



DA 31/18
06/06/18

Cap.Nav.CG.DEM
Gil M. Larios Gutiérrez

Geoestrategia de Panamá en el Siglo XXI

RESUMEN

Panamá representa el sueño de cualquier nación por su privilegiada posición y características geográficas, pero sobre todo por su canal interoceánico. La principal estrategia para administrarlo ha sido su neutralidad, una carta excelentemente jugada por Panamá para ocupar un espacio privilegiado en el comercio mundial. La ampliación del canal y el establecimiento de relaciones con China son movimientos para continuar con esa dinámica, sobre todo, para proyectar sus capacidades como el mayor centro logístico mundial.

Palabras clave. Canal de Panamá, Panamá, EE. UU. China, Registro de buques.

ABSTRACT

Panama represents the dream of any nation because of its privileged geographical position and characteristics, but above all because of its interoceanic channel. The main strategy to administer it has been its neutrality, a card excellently played by Panama to occupy a privileged space in world trade. The expansion of the channel and the establishment of relations with China are movements to continue with this dynamic, above all, to project its capabilities as the world's largest logistics center.

INTRODUCCIÓN

La principal característica de la República de Panamá lo convirtió en la joya de la corona española, codiciada por quienes históricamente han dominado el comercio internacional. El istmo ha sido controlado por españoles y norteamericanos, con la presencia de otras naciones, Francia e Inglaterra, por ejemplo. Las potencias del siglo XIX firmaron acuerdos que garantizan su neutralidad y por consiguiente el paso de personas y mercancías en beneficio del comercio mundial a perpetuidad¹.

Con el control del canal en manos de EE. UU., Panamá espero casi un siglo para administrarlo y previo a la transferencia del canal por las autoridades norteamericanas, el gobierno panameño estableció una visión²

¹ Mallarino – Bidlack, Clayton – Bulwer y Torrijos – Carter.

² Visión Nacional 2020 del Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo de Panamá.



para alcanzar las aspiraciones por tanto tiempo anheladas. A partir de la entrega, Panamá ha tenido uno de los mayores crecimientos económicos de la región, 5.4% el año de 2017 que cerró con 3.8% a nivel mundial.

Figura 1



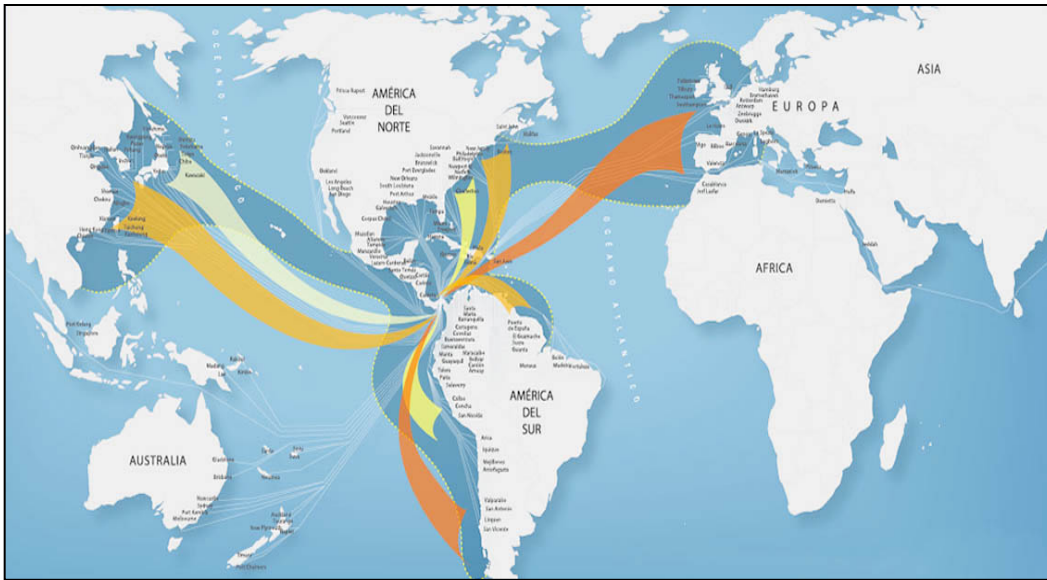
Mapa histórico de Panamá, Fuente: http://www.mapahistorico.com/478_mapa-historico-el-istmo-de-panama.html

GEOGRAFÍA E HISTORIA

Con un pequeño espacio territorial de 75,517 km² y con litorales sobre dos océanos, el istmo panameño es, no sólo la conexión idónea entre dos océanos también constituye el “Puente de las Américas” la del Norte y la del Sur. La naturaleza ístmica de Panamá ha sido explotada para facilitar el tránsito de personas y mercancías desde la llegada de los españoles hasta nuestros días.

