre de 1979 y traspasarían la administración del Canal a Panamá al mediodía del 31 de diciembre de 1999. 'También se firmó un tratado de Neutralidad, tanto para tiempos de paz como para tiempos de guerra, garantizado por Panamá y Estados Unidos, al que se han adherido los más importantes Estados de la comunidad internacional' (N.d., 2011: 11).

*Carlos Gabriel
Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

DEVOLUCIÓN DEL CANAL A PANAMÁ EN 1999

El amanecer del nuevo milenio fue una época de cambio en la sociedad internacional. América Latina y el mundo fueron testigos de un hecho de profunda trascendencia histórica: la reversión de la vía interoceánica de Panamá, la más joven de las repúblicas de América Latina. En 1999, con la presencia de la entonces Presidenta de Panamá Mireya Moscoso, se le concedió a este país la administración del Canal y tierras adyacentes por parte de Estados Unidos, acuerdos pactados en los Tratados Torrijos Carter (Pérez Bravo, 2000: 150). 'Desde el 31 de diciembre de 1999, la República de Panamá ejerce plena soberanía sobre el Canal, que constituye

patrimonio inalienable de dicha nación y no puede ser vendido, cedido, hipotecado ni enajenado' (Ledezma, 2012).

El Canal de Panamá resulta ser un enclave estratégico a nivel político y comercial. En esta época de integración económica, cuando los mercados se dinamizan, la vía acuática resulta una gran ventaja para los países que comercian a través de tratados y zonas de libre comercio. También, su ubicación obedece a que desde que se planeó y construyó, el Canal impulsó la seguridad regional de Estados Unidos y la región de América Latina, aun cuando sus mayores usuarios son Estados Unidos, China y Japón. Con la devolución del Canal a Panamá, terminaban las actividades de la *Compañía del Canal de Panamá* que operaba Estados Unidos hasta entonces.

Desde que se devolvió el Canal a Panamá, se creó la *Autoridad del Canal de Panamá* (ACP) para administrarlo. Esta institución es la encargada de todos los aspectos técnicos y logísticos para el buen funcionamiento del Canal. La *Autoridad del Canal de Panamá* es una entidad del Gobierno de Panamá creada dentro de su Constitución Nacional y le corresponde privativamente la operación, la administración, el funcionamiento, la conservación, el mantenimiento, el mejoramiento y modernización del Canal, así como actividades y servicios de acuerdo a las normas legales y vigentes de la Constitución, para que el canal funcione de forma eficiente (ACP, 2012).

CAMBIOS GEOECONÓMICOS Y GEOESTRATÉGICOS DEL MUNDO LIGADOS AL CANAL DE PANAMÁ

Los aspectos económicos y geoestratégicos del mundo cambiaron con la apertura del Canal de Panamá en 1914 y siguen vigentes hasta nuestros días. Las dinámicas de fuerzas políticas y económicas cada día se redibujan en las relaciones internacionales. Cuando Mahan anunció que quien dominara las rutas marítimas y tuviera el poder naval, tendría el poder y la hegemonía internacional, no estaba equivocado. Las grandes empresas multinacionales de la actualidad mueven sus mercancías en su mayor parte vía marítima (80%), por eso el desarrollo de muchos países está ligado a la forma en cómo operen sus transportes y muevan sus recursos a través de los puertos y otras vías de comunicación.

El Canal de Panamá le da fluidez a esos movimientos, pues 5% del comercio mundial pasa por la vía interoceánica de Panamá. Asimismo, cuando se habla de la seguridad regional también el Canal toma un papel importante, pues forma parte de las estrategias políticas y económicas que se mueven en el mundo actualmente. También, la importancia del Canal de Panamá con relación a otros canales y estrechos naturales y artificiales (Suez, Kiel, Ormuz, Malaca, Gibraltar, Bósforo, Estrecho de Magallanes) resulta crucial, pues ellos son estratégicos en la navegación, en el acortamiento de distancias, en la dinamización del comercio, en la seguridad regional y en la geopolítica mundial. Aunque, técnicamente el Canal de Panamá no esté internacionalizado en su administración, si da servicio a naves marítimas de muchos países del mundo. Además de que los estrechos están regulados por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y el derecho internacional público. Los estrechos están regulados por la Parte III, en los Artículos 34 a 45 de la CONVEMAR. (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 2011).