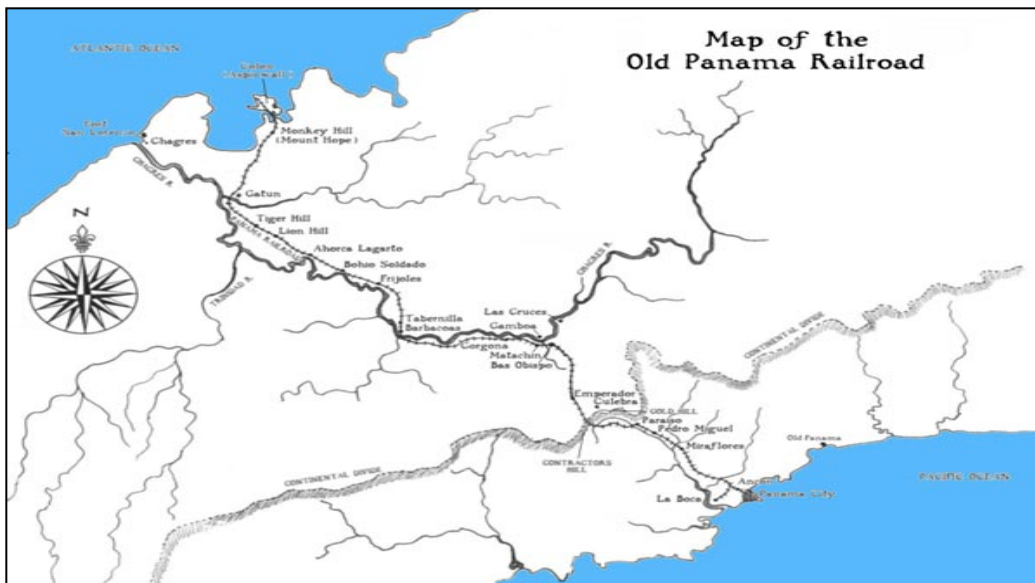


Figura 2



Panamá centro logístico por excelencia, fuente: <https://elcapitalfinanciero.com/panama-se-convertira-en-el-centro-logistico-por-excelencia>

Figura 3



Mapa de la vía férrea de Panamá. Fuente: <http://www.panarail.com/sp/historia/index.html>

Desde la época virreinal, el estrecho panameño facilitó la extracción de las riquezas del virreinato del Perú, facilitar es un decir, pues se hacía a lomo, bien de los esclavos o de las mulas y desde entonces se pensó en aprovechar los ríos para construir un canal fluvial, “pero los conocimientos topográficos, geológicos y



climáticos eran escuetos, los recursos técnicos limitados y las poblaciones autóctonas esclavizadas y muchas veces hostiles” (Chardon, 2018).

Con la emancipación de América, el interés por construir un canal interoceánico en el istmo panameño fue inhibido por la inestabilidad política provocada por el caudillismo regional. En 84 años (1819-1903) Panamá formó parte de tres diferentes Estados: la Gran Colombia (1819), Nueva Granada (1829) y Colombia (1861), finalmente se constituyó como Estado libre y soberano (1903). El principal interesado en el canal era el Reino Unido, con posesiones en la India y Australia requería disminuir el tiempo de traslado de sus buques. Pero en el continente estaba otro importante protagonista. EE. UU. con la fiebre del oro en California, tuvo la necesidad de contar con una vía más adecuada para cruzar el entonces inhóspito y hostil territorio norteamericano, centraron su atención en Panamá para construir un ferrocarril (1850-1855). “El domingo 28 de enero de 1855 un tren transitó del Océano Atlántico al Océano Pacífico por primera vez” (panarail.com, 2018).