*Carlos Gabriel
Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

Como se ha mencionado, el Canal de Panamá forma parte del perímetro de seguridad del Sistema Interamericano a nivel regional, y tiene vigencia en la correlación de fuerzas del comercio mundial. Para los países de América Latina, también resulta estratégico pues ellos hacen uso de los servicios multimodales del Canal. En América Latina, los tratados de libre comercio y uniones aduaneras han ido aumentando paulatinamente. Algunos de estos mecanismos son el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), la Comunidad Andina (CA), el Mercado Común Centroamericano, la Alianza del Pacífico y el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC). La vía interoceánica de Panamá resulta fundamental para el funcionamiento y dinamización de estos instrumentos económicos y comerciales de la comunidad interamericana y mundial. También, para los puertos de Europa y Asia, sin duda, el Canal de Panamá es estratégico, pues ayuda a conectar las rutas marítimas entre sus mercados.

EL CANAL DE PANAMÁ EN MOVIMIENTO

La estructura básica del Canal está conformada desde los puertos de Balboa en el Pacífico hasta el Puerto de Colón

en el Caribe-Atlántico con casi 80 kilómetros de largo. Su perfil técnico es: desde el Océano Pacífico, los buques pasan debajo del Puente de las Américas que fue construido por Estados Unidos y es donde se une a América del Norte con América del Sur. El Canal pasa por el Puerto de Balboa y sigue por las esclusas de *Miraflores*, va por el Lago *Miraflores*, luego continúa por las esclusas de *Pedro Miguel* (construidas posteriormente debido a una falla geológica), pasa por el corte *Culebra* o *Gaillard*, continúa por el Lago *Gatún*, sigue a las esclusas de *Gatún* y la Bahía *Limón* y finalmente llega al Océano Atlántico pasando por el Puerto de Colón. Los barcos hacen este recorrido aproximadamente en ocho horas. Contando el tiempo en aguas del canal los buques cruzan en 24 horas en promedio (N.d., 2011: 12-13).

Desde que se abrió el Canal en 1914, hasta septiembre de 2011, 1, 015,721 buques han transitado la vía interoceánica de Panamá (¿Cuántas naves han transitado el Canal desde su inauguración?, 2012). Cada día atraviesan más de 70 naves. El Canal tiene contemplado abril un tercer juego de esclusas para el año 2014. Esto es debido a que la operatividad del Canal está llegando a su límite y con eso dar la oportunidad de que buques Post-panamax y super Post-panamax puedan navegar por la vía acuática de Panamá, y con ello darle un impulso mayor a la obra de ingeniería más grande del Siglo XX y a la dinamización del comercio mundial.

Así, se trata de impulsar el comercio en los puertos del Canal. Balboa y Colón son recintos portuarios de manejo de carga contenerizada donde de ésta solo 5% se queda en Panamá, el otro 95% es mercancía que está de paso y se redirige a otros destinos en las 180 rutas que tiene el Canal de Panamá (Cruz, 2012: 17). 'Colón y Balboa son los puertos más grandes de Latinoamérica por su volumen de contenedores manejados y también las instalaciones de distribución internacional de tráfico más grandes del continente americano' (Cruz, 2012: 17).

También, se puede impulsar más la actividad en estos puertos de Panamá para llevar a cabo cadenas de su ministro y que sean agentes activos para agregar valor a las mercancías que transitan por esos recintos portuarios. De esa manera, se puede trabajar en actividades como el reempaque, etiquetado, manufactura ligera, ensamblaje, consolidación de la carga, entre otras. Con esto,

el Canal sería más que un puente marítimo de tránsito y se volvería más competitivo en el área logística, tal como lo hacen los puertos de Barcelona, Rotterdam, Singapur y Veracruz (Cruz, 2012: 17-19).

LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ

En 1977, dentro de los Tratados Torrijos-Carter, se acordó la ampliación del Canal con un tercer juego de esclusas. Desde el año 2006, mediante referéndum, se ha venido impulsando el crecimiento de la capacidad del Canal de Panamá. Esta modernización está basada principalmente en la construcción del tercer juego de esclusas. La ampliación se hace con financiamiento de Estados Unidos y de Japón (Turner, 1986: 19). Las esclusas actuales están limitadas para atender el tráfico marítimo que atraviesa el Canal. Esa infraestructura solo atiende a los buques llamados *Panamax* que navegan por esta vía.

Después de estudios nacionales e internacionales sobre el impacto ambiental, social, así como financiero, las nuevas esclusas modernizarán la infraestructura ya existente y permitirán el tránsito de hasta 600 millones de toneladas al año, lo que equivale al doble de la capacidad actual del Canal. También la ampliación permitirá el tránsito de buques *Postpanamax*, es decir, naves con dimensiones mayores que los actuales buques (N.d., 2011: 32-34).

Los objetivos del nuevo proyecto de esclusas son hacer crecer los aportes del Canal al Tesoro Nacional de Panamá, mantener la competitividad, aumentar la capacidad de servicios y hacer que el Canal sea más productivo, seguro y eficiente (ACP, 2012). Las nuevas esclusas se ubicarán al sudoeste de las Esclusas de Miraflores del lado del Pacífico y al este de las esclusas de Gatún del lado del Caribe (Ibíd.). El objetivo de estas esclusas es atender y manejar buques portacontenedores de hasta 12,000 TEUs¹ con dimensiones máximas de 366 m. de eslora, 49 m. de manga y 15 m. de calado, así como a otros tipos de buques de hasta 170,000 toneladas de peso muerto.

¹ Las siglas TEU vienen del inglés y significan *Twenty-Foot Equivalent Unit*, que es una medida del transporte marítimo donde un TEU es la capacidad de carga de un contenedor de 20 pies.

*Carlos Gabriel
Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

Con esta capacidad, las nuevas esclusas podrán mantener la demanda más allá del año 2025. Las esclusas actuales seguirán funcionando simultáneamente con las nuevas esclusas. (Autoridad del Canal de Panamá, 2012). La construcción de este nuevo juego de esclusas empezó en 2007 y se completará en 2014 para empezar a funcionar en 2015. El coste del proyecto se financiará con los peajes y un préstamo interino que se pagará en menos de ocho años (Autoridad del Canal de Panamá, 2012) Además, con esta ampliación del Canal, seguramente habrá más demanda en infraestructura para conectar las diversas instalaciones de la vía acuática.

También, se necesitará modernizar la cadena logística de ferrocarriles, puertos y aeropuertos, así como puentes que crucen el Canal. La ampliación de esclusas conlleva un aumento en áreas ligadas a las actividades logísticas y comerciales. Actualmente, se busca impulsar el Puerto de Balboa y la parte del Canal colindante con el Océano Pacífico, debido al aumento del comercio de la República Popular China que entra por la parte sur del Canal. China y Estados Unidos son los países que utilizan más la vía acuática como se ha mencionado. Sin embargo, también otros países hacen uso un poco menor del Canal como son España y México.

CONECTIVIDAD DE LOS PUERTOS DE ESPAÑA Y MÉXICO A TRAVÉS DEL CANAL DE PANAMÁ

De las entre 144 y 180 rutas marítimas que atraviesan el Canal y atienden a más de 80 países, muchas de éstas parten de los puertos de América del Norte en el lado del Pacífico y del Atlántico. Como se ha mencionado, el Canal de Panamá atiende 5% del comercio mundial y 23% del comercio de Asia con el este de Estados Unidos (Editor, 2012). Así, el Canal permite la conectividad de los puertos y facilita el comercio entre Asia, América y Europa. También, otras de las rutas comerciales que usan el Canal son desde Europa a la costa oeste de Estados Unidos y Canadá.