Previamente, en 1846, preocupados por la presencia de Inglaterra en el istmo, Nueva Granada y EE. UU. habían firmado el tratado “Mallarino – Bidlack” garantizando la protección del Istmo de Panamá “a cambio de recíproca para los ciudadanos americanos para el derecho de tránsito en iguales condiciones que los colombianos” (Roy, 2018). Por lo anterior Inglaterra firmó el tratado “Clayton - Bulwer” con los EE. UU. para equiparar “los derechos de ambas naciones sobre la vía interoceánica e igualmente sobre el istmo” (Roy, 2018), lo que tácitamente representó un acuerdo de neutralidad.

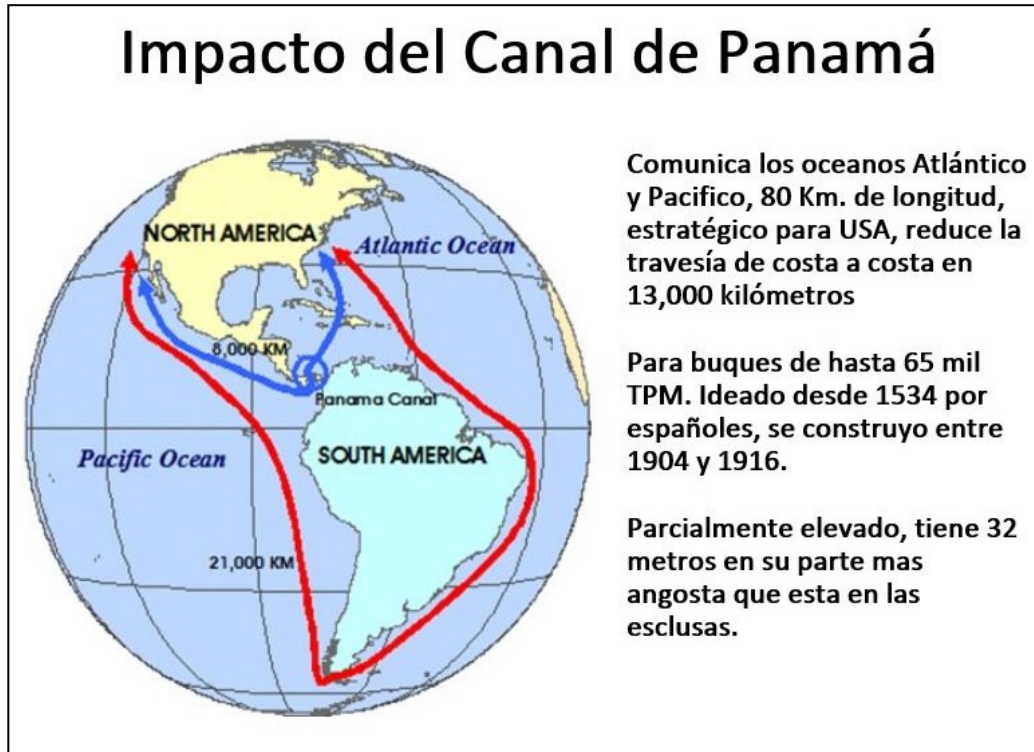
Con la apertura del Canal de Suez y la culminación del ferrocarril transcontinental en los EE. UU. en 1869, se evidenció la necesidad del canal interoceánico en América, el primer intento corrió a cargo de los franceses con Fernando de Lesseps a cargo, quien a pesar de su experiencia fracasó con grandes pérdidas, entre otras cosas, porque “Hubo una evidente subestimación de la obra, debida a la ausencia de estudios previos de los terrenos que se debían atravesar, de su geomorfología, de su pedología, y a las carencias de los mapas climáticos e hidrológicos. Cualquier comparación entre Suez y Panamá se revelaba falsa a causa de las profundas diferencias climáticas y geológicas” (Chardon, 2018).