Las rutas que atraviesan el Canal, que van en ambos sentidos, en particular unen los puertos de España y México al hacer escala o tener como destino final sus puertos, transportando granos, carga contenerizada, petróleo y sus derivados (Canal de Panamá, 2012). Por ejemplo, en 2011, México se consolidó como el noveno cliente mundial del Canal de Panamá, sexto a nivel del continente americano

y quinto en América Latina y el Caribe (Meléndez, 2012). Con rutas desde o hacia puertos mexicanos, este tránsito aumentó de 11.8 millones de toneladas en 2010 a 12.2 en 2011 (Meléndez, 2012). Un total de 879 mil 235 toneladas largas de mercancías pasaron en 2011 procedentes de puertos mexicanos del Atlántico al Pacífico y a otros destinos en ese océano en Estados Unidos, Canadá, América Latina, Asia y Oceanía. En 2010 hubo una recuperación al contar 591 mil 562 toneladas (Meléndez, 2012).

Algunas de las rutas que provienen de extremo oriente, hacen escala en puertos mexicanos, continúan por el Canal de Panamá hasta su destino en la costa este de Estados Unidos y Europa. Asimismo, la ampliación descrita anteriormente del Canal de Panamá, con la construcción del nuevo juego de esclusas, al mismo tiempo, impulsa el desarrollo y competitividad portuaria de los países de América Latina en general y de México en particular. Esto es debido a que si se construyen pasos en el Canal para buques de amplio calado y dimensiones como los *Post-panamax* y los *super Post-panamax* con capacidad de entre 4000 y 13,640 TEU (Editor, 2012), los puertos que los reciben deben ampliarse en capacidad e infraestructura.

El Canal de Panamá es el punto de mayor conectividad del mundo, pues Panamá y los países de América Latina han ido mejorando su capacidad de carga (Osuna, 2012). Por ejemplo, los puertos de Manzanillo, Lázaro Cárdenas en el Pacífico y Veracruz y Altamira en el Golfo de México, han mejorado sus lugares con respecto a los puertos de la región, debido al paso de buques que vienen o van por la ruta interoceánica de Panamá (Osuna, 2012). Sin embargo, persiste la polémica de si la ampliación del Canal de Panamá podría afectar los planes del corredor intermodal en el Istmo de Tehuantepec conectando los puertos mexicanos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, en el Pacífico y Golfo de México respectivamente y el Puerto de Punta Colonet en Baja California.

Por el contrario, más que afectar esos puertos mexicanos al crear competencia, se debe colaborar y desarrollar ventajas comparativas en el ámbito marítimo-portuario, para tener rutas más competitivas que promuevan el transporte de carga en el Pacífico y el Atlántico aprovechando la situación intermodal y estratégica

*Carlos Gabriel
Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

del Canal de Panamá. Otra de las oportunidades de cooperación entre los puertos mexicanos y el Canal, es el impulso de rutas de cruceros turísticos que los conectan, pues ya operan varias compañías navieras de este tipo de servicio marítimo. Así, se fortalece la comunicación, la creación de empleos y la apertura de giros diferentes al comercio vía marítima tocando al Canal de Panamá, el puerto de Manzanillo, los Cabos y Puerto Vallarta.

En el mismo orden de ideas, en el Corredor Transistmico de México se planea construir una doble vía férrea a través de la región para el tráfico de mercancías (CNN, 2009). De cualquier manera, aun con esa obra, Tehuantepec movería solamente 10% de lo que mueve Panamá, y si éste último mueve 5% del comercio mundial, ese corredor movería solo 0.5% del tráfico global.

Por su parte, España emplea las rutas marítimas hacia Asia, principalmente a China, con fletes marítimos de bajo coste desde los puertos de Barcelona, Valencia y Algeciras. También, utiliza fletes marítimos baratos desde esos puertos para enviar y recibir mercancías hacia y desde los puertos de Estados Unidos, Colombia, Argentina, Brasil y México (Flete Marítimo en icontainers, 2012). Para dinamizar las rutas existentes que unen al Canal de Panamá con los puertos españoles se firmó un Convenio de la Autoridad Marítima de Panamá con el Puerto de A Coruña, con la finalidad de hacer negocios marítimo-portuarios. Es importante señalar que anteriormente ya había un convenio firmado en 2009 entre Puertos de España y la Autoridad Marítima de Panamá, pero ese documento no incluía a la Autoridad Portuaria de A Coruña (AMP firma convenio que promueve negocios con puerto español, 2012).