La guerra contra España por Cuba en 1898 evidenció aun más, para los EE. UU., la necesidad de contar con un canal interoceánico y aunque junto con Panamá existían varios proyectos, tanto el del Istmo de Tehuantepec en México como el nicaragüense se desecharon. Sin embargo, una vez que los EE. UU. se decidieron por construirlo en Panamá, se enfrentaron a la oposición de la Asamblea de Colombia, la solución fue apoyar a la junta separatista panameña. De esta manera, a partir del 3 de noviembre de 1903 nace como Estado independiente la república de Panamá, gracias a lo anterior, mediante el tratado “Hay - Bunau Varilla” se “daba a los Estados Unidos la entera propiedad de una faja de 15 km en el istmo de Panamá para construir



un canal interoceánico de esclusas. Aquella extraterritorialidad dejó una fuerte e indeleble impronta en las relaciones entre los Estados Unidos y el recién Estado de Panamá” (Chardon, 2018).

Figura 4



Características del Canal de Panamá, <http://slideplayer.es/slide/1423468/>

El breve repaso histórico nos permite plasmar el papel que representa Panamá en la historia del comercio mundial, pero sobre todo para destacar su importancia geostratégica y geopolítica, igualmente nos permitió visualizar, cómo las principales potencias del orbe del siglo XIX jugaron un destacado papel para que Panamá se convirtiera en un Estado soberano, a merced de sus propios intereses en la construcción del Canal de Panamá. Y Aunque el ansiado canal se construyó, los panameños tuvieron que esperar casi un siglo para disfrutar de los beneficios del canal, Aledo Tur cita a Gandásegui quien dice:

Hasta que no pasó a manos panameñas -el último día del año 1999- el Canal no comenzó a dejar beneficios económicos directos al país. Analizado el Canal desde el punto de vista del panameño de a pie, son pocos los beneficios que ha dejado al país (Gandásegui, 1999).

El año de 1977 representa el fin del sueño y el despertar a la realidad, como resultado de los tratados “Torrijos – Carter”³ el canal sería panameño al inicio del siglo XXI.

³ Los tratados son dos: el Tratado sobre la Neutralidad y Operación Permanente del canal de Panamá y el Tratado del Canal de Panamá.



Conscientes de que la situación geográfica del istmo siempre ha sido su principal atractivo, además de que recibirían el Canal de Panamá y la franja cedida con todos sus bienes e infraestructura, el Estado panameño en su conjunto, se dio a la tarea de crear un documento que plasmará la estrategia que convirtiera a Panamá en uno de los centros de actividad económica y humana más importante de América Latina, pero igualmente, estaban conscientes de que deberían ser competentes y para ello deberían de invertir en educación e investigación, así como fortalecer a las instituciones del Estado para darle al mundo la certeza jurídica que le permitiera cumplir sus objetivos. Los panameños plasmaron su estrategia de nación en la “Visión Nacional 2020 del Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo de Panamá”

VISION NACIONAL 2020

El Canal en la administración de Panamá no ha perdido su importancia estratégica para ningún país y sigue en la mira de las actuales potencias comerciales del mundo; por ejemplo EE. UU. y China, los primeros continúan siendo garantes de la neutralidad y continuidad de su operación y los segundos se siguen expandiendo comercialmente. Cuando Aledo Tur afirma que:

A lo largo del siglo XX, el Canal sirvió fundamentalmente a los intereses de EE. UU. y de las grandes corporaciones navieras. Los EE. UU. manejaron la política interior panameña durante toda la pasada centuria poniendo y derrocando presidentes y gobiernos a su antojo (Aledo Tur, 2006)

Se puede inferir que los gobiernos en turno y la misma población panameña estaban a expensas de lo que los dueños del Canal les quisieran dar. Por ello es que para Panamá, la transferencia del Canal representó un universo de oportunidades y retos, para lograr muchas de las aspiraciones que como nación se había planteado desde su independencia del Reino español y su separación de Colombia. Su principal oportunidad, el usufructo de su Canal de Panamá y el reto, su administración.

La Visión Nacional 2020 del Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo de Panamá, elaborado en 1998 y revisado en 1999, se constituyó en la herramienta a seguir para cumplir metas y objetivos bien definidos, a fin de aumentar sus competencias en aspectos como: *el transporte internacional, los servicios marítimos, el desarrollo portuario, la banca y el turismo*. Aspectos que les permitieran explotar las ventajas que la naturaleza les proporcionó, para mejorar la situación nacional.

Como ya mencionamos, los beneficios del Canal no permeaban a la población del país. Al recibirlo, la situación económica y social que prevalecía en Panamá se muestra en el informe elaborado en 1998 por la UNICEF y el entonces Ministerio de Planificación Económica y Política de Panamá en el que se menciona que la tasa de pobreza bajó sólo 3% en comparación con 1990, afectaba al 50% de la población y que aún existían diferencias considerables entre las zonas urbanas 29% y rurales e indígenas 64%, para ese año, Panamá ocupó el penúltimo lugar en América Latina en distribución desigual de riqueza (Hernández, 2018).



Al cierre del 2000 un año después de la transferencia del Canal, existen datos del Banco mundial que sitúan a la pobreza en un 37.9%, será el año que tomaremos como referencia para comparar el año 2016.

De acuerdo al Banco Mundial (2018) “Panamá ha sido una de las economías de más crecimiento en todo el mundo”, de 2000 a 2016 la población panameña aumentó una tercera parte al pasar de 3.03 a 4.03 millones de habitantes, la pobreza disminuyó 15.8% al pasar de 37.9% a 22.1%, en el mismo periodo. el GNI per cápita se triplicó al pasar de 3,910 a 12,140 dólares para situar el crecimiento del GNI nacional de 6.56 a 48.99 billones de dólares y el GDO se incrementó de 12.30 a 55.19 billones de dólares. Panamá disfruta ya de los beneficios del Canal y para lograrlo, ha emprendido una serie de acciones para posicionarse como el Centro Logístico más importante del mundo.

Tabla 1

Panamá			
	2000	2010	2016
Población total (millones de personas)	3.03	3.64	4.03
Pobreza (% de total de habitantes)	37.9	33.8	22.1
GNI método Atlas (billones de dólares)	11.85	25.99	48.99
GNI per capita método Atlas (dólares)	3,910	7,130	12,140
GDP (billones de dólares)	12.30	28.92	55.19
GDP crecimiento (% anual)	2.7	5.8	4.9

Fuente: World Development Indicators database

PANAMA 2000 – 2017

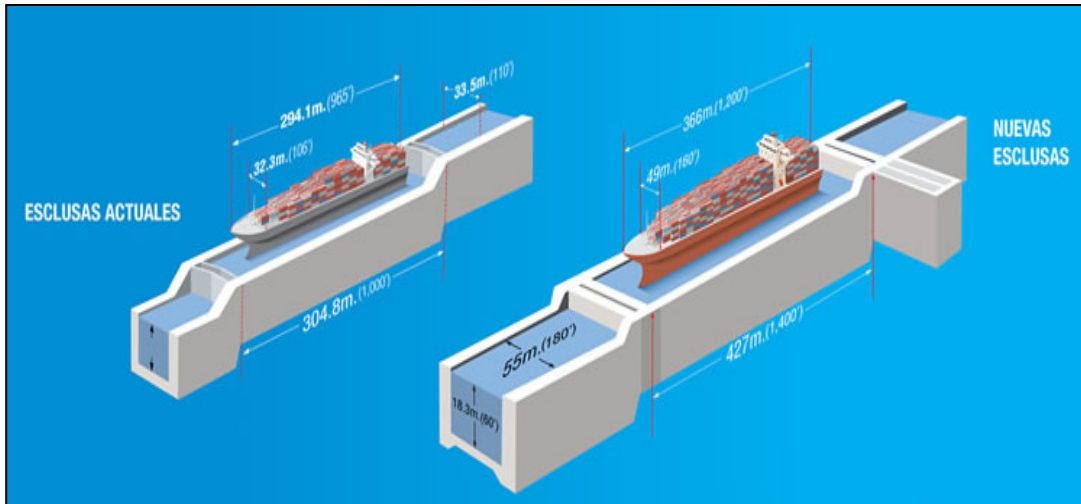
En 1994 el gobierno panameño incluyó un capítulo sobre el Canal de Panamá en su Constitución y en 1997 se aprobó la Ley Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá a la que se reconoce como “una persona jurídica autónoma de Derecho Público⁴ y responsable de administrar el Canal, en tanto que en 1998, por decreto de ley se creó la Autoridad Marítima Nacional, como autoridad suprema para la ejecución de la “Estrategia Marítima Nacional”⁵

⁴ Constitución Política de Panamá Título XIV artículo 316.