A su vez, la Autoridad del Canal de Panamá mantiene intercambio de información con la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras concerniente al tráfico de buques, remolque, pilotaje, seguridad marítima, entre otras cuestiones, con la finalidad de dar seguimiento al Memorando de Entendimiento que firmaron ambas instituciones a finales de 2010 (Encuentro Puerto de Algeciras–Canal de Panamá, 2012). En el mismo año, los puertos de Valencia, Algeciras, Barcelona y las Palmas se situaron dentro de los primeros 100 puertos con manejo de contenedores del mundo y dentro de los primeros 20 en Europa, con un movimiento de 10.2 millones de TEU's ('Valencia, Algeciras, Barcelona

y las Palmas entre los 100 primeros puertos de contenedores del mundo', [2012]). Entonces, se puede observar que los puertos de México y España mantienen rutas marítimas y se conectan con los servicios logísticos que ofrece el Canal de Panamá, para ir tejiendo nuevos acuerdos y programas que impulsen el complejo tablero del comercio marítimo internacional.

COMENTARIOS FINALES

Como se acaba de ver, la historia de siglos de construir un canal que uniera a los océanos Atlántico y Pacífico, se concretó con el Canal de Panamá en 1914. España y las otras potencias como Inglaterra, Francia y Estados Unidos, buscaron la creación del paso estratégico que llegó a constituir el Canal de Panamá. Los proyectos de Francia también sembraron la semilla real de la construcción del Canal y le dieron el impulso necesario para iniciar la obra y la conclusión del mismo fue con Estados Unidos. Con el control del paso acuático por parte de Estados Unidos se desarrolló mucho el comercio internacional, pero los tratados Torrijos-Carter fueron determinantes para la devolución de la administración del paso acuático a los panameños.

Sin duda, el Canal de Panamá representa uno de los grandes logros humanos, por sus altos costos, llegando a constituir una obra clave en el desarrollo económico y social de Panamá. Así, este país ha estado en el primer lugar de crecimiento económico en América Latina en los últimos años, llegando a alcanzar hasta un 10% de avance anual en su economía. Estados Unidos y China son los mayores usuarios del Canal, pero los países de América Latina y los demás actores de la comunidad interamericana, también han aprovechado las oportunidades de comercio y negocios que ofrece el Canal. Con la ampliación del paso acuático y la construcción del tercer juego de esclusas, se busca seguir en la competencia y lograr ser un paso y puente estratégico de vanguardia en las Américas y el mundo.

Con esta modernización, el Canal no se deberá quedar atrás frente a la fuerte competencia que se avecina, con el probable proyecto de construcción de un canal en Nicaragua, o por razones medioambientales de descongelamiento de glaciares, se tendrá más accesible el Paso del Noroeste en el Ártico canadiense

*Carlos Gabriel
Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios
Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

para la navegación y así dibujar nuevas rutas de comercio marítimo internacional. Finalmente, los puertos de España y México han buscado ya un acercamiento a las oportunidades de comercio marítimo que ofrece el Canal de Panamá, haciendo puntos de escala, proyectos de seguridad y tecnología, incluso con inversiones en la ampliación del paso acuático más importante de las Américas.

ACP (2012) 'Historia del Canal de Panamá–George Washington Goethals, 1914–1917', Panamá, Autoridad del Canal de Panamá. <<http://www.pancanal.com/esp/history/biographies/goethals.html>> (consultado el 28.05.2012).

----- (2012) 'Proyecto del Tercer Juego de Esclusas', <<http://www.pancanal.com/esp/plan/documentos/propuesta/acp-propuesta-datos-principales.pdf>> (consultado el 08.08.2012).