⁵ Decreto Ley No. 7 del 10 de febrero de 1998, capítulo 1, Artículo 1.

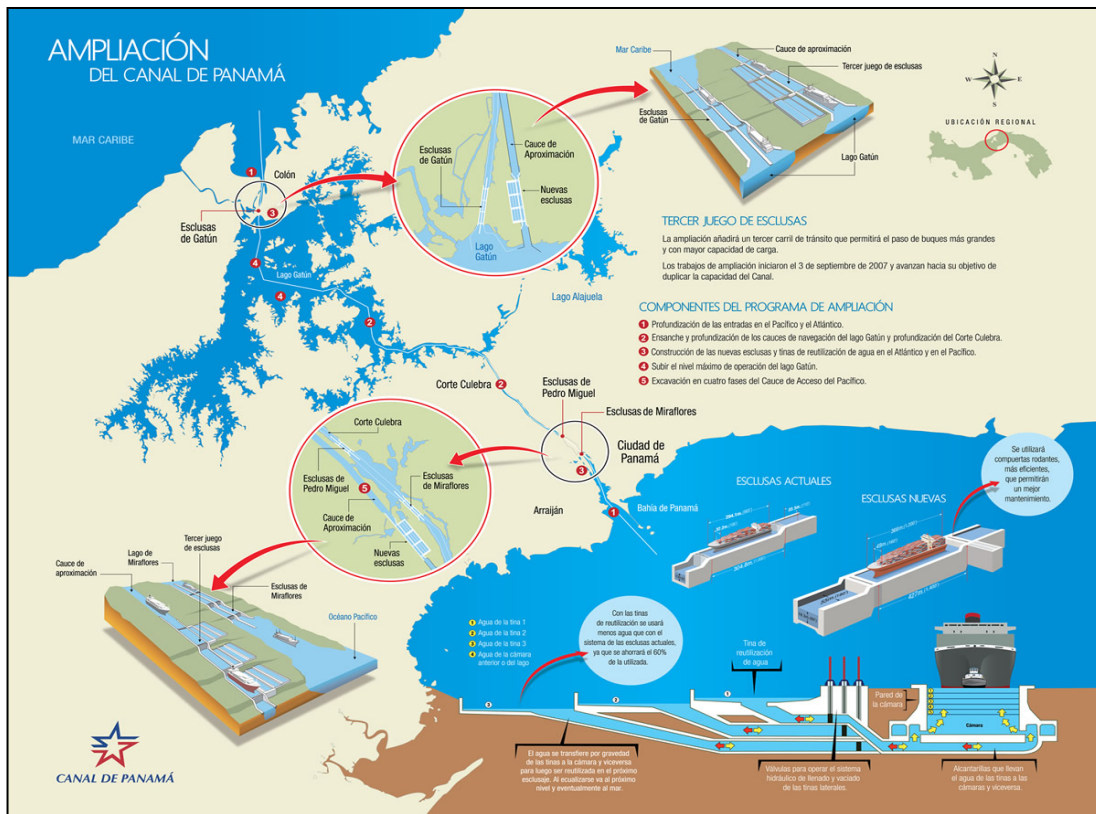


Figura 5



Modelo de esclusas durante el proyecto, <http://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/>

Figura 6



Proyecto de ampliación del Canal. <http://micanaldepanama.com/ampliacion/preguntas-frecuentes/#prettyPhoto>



Ampliación del Canal. Para atender la demanda del comercio marítimo y el aumento del porte de los buques, en junio del 2016 se inauguró la ampliación del Canal al cual se añadió un tercer carril para buques de mayor tamaño y se le construyó un complejo de esclusas en cada extremo, lo que le permite atender buques de hasta 14,000 TEU's en lugar de sólo los de 5,000 TEU's.

Los beneficios económicos por la administración del Canal, permitieron que por concepto los ingresos por peaje pasaran de 574.2 a 2,886 millones de balboas⁶ del año 2000 al 2017, en tanto que la aportación del Canal al tesoro nacional pasó de 201.1 a 1,650 millones de balboas en el mismo periodo lo que hace un total acumulado de 11,507 millones de balboas por este concepto.

Figura 7



Panamá, líder mundial en registro de buques, fuente: http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/home_mirror.html

REGISTRO DE BUQUES. En diciembre de 2017 Panamá celebró el centenario de su sistema de abanderamiento de buques con la “Certificación del Guinness World Record” por tener el registro de buques más grande del Mundo (8,200), gracias a que opera como un registro abierto con amplias facilidades que incluyen las 96 oficinas consulares marítimas alrededor del mundo, no impuesto sobre la renta, no se exige tonelaje mínimo, facilidades para transferir el registro, registro dual y descuentos por honorarios de inscripción de flotas. (Abogados, 2018).

De acuerdo con la Autoridad Marítima de Panamá, además de los beneficios económicos por el costo de los registros (70.5 millones de dólares) y los seguros de las hipotecas navales (25 trillones de dólares), representa la:

Oportunidad para proveer servicios a operadores y propietarios de buques en todo el mundo...que trascienden en empleos directos e indirectos y proyectos de inversión a los diversos sectores de la realidad

⁶ Un balboa es igual a un USD, los dólares americanos son moneda corriente en Panamá al igual que los balboas.



nacional, generando un efecto multiplicador en el bienestar, desarrollo, progreso y mejoramiento de la calidad de vida de todos los panameños (Panamá A. M., 2017).

Figura 8. Zona Bancaria en Panamá



CENTRO BANCARIO INTERNACIONAL. La Ley Bancaria de 1970 establecida por este Centro Bancario, se concibió a fin de flexibilizar las operaciones externas con un sistema tributario flexible y dolarizado, por las crisis financieras de la década de los ochenta y a efecto de alinearlos con los objetivos planteados en la 2020, en 1998 se creó la Superintendencia de Bancos brindándole autonomía administrativa y financiera (Panamá S. d., 2018) y en 2010 a fin de efectuar una supervisión efectiva acorde con los Principios Básicos de Basilea se modificó el régimen bancario de Panamá. En 2016 el Centro Bancario Internacional aglutinaba un total de 87 bancos de 25 países con activos por más 120,000 millones de dólares. Gracias a lo anterior Panamá es “Líder en América latina y el Caribe en el ambiente macroeconómico con un puntaje de 6.1 en base a un máximo de 7 y ocupa la 11 posición del ranking de competitividad global” (Panamá A. B., 2018).

CHINA - PANAMÁ. Con menos de un año de relaciones formales⁷, La presidencia de la república de Panamá dice que “China siempre ha sido un importante aliado comercial, no solo con presencia de empresas de infraestructura y tecnología en el país, sino también como primer proveedor de nuestra Zona Libre y el segundo usuario del Canal de Panamá” (Redacción, 2017). A partir de entonces además de un TLC, ambos países han firmado diversos acuerdos con la finalidad de “convertirse en puente y brazo logístico y comercial de sus respectivas regiones” (Redacción, 2017), entre estos acuerdos se encuentran: Fortalecer a Panamá como un puerto HUB⁸ de las Américas estableciendo vuelos directos de China a Panamá, este fue el acuerdo

⁷ El 12 de junio de 2017, los cancilleres de ambos países firmaron un memorando de entendimiento para su formalización.

⁸ Referencia a un puerto central o de redistribución de carga.



de Cooperación Marítima que le otorgó a Panamá el trato de Nación más favorecida para las naves de bandera panameña y la construcción de un ferrocarril de Panamá a Chiriquí, en la frontera con Costa Rica. Como se puede ver, China está dispuesta a recuperar el tiempo perdido.

CONCLUSIONES.

Tanto los indicadores macroeconómicos como la situación económica y social de Panamá han mejorado, la calidad de sus servicios e infraestructura marítima – portuaria, así como la flexibilidad impositiva de su sistema bancario lo convierten, aún más, en un atractivo socio en todos los ámbitos. El Reporte Global de Competitividad 2012 – 2013 (2012) dice, “Panamá ocupa una privilegiada posición por su amplio desarrollo, debido principalmente al progreso de la calidad de su infraestructura, el aumento de su estabilidad macroeconómica y a su preparación tecnológica” (World Economic Forum, p. 10).