----- (2012) 'Vistazo a la Autoridad del Canal de Panamá', <<http://www.pancanal.com/esp/acp/acp-overview.html>> (consultado el 28.05.2012).

----- (2006) 'Plan Maestro del Canal de Panamá', <www.pancanal.com/esp/plan/documentos/plan/acp-plan-apuntes.pdf> (consultado el 26.05.2012).

AMP (2012) 'AMP firma convenio que promueve negocios con puerto español', <<http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/prensa/noticias/2011/abril/20110410.html>> (consultado el 10.09.2012).

Araúz, C. A. (2006) 'Un sueño de siglos: el Canal de Panamá', *Revista Tareas*, N° 123, <www.bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/panama/cela/tareas/.../02arauz.pdf> (consultado el 25.05.2012).

Asimov, I. (2010) *Los Estados Unidos desde 1816 hasta la Guerra Civil*. Madrid: Alianza Editorial.

----- (2010) *Los Estados Unidos desde la Guerra Civil hasta la Primera Guerra Mundial*. Madrid: Alianza Editorial.

Canal de Panamá, La Enciclopedia Libre Universal en Español (2012) <http://enciclopedia.us.es/index.php/Canal_de_Panam%C3%A1> (consultado el 26.05.2012).

Canal de Panamá (2012) 'Servicios Marítimos, Rutas comerciales' <<http://micanaldepanama.com/canal-servicios-maritimos/rutas-comerciales>> (consultado el 07.09.2012).

Castellanos Hernández, E. de J., Hernández García, J. (eds) (2011) *Tratados Vigentes Celebrados por México (1836–2010)*. México: Secretaría de Gobernación, Secretaría de Relaciones Exteriores, Senado de la República.

Castillo, M. Á.; Toussaint, M.; Vázquez Olivera, M.; De Vega, M. (eds) (2011) *Centroamérica. Historia de las relaciones internacionales*

*Carlos Gabriel Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México*

de México, 1821-2010. México: Secretaría de Relaciones Exteriores, Dirección General del Acervo Histórico Diplomático.

CNN (2009) '¿El nuevo Canal de Panamá daña a México?', *CNN en Expansión* <<http://www.cnnexpansion.com/obras/2009/02/11/el-nuevo-canal-de-panama-dana-a-mexico>> (consultado el 07.09.2012).

Congreso Universal del Canal de Panamá (2012) AG/RES. 1379 (XXVI-O/96) <<http://www.oas.org/juridico/spanish/ag-res96/Res-1379.html>> (consultado 04.09.2012).

----- (2012) '¿Cuántas naves han transitado el Canal desde su inauguración?', <<http://www.pancanal.com/esp/general/canal-faqs/tolls.html>> (consultado el 28.05.2012).

Cruz, O. (2012) 'Panamá: ¿Plataforma logística o portuaria?', *Revista T21*, Volumen 152.

----- (1989) 'De la Unión Internacional de las Repúblicas Americanas a la Organización de los Estados Americanos, 1890-1990', *Revista Interamericana de Bibliografía*, Vol. XXXIX, N.º. 4, 535-552.

Diario de Yucatán (1999) 'La Tierra Dividida, El Mundo Unido: El Canal de Panamá', Mérida, Yucatán <www.bdigital.binal.ac.pa/bdp/descarga.php?f.../el%20canal%20de%20panama.pdf> (consultado el 26.05.2012).

Editor (2012) '98 años favoreciendo el comercio mundial', *Marco Trade News* <<http://marcotradenews.com/editorial/18445/98-anos-favoreciendo-al-comercio-mundial>> (consultado el 07.09.2012).

Encuentro Puerto de Algeciras-Canal de Panamá (2012) blog <<http://www.puertoalgeciras.org/2011/04/encuentro-puerto-de-algeciras-canal-de.html#!/2011/04/encuentro-puerto-de-algeciras-canal-de.html>> (consultado el 10.09.2012).

Escalona Ramos, A. (1959) *Geopolítica Mundial y Geoeconomía, Dinámica Mundial, Histórica y Contemporánea*. México: Ediciones Ateneo.