Los panameños supieron tener paciencia y se prepararon para su destino manifiesto, el comercio internacional sigue moviendo a la economía mundial y Panamá ocupa la misma posición geográfica y privilegiada de siempre, con el control del Canal, han obtenido grandes beneficios y quieren más. Sin embargo, a pesar de la presencia China, lo dicho por Chardon (2018):

Para los Estados Unidos, el canal de Panamá vino a ser la piedra angular meridional de sus ambiciones geopolíticas y geoestratégicas en su traspatio caribeño que abarcaba la totalidad de las Antillas, Centroamérica y la orilla septentrional de América del sur, incluidas las Guayanas (Chardon, 2018).

Los EE. UU. no pierden vigencia, ni aun habiendo cedido el control del Canal a Panamá, los tratados *Torrijos – Carter* le permiten intervenir en caso de cualquier riesgo que afecte la continuidad de las operaciones del Canal y gracias a ellos su influencia sigue siendo preponderante.



BIBLIOGRAFÍA

- Abogados, P. (27 de abril de 2018). *Ley Marítima de Panamá*. Obtenido de POLS Abogados: www.panama-offshore-services.com/espanol/benefits_and_advantages_of_ship_registry_in_panama.htm
- Aledo Tur, A. (2006). Desigualdad y Grandes Obras Públicas: La ampliación del Canal de Panamá. *Portularia*, vol. VI num. 2, 63.
- Chardon, J.-P. (17 de enero de 2018). *Intercambio de Transportes y TIC*. Obtenido de Atlas Caribe: <http://atlas-caribe.certic.unicaen.fr/es/page-67.html>
- Hernández, S. (22 de febrero de 2018). *FROM WORD TO DEED*. Obtenido de SOCIAL WATCH poverty eradication and gender justice: <http://www.socialwatch.org/node/10633>
- Mundial, B. (14 de mayo de 2018). *El Banco Mundial en Panamá*. Obtenido de Banco Mundial: www.bancomundial.org/es/country/panama/overview
- Panamá, A. B. (2018). *Desempeño Financiero y Perspectivas Bancarias*. Panamá: Asociación Bancaria de Panamá.
- Panamá, A. d. (14 de enero de 2018). *Canal de Panamá*. Obtenido de Rendición de cuentas: <https://micanaldepanama.com/nosotros/sobre-la-acp/rendicion-de-cuentas/presupuestos-y-proyectos/informes-anuales/>
- Panamá, A. M. (11 de 12 de 2017). *Oratoria 2017*. Obtenido de Autoridad Marítima de Panamá: www.amp.gob.pa/oratoria/preguntas.html?reload_coolmenus
- Panamá, P. d. (1998). Decreto de Ley No. 7. En Ó. E. Nacional, *Decreto de Ley No. 7* (pág. 1). Panamá: Órgano Ejecutivo Nacional.
- Panamá, S. d. (11 de febrero de 2018). *Sobre la SBP*. Obtenido de SBP Superintendencia de bancos de Panamá: <https://www.superbancos.gob.pa/es/sobre-sbp/resena-historica>
- panarail.com. (16 de Enero de 2018). *PANARAIL*. Obtenido de Panama Canal Railway company: <http://www.panarail.com/sp/historia/>
- Redacción. (17 de septiembre de 2017). *Gobierno de la República de Panamá*. Obtenido de Panamá y China marcan nueva etapa en su relación, tras visita del canciller Wang Yi : <https://www.presidencia.gob.pa/Noticias/Panama-y-China-marcan-nueva-etapa-en-su-relacion-tras-visita-del-canciller-Wang-Yi>
- Roy, A. (18 de enero de 2018). *Internet Archive Waybackmachine*. Obtenido de AlonsoRoy Escritos Históricos de Panamá: <http://www.alonsoroy.com/cp/cp21.html>
- USA, D. O. (12 de diciembre de 2017). *The Panama Canal and the Torrijos Carter Treaties*. Obtenido de Oficce of The Historian: <https://history.state.gov/milestones/1977-1980/panama-canal>