Kaiser Bazán, D., Rodríguez J., E. (2000) 'El Canal de Panamá: Una obra de Ingeniería y su Historia' *Revista de Obras Públicas*, Enero, N.º 3.394: 53-61. <www.ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/2000/2000_enero_3394_05.pdf> (consultado el 26.05.2012).

Ledesma, H. (2012) 'Geopolítica Sudamericana: La Incorporación de Panamá, las Islas del Atlántico Sur y el Cuadrante Antártico Sudamericano a la Comunidad Sudamericana de Naciones'.

*Entre Océanos,
Umbral de Nuevos Mundos*

RIAS VOL. 8, FALL-WINTER N.º 2/2015

UNASUR, Instituto de Sudamérica: 3, <<http://xa.yimg.com/kq/groups/22646388/626358194/name/Geopol%C3%ADtica+Sudamericana%5B1%5D.pdf>> (consultado el 19.09.2012).

McCullough, D. (2004) *Un camino entre dos mares, La creación del Canal de Panamá (1870-1914)*. Madrid: Espasa Fórum.

----- (2011) *Guía del Canal de Panamá*. Panamá: Ediciones Balboa.

Meléndez, J. (2012) 'México usa más el Canal de Panamá', *El Universal*, lunes 9 de enero <<http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/92100.html>> (consultado el 07.09.2012).

Méndez, M. (1976) 'Panamá, el Canal y la Zona del Canal', *Nueva Sociedad*, N° 26, Septiembre-October: 5, <www.nuso.org/upload/articulos/265_1.pdf> (consultado el 27.05.2012).

Osuna, J. (2012) 'Beneficiará a México el Canal de Panamá', *Noroeste.com*, <<http://www.noroeste.com.mx/publicaciones.php?id=766341>> (consultado el 07.09.2012).

Pastor, R. (2011) *Historia mínima de Centroamérica*. México: El Colegio de México, Centro de Estudios Históricos.

Pérez Bravo, A.; Roberto Sierra, I. (2000) 'La reversión del Canal de Panamá', *Revista Mexicana de Política Exterior*, N° 59.

Senado de la República, (2011) 'Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)', in Castellanos Hernández, E. de J., Hernández García, J., (eds); *Tratados Vigentes Celebrados por México (1836-2010)*. México: Secretaría de Gobernación, Secretaría de Relaciones Exteriores, Senado de la República.

Thomson, D. (1990) *Historia Mundial de 1914 a 1968*. México: Fondo de Cultura Económica.

Torres Abrego, J. E. (1975) 'En torno a la Zona del Canal y el subdesarrollo panameño', *Comercio Exterior*, Vol. 25, N° 7.

Tratados Torrijos-Carter (2012) <<http://www.pancanal.com/esp/ctransition/treaty/torrijoscarter.html#articulo3>> (consultado el 27.05.2012).

----- (2012) 'Valencia, Algeciras, Barcelona y las Palmas entre los 100 primeros puertos de contenedores del mundo' <<http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/DAF706E5-EC27-4857-A59F-9A490433D30B/107126/11103102.pdf>> (consultado el 11.09.2012).

Carlos Gabriel Argüelles Arredondo
Instituto de Estudios Internacionales
Universidad del Mar
Bahías de Huatulco
Oaxaca, México

- Turner, J. (2007) *Panamá en la América Latina que concibió Bolívar*. México: Universidad Autónoma de la Ciudad de México, Plaza y Valdez Editores.
- Turner, Y. A. (1986) 'Panamá: crisis, soberanía y el carácter de sus relaciones con México 1978-1986', en A. Aguilar Zinser, y R. Jaubert Rojas, (eds) *Relaciones Centroamérica-México, Panamá*. Programa de Estudios Centroamericanos, Centro de Investigación y Docencia Económicas.
- Villafuerte Solís, D. y Leyva Solano, X. (eds) (2006) *Geoeconomía y Geopolítica en el área del Plan Puebla-Panamá*, México: Cámara de Diputados, CIESAS, Miguel Ángel Porrúa